

## Développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie : quel arbitrage avec le transport collectif ? Cas de la ville de Batna.

Par : Farès Boubakour, Professeur d'économie à l'université Hadj Lakhdar –Batna (Algérie).

Directeur du laboratoire : *Management-Transport-Logistique*. Université de Batna.

Chercheur associé au CREAD, Alger.

### 1. Introduction :

Le modèle de consommation de masse véhiculé par les pays riches à travers les échanges, les mass médias, films, etc., ont eu tendance à s'imposer, y compris dans les subconscious, comme étant un modèle unique de réussite. La société de consommation, aux yeux des pays pauvres, est à envier. La voiture en a été pendant longtemps le symbole le plus frappant. Le concept *habitus* au sens de Bourdieu est, de notre point de vue, au cœur du problème. Les propositions des pays du Nord, à juste titre forcément, de ne pas faire les mêmes erreurs qu'eux en matière de banalisation de l'usage du véhicule automobile, n'y feront rien. Nous pensons que les gens ne peuvent pas passer outre. Il leur faut passer tout d'abord pas là, y goûter, pour qu'ensuite éventuellement y renoncer progressivement.

En Algérie, un peu moins dans les autres pays Maghreb peut-être, la voiture est considérée dans l'esprit de la majorité des gens, comme un signe, un *synonyme* de réussite sociale. S'il l'on continue à utiliser en Algérie le taxi collectif en urbain comme on interurbain, ce n'est certainement pas pour des préoccupations environnementales (covoiturage), mais plutôt pour des raisons économiques pures (compte tenu du coût de ce type de déplacement puisque chacun paye sa place séparément).

En plus de raisons que l'on peut qualifier d'historiques en rapport avec pénurie de la voiture durant les années d'économie dirigée des années 70, 80 et 90, les algériens préfèrent aussi ne pas voyager en famille en taxi collectif pour d'autres considérations socioculturelles. Ces facteurs renforcent le désir d'accès à la voiture particulière.

Le parc de véhicules est déjà en croissance rapide en Algérie. Les dernières statistiques montrent que le parc atteint 5.5 millions de véhicules (selon le ministère des Transports). Les phénomènes d'encombrement et de congestion se font de plus en plus évidents même au sein des villes moyennes. Le marché potentiel est de 200.000 véhicules/an. La demande d'achat a été de plus en plus forte et les catégories les moins loties accédaient de plus en plus à la voiture. Les formules d'achat facilité (par des crédits bancaires) après avoir fait un grand succès auprès des Algériens ont été récemment bridées par les pouvoirs publics car, de nombreux ménages n'arrivaient plus à honorer les mensualités de paiement.

En dépit de l'existence de nombreux facteurs qui expliquent cet engouement à l'achat de la voiture, nous pensons que la qualité des transports collectifs par bus à l'heure actuelle<sup>1</sup> n'est pas à même de limiter l'achat et le développement de l'usage de la voiture particulière. L'étude que nous avons menée dans le cadre d'un projet financé par le CREAD Alger, focalise sur cette problématique d'arbitrage entre le transport collectif/voiture particulière

## 2. Les principales caractéristiques de l'échantillon étudié à Batna :

Nous avons mené à Batna<sup>2</sup> une enquête sur les transports collectifs et l'usage de la voiture particulière. Plus précisément, nous voulions avoir un point de vue sur l'arbitrage qui pourrait avoir entre les transports collectifs et la voiture particulière. Notre objectif a été celui de savoir quel est le point de vue de cet échantillon sur les transports collectifs à Batna et quel rapport avec l'usage de la voiture particulière.

L'échantillon a été composé de 100 personnes qui ont été interrogées. L'objectif en réalité n'a pas été véritablement la recherche et la constitution d'un échantillon représentatif de la ville de Batna et nous avons accepté un échantillon relativement biaisé car nous voulions un point de vue d'une centaine de personnes qui pourrait faire dégager une tendance générale. Il est clair en plus que l'échantillon est fortement influencé par la catégorie estudiantine et par les jeunes actifs (les 20-40 ans).

Le tableau suivant montre les principales caractéristiques de l'échantillon.

Genre	58% sexe masculin et 42 % sexe féminin.
Age	6% moins de 20 ans ; 81 % entre 20 et 40 ans ; 11 % entre 40 et 60 ans ; 2% plus de 60 ans.
Niveau instruction	6% sans instruction ; 25 % niveau secondaire et moins ; 69 % niveau universitaire.
Occupation	10 % sans emploi ; 44 % étudiant ; 30% employé ; 6% retraité ; 10% autres.
Revenu	45% moins de 10.000 DA ; 34% entre 10.000 et 20.000 DA ; 12% entre 20.000 et 30.000 DA ; 9% plus de 30.000 DA
Résidence	33% centre de ville de Batna ; 45% périurbain ; 22% en campagne

<sup>1</sup> Nous pensons que la situation va évoluer rapidement à la suite de la mise en service des 14 tramways programmés dans les principales villes algériennes en plus du métro d'Alger.

<sup>2</sup> Batna est la cinquième ville d'Algérie. Elle est située à 420 km à l'Est d'Alger et à 200 km de la côte. Batna compte 320.000 habitants. La ville de Batna est fortement estudiantine. L'université de Batna compte plus de 56.000 étudiants représentant ainsi 17,5% de la population.

### 3. Point de vue sur les transports collectifs par bus :

La première question concernait le moyen de transport utilisé pour se transporter (nous avons sciemment écarté la marche à pied), et une majorité (**59,39 %<sup>3</sup>**) a déclaré utiliser le bus. Les autres moyens de transports suivent dans les proportions suivantes :

- 17,88% utilisent le taxi (à la course ou collectif) ;
- 15,44% utilisent leur voiture particulière ;
- 7,31% autres moyens (taxis clandestins, vélos, etc.).

En termes de fréquence, 37% de l'échantillon déclarent utiliser le bus régulièrement. Dans cette catégorie de captifs, 21% le prennent une fois/jour, 42% le prennent deux fois/jour ; 24% le prennent 3 fois/jour, et 13% plus de trois fois par jour.

Sur le plan de la satisfaction, 80% déclarent ne pas être satisfaits de la qualité des transports collectifs par bus. 54% considèrent que le réseau de bus ne couvre pas tous les quartiers. Si la moitié des personnes interrogées (51%) pensent que les bus sont plutôt disponibles, 65% se plaignent de l'absence d'horaire, les durées d'attente sont parfois élevée (69%). 59% trouvent le temps de parcours élevé et que les arrêts ne sont pas adaptés (45%). 68% déplorent l'absence d'abribus et l'état des stations.

Les usagers interrogés considèrent à 61% que l'état du bus est moyen (61%) voire vétuste (38%). Seul 1% répondent que l'état du bus est neuf (les bus de l'ETUB, la nouvelle entreprise publique de transport de Batna). Toujours au plan de la qualité de service, 82% répondent que les sièges ne sont confortables ; 84% que la musique les dérange ; 79% déplorent l'absence de climatisation ; 62% considèrent que l'accueil et l'information sont insuffisants et enfin 70% considèrent qu'il y a un manque d'hygiène et de propreté.

En contrepartie, les usagers disent leur satisfaction quant aux tarifs qui restent abordables à 70%. Ils sont également satisfaits au plan du respect de l'interdiction de fumer (à 70% également).

Les résultats obtenus sur le plan de la qualité de service dans les transports collectifs sont en réalité les mêmes dans les autres villes du pays. En effet, à la suite de la libéralisation du marché des transports urbain, on observe pratiquement la même situation au niveau national. A la suite de la déréglementation, il est vrai que l'accroissement de l'offre de transport a solutionné d'une manière très satisfaisante le gros des problèmes de mobilité des citoyens, partout en Algérie et avec une disponibilité de moyens de transport jamais observée auparavant (par rapport à la pénurie des moyens de jadis). Effet, les bus étaient désormais disponibles et les départ fréquents. A signaler le rôle joué par les fourgons (les célèbres J9) et

---

<sup>3</sup> Les personnes interrogées pouvaient choisir plus d'une réponse, la raison pour laquelle nous obtenons des virgules au niveau des réponses.

les minis bus tant ces derniers ont radicalement révolutionné la mobilité des catégories de citoyens à petit revenu et ce, surtout en suburbain et en rural. Et il s'agit là d'un point fort de la libéralisation du marché des transports en Algérie.

Ceci dit, l'ouverture du marché des transports s'est opérée quand même, à nos yeux, sans véritablement tenir compte de règles d'accès à la profession (professionnalisme, capacité financière, etc.) et le tout conjugué à une absence de cahiers de charge explicite à respecter par les opérateurs. Ceci a donné naissance à une configuration du marché des transports urbains assez particulière où l'on observe un foisonnement et une atomisation de l'offre. Les opérateurs (entreprises) se comptent par milliers dans la capitale et par centaines en province. Cette situation n'a pas manqué de générer de gros dysfonctionnements et d'importantes atteintes au Service public.

Enfin, plus récemment, et dans le cadre de l'amélioration de la qualité de service, l'Etat algérien est revenu en force dans les transports urbains avec des investissements massifs. Aussi, a-t-il été décidé de créer des entreprises publiques modernes de transport urbain par bus. L'objectif est aussi la recherche d'une dynamisation de la concurrence afin de forcer les opérateurs privés à se regrouper sous forme d'entreprises d'une taille minimale et de masse critique. Initialement, les pouvoirs publics ont décidé de mettre sur le marché ce type d'entreprise publique dans les grandes agglomérations, mais cette initiative fut récemment généralisée à l'ensemble des chefs lieu des wilayas (départements). Il est vrai que ces entreprises ont donné le ton et ont mis en place de nouvelles façons-de-faire et elles se sont montrées relativement innovantes en proposant une qualité de service de bon niveau avec des bus<sup>4</sup> flambant neuf et avec des moyens conséquents. Du coup, elles ont rencontré un important succès auprès des usagers (*les célèbres bus bleus*)<sup>5</sup>. Au jour d'aujourd'hui les entreprises privées représentent toujours le gros de l'offre de transport urbain et il n'a pas encore été observé des tentatives de regroupement des opérateurs privés. Nous pensons que l'opération de regroupement pose des problèmes<sup>6</sup> et qu'il n'est pas facile de la concrétiser d'une part et d'autre part, nous pensons que les opérateurs observent encore l'évolution du marché notamment avec le lancement de grands projets de tramways dans les grandes villes du pays y compris à Batna.

<sup>4</sup> Dont le prix de revient dépasse 25 millions de DA l'unité (soit 250.000 Euros environ).

<sup>5</sup> Mais ceci dit, les premiers résultats d'une étude que nous avons en cours sur ces entreprises, montrent un certain essoufflement et un ralentissement de l'élan.

<sup>6</sup> Pour davantage de détail Cf : "les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à Batna". Plan Bleu; Sophia Antipolis, septembre 2005. [http://www.planbleu.org/publications/atelier\\_batna.pdf](http://www.planbleu.org/publications/atelier_batna.pdf)

#### 4. Point de vue sur la voiture particulière :

En Algérie, tout le monde aspire à l'achat d'un véhicule particulier compte-tenu de nombreux facteurs. En plus, des considérations socioculturelles énoncées plus haut, il y a un certain nombre de facteurs économiques :

- dysfonctionnement des transports publics ;
- baisse relative et tendancielle du prix d'achat des véhicules neufs et écrasement des prix sur le marché de l'occasion ;
- mise en place de formules de facilité d'achat à crédit ;
- mais aussi et surtout pour des raisons de coût d'exploitation relativement bas. A la pompe, le prix de l'essence sans plomb est de 22 DA le litre (environ 20 centimes d'Euro). Le gasoil est 40% moins cher.

Pour revenir à l'échantillon que l'on a traité à Batna, nous avons 77% de personnes qui ne possèdent pas de voiture particulière. Ils déclarent que leur revenu ne leur permet pas de l'acquérir d'une part et d'autre part que son coût d'exploitation est plutôt élevé.

Sur les 23% qui possèdent une voiture, 86,95% déclarent l'utiliser pour leur déplacement en ville. Sur les 77 n'ayant de VP, 75 personnes désireraient en acheter dès que leur revenu s'améliore ou qu'ils trouveront des facilités d'achat. Seuls 2 personnes ne voudraient pas en acheter. On s'est intéressé pour ceux qui ont donné cette réponse. Ils déclarent ne pas en avoir besoin/ pas de permis / retraité).

A la question de savoir *que représente la voiture particulière pour vous*, nous avons obtenu les résultats suivants :

- 60,80 % considèrent la voiture particulière facilite les déplacements (gain de temps, confort, sécurité<sup>7</sup>, etc.) ;
- Pour 24%, la voiture représente «liberté». Cette liberté, nous l'avons interprétée comme étant de la souplesse d'utilisation et la commodité qu'offre la voiture particulière : *partir quand on veut, aller là où l'on veut, etc.* ;
- Pour 14,4%, disposer d'une voiture particulière, c'est avoir un « statut social » c'est-à-dire littéralement *prestige et respect*, selon eux.
- 0,8% Autres réponses.

A la question de savoir *quels sont les principaux problèmes que l'on rencontre quand on possède une voiture en ville*, les enquêtés ont focalisé essentiellement sur problème de stationnement ?

- Manque de places de stationnement (64% des réponses) ;
- Peu de parking 66%

<sup>7</sup> La sécurité est entendue, non pas dans le sens de la sécurité routière, mais plutôt dans le sens de la sécurité dans le déplacement, pas d'agression éventuelle, à l'abri de pic-Pocket, (sécurité dans le sens anglais du terme (Security), c'est-à-dire un peu dans le sens de sûreté en quelque sorte).

[Retour au sommaire](#)


- Prix de stationnement élevé aux yeux de 30% des interrogés ;
- Manque de sécurité en stationnement (Vol autoradio, etc.) pour 61,22% des interrogés.

A la question directe : *quel est le meilleur moyen pour se déplacer selon vous*, les réponses ont été les suivantes :

- 84% la voiture est le meilleur moyen ;
- 10% considèrent que le meilleur moyen est le bus.
- les 6% restants, parlent de marche à pied, vélo, métro.

Concernant les moyens de transports collectif et leur qualité qui va s'améliorer avec la réalisation du tramway de Batna, nous avons introduit une question concernant son usage et l'usage de la voiture, nous avons formulé la question suivante : *la qualité de transports de transport collectifs va s'améliorer nettement avec la mise en service du tramway, pensez-vous que vous allez l'utiliser et laisser votre voiture au garage ou ne pas en acheter si vous ne l'avez pas encore ?*

Les réponses ont été : OUI à 67% et 33% de NON.

Ces réponses montrent dans une certaine mesure la volonté légitime d'accès à la voiture mais elles montrent aussi qu'un tiers des personnes conservera l'usage de la voiture ou en achètera dès les moyens leur permettent. Il est clair aussi qu'un certain nombre d'interrogés ne connaissent pas encore l'avantage du tramway et son mode de fonctionnement. Certains nous ont avoué qu'ils ne savent pas ce que c'est.

Ceci dit, l'usage de la voiture particulière se développera fortement en Algérie dans les années à venir. Il y a plusieurs raisons à cela. Une raison des plus importantes peut-être est la suivante : le monopole d'importation des véhicules particuliers a été longtemps détenu par l'entreprise nationale *Sonacome* qui ramenait les voitures par lots. Les voitures sont ensuite distribuées par son réseau. Il fallait attendre 5 à 6 ans sur une liste pour espérer avoir sa voiture dont la marque et le modèle dépendent du lot importé du moment. Le déséquilibre entre l'offre et la demande sur la voiture est tel que pendant longtemps la voiture est revendu quelques années plus tard avec un prix plus élevé qu'à son achat. La voiture a toujours été un bon investissement : les gens achetaient une voiture pour préserver la valeur de leurs économies et réaliser des plus-values certaines. La voiture a été toujours considérée en Algérie comme un bien précieux. Dans l'esprit collectif, cette situation renforce le fait que si l'on a une voiture, on accède dans le rang social supérieur. Avec l'ouverture du marché algérien l'implantation de nombreux concessionnaires depuis les années 1990, longtemps privés les Algériens vivent cela comme une revanche sur l'Histoire.

## 5. Conclusion :

Maintenant, s'il l'on considère la baisse tendancielle des prix des voitures notamment asiatiques et indiennes, conjugués à la promotion de formules d'achat facilité, il est fort à parier que dès que le niveau de vie des algériens augmentera significativement dans les deux décennies à venir, les taux de motorisation exploseront. De grands problèmes de congestion et d'encombrement sont déjà là et ils vont s'accroître dans les prochaines années. Partant du principe que l'accès à la voiture dilate l'espace, il y aura étalement urbain, des conurbations avec développement de métropoles difficilement gérables. Il y aura ainsi une tendance lourde à l'utilisation de la voiture qui sera difficile à infléchir. Les algériens sont fascinés par la voiture. Le rêve est d'y accéder. C'est légitime sur le fond. Mais il faudrait que s'établisse à terme une certaine hiérarchie et de logique d'usage de la voiture. Les gens posséderont des voitures qu'ils devraient utiliser en fonction de motif de déplacement. Pour les transports pendulaires (domicile-travail), l'usage des transports collectifs s'impose compte tenu des coûts de transports plus intéressants avec accès rapide à la destination et à des prix attractifs (formules d'abonnement). Cette configuration pourrait être obtenue avec un système de tramways avec rabattement par bus rapide sur une voie réservée pour une ville moyenne. Un métro/tramway ou un BRT pour la capitale ou pour une métropole importante. Pour l'interurbain, il s'agira de développer essentiellement le transport par voie ferrée. Du coup, l'usage de la voiture particulière devrait se limiter au fil du temps et sera orienté vers un autre type de déplacement (loisirs, shopping, urgence, etc.) Enfin, d'autres mécanismes de régulation pourraient être mis en place tel des systèmes de taxation de l'usage de la voiture notamment réguler son présence au centre ville.