Les paradoxes du système voiture en Algérie

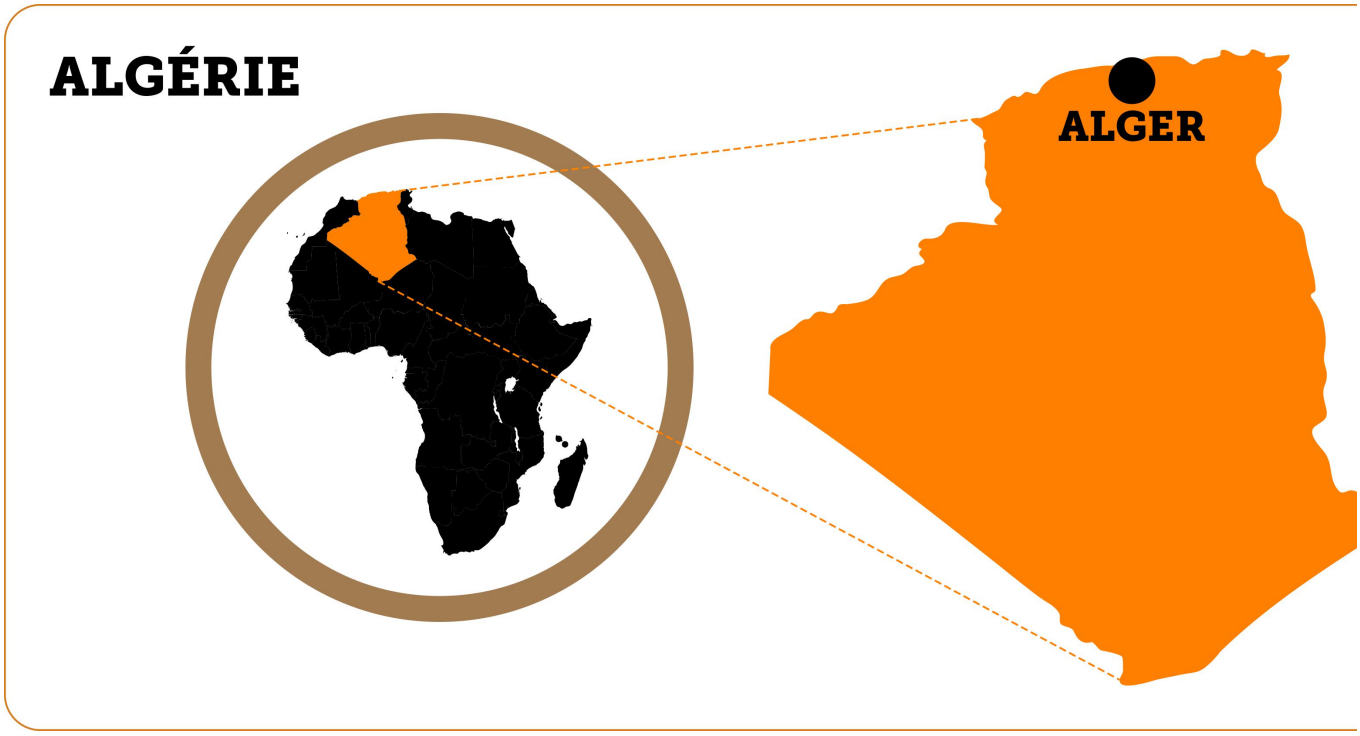
30 Novembre 2023

Afrique

Après plusieurs années d'atermoiements, l'Algérie autorise à nouveau les constructeurs automobi
s'installer sur son territoire pour pourvoir à une demande d'équipement croissante. Pourtant, la p
possibles reste ouverte dans un pays où les grandes infrastructures se construisent mais dont le p
automobile est ancien et encore peu développé. Tiraillée entre des injonctions d'économie natio
d'urgence écologique et de développement, l'Algérie parviendra-t-elle à effectuer le « bond mobil
qui lui permettrait de construire dès maintenant un système de mobilité complet ne se limitant p
sirènes du tout-voiture ?

Acteurs de la recherche

ANISS MOUAD MEZOUED



Depuis quelques années, l'Algérie fait face à un débat récurrent autour de l'importation de véhicules et de le
fabrication, de leur motorisation, des infrastructures qui les font rouler, ainsi que des problèmes de conges
notamment dans la capitale. Il y a, semble-t-il, une tension permanente entre la volonté de répondre aux b
marché d'une part et celle de développer l'industrie locale pour s'affranchir des importations d'autre part, to
dans un contexte où les alternatives à l'automobile peinent à se développer.

La voiture occupe incontestablement une place importante dans l'imaginaire collectif, car elle symbolise er l'émancipation, la réussite sociale et la modernité. Elle constitue aussi, et pour beaucoup de personnes, la se réponse possible au besoin de mobilité dans un contexte qui offre peu d'alternatives. Fluidifier le trafic et pe l'accès à la mobilité sont des enjeux pour la société algérienne, qui semble être dans une phase de transitio plus de mobilité motorisée, renforcée par l'évolution du pouvoir d'achat, le développement des infrastructu recomposition sociospatiale des villes et territoires (Safar-Zitoun, 2020) [1] .

D'après l'Office National des Statistiques, le parc automobile algérien comptait, à la fin de 2019, plus de 6,5 n véhicules pour une population d'environ 46 millions d'habitants [2] , soit une croissance d'environ 2,5 millic véhicules en 10 ans. À en croire l'ancien président de l'association des concessionnaires automobiles mult Youssef Nebache, repris dans la presse nationale, le pays aurait encore besoin d'un million de voitures neu supplémentaires pour renouveler son parc roulant devenu vieillissant [3] . Pourtant, entre 2017 et 2023, l'imp de véhicules a été bloquée et l'industrie de montage à l'arrêt. Les investissements en infrastructures ont qua été maintenus, et les routes et autoroutes se multiplient, mais les alternatives à la voiture, notamment les tra en commun, peinent à se développer.

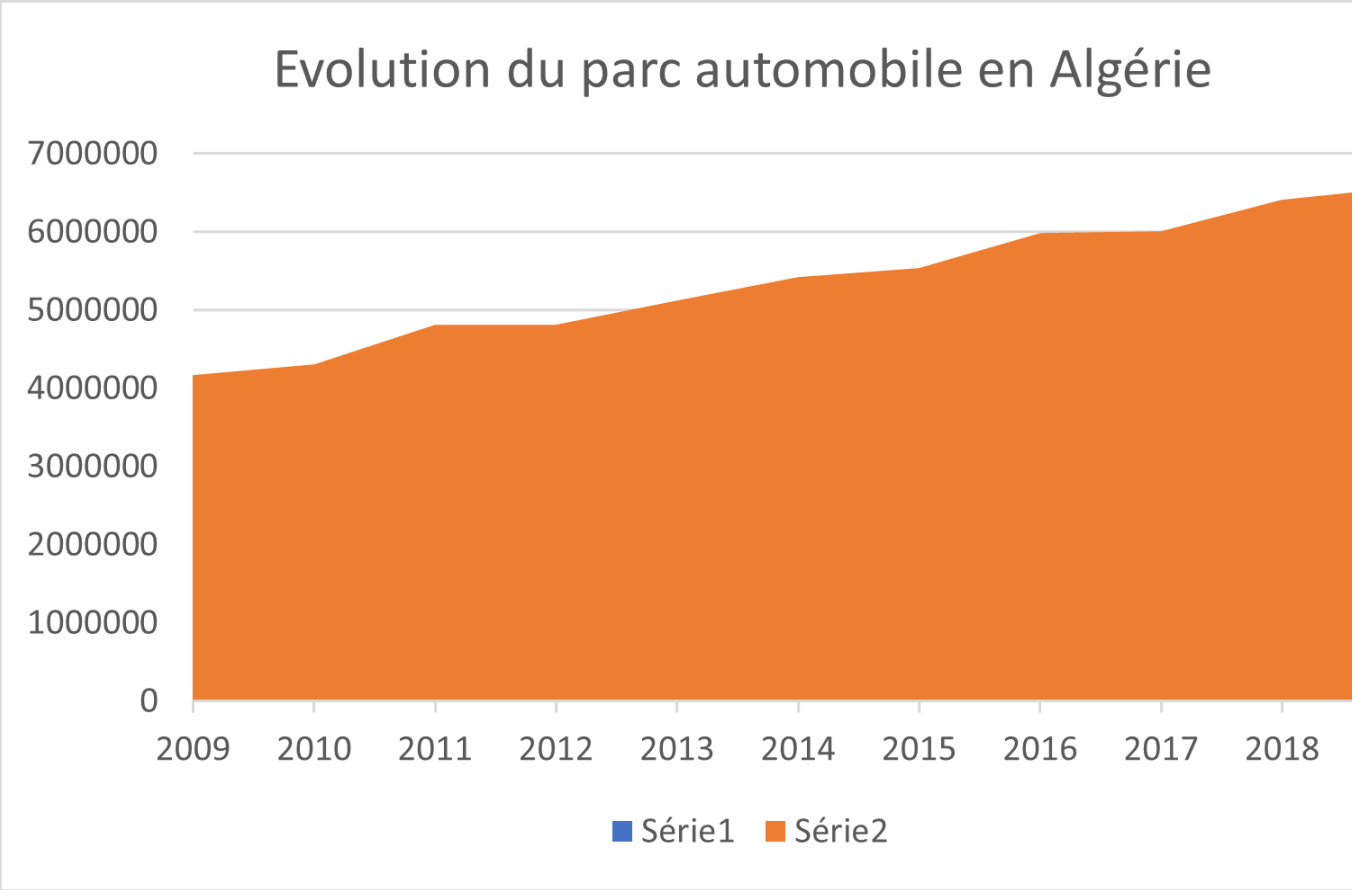


Figure 1 : Évolution du parc automobile en Algérie entre 2009 et 2019 (Élaboration de l'auteur, source : www

Le système voiture se retrouve aujourd'hui grippé. À cheval entre un besoin de répondre à la demande crois véhicules d'une part, et des logiques économiques et politiques qui en ralentissent le développement d'autr Cette situation paradoxale trouve ses origines dans une volonté politique de sortie de la dépendance aux importations et de réduire la facture alors que les prix des hydrocarbures ont commencé à chuter en 2015. I mesures successives prises depuis ont eu un impact direct sur le système voiture et sur la mobilité de mani générale. Cette réalité met la transition écologique et mobilitaire en tension avec un besoin croissant de m citoyens et une politique de développement économique et industriel national. La mobilité semble osciller politique du tout-voiture et signaux faibles d'une transition durable qui peine à émerger.

L'infrastructure vue comme moteur de développement !

En tant que support du système voiture, l'infrastructure routière fait l'objet en Algérie de préoccupations de p
plan. L'aphorisme discutable qui veut que l'infrastructure fasse le développement [4] (Ravalet, 2014) est le mo
nombreuses décisions importantes depuis l'indépendance en 1962. Pour renforcer l'armature territoriale du
grand pays d'Afrique (2 382 millions de km2), l'Algérie a investi en priorité dans le réseau viaire, le faisant pa
80 000 km à 107 324 km en 2004 (Amcha, 2023).

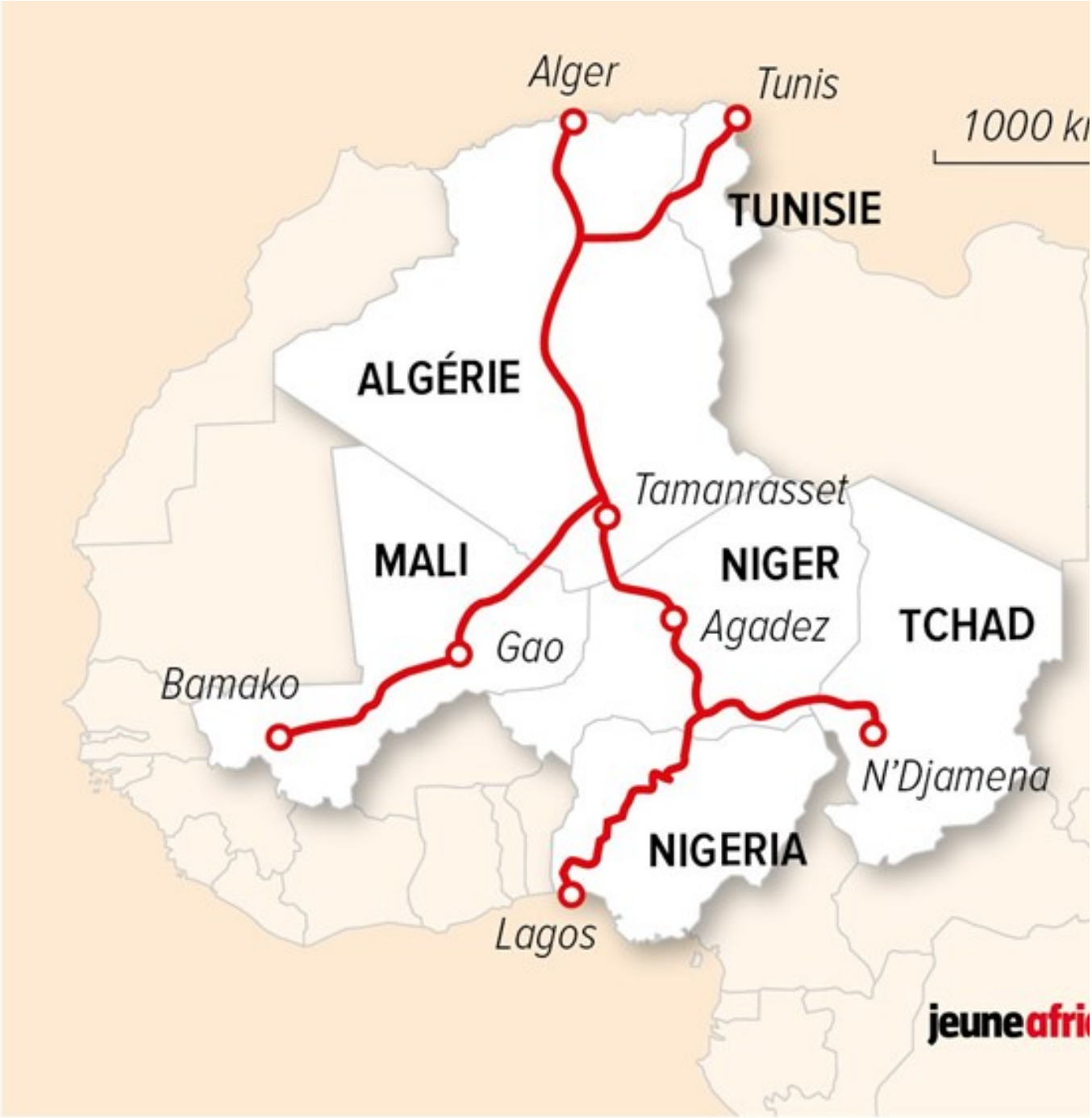
Routes nationales		Chemins de Wilayas		Chemins communaux	
Revêtues	Pistes	Revêtues	Pistes	Revêtues	Pistes
24 221	3 971	21 084	2 525	31 758	23 765
28 192		23 609		55 523	
TOTAL :				107 324 km	

Tableau 1 : Le réseau routier en 2004 [5] , Source : Les travaux publics en Algérie, Histoire et perspectives, Am
Depuis 2005, de nombreux grands projets d'infrastructures à l'échelle nationale et continentale sont lancés.
affiché est d'orienter le développement territorial et économique. Le premier projet est l'autoroute est-ouest
est le plus grand projet de l'histoire de l'Algérie. Planifiée par le schéma national d'aménagement du territoir
prévue pour une longueur totale d'environ 1 216 kilomètres et a été conçue pour faire partie du corridor auto
l'unité maghrébine, estimé à plus de 6 800 kilomètres, qui doit à terme relier Nouakchott (Mauritanie) à Trip
via la Tunisie et l'Algérie (Amcha, 2023 ; COJAAL 2008). Le dernier tronçon devrait être livré à la fin de l'anne
une autre autoroute est-ouest, à 200 km de la première est planifiée sur les Hauts Plateaux [6] . Elle devrait re
villes secondaires se situant sur derrières les chaînes de l'Atlas qui restent enclavées et peu accessibles.

(/sites/default/files/reseau%20autoroutier%20algerie.png)

Figure 2 : Situation du réseau autoroutier en mai 2015, avec le tracé prévu de l'autoroute est-ouest entre Téb
Aricha. (Source : Wikipédia).
Le deuxième projet majeur est celui de la route transsaharienne de l'Unité africaine, qui traverse six pays : l'
Tunisie, le Mali, le Niger, le Nigéria et le Tchad. Elle est considérée par les pouvoirs publics comme un vecte
essentiel du développement économique et social, du désenclavement, de la stabilité et de la paix. Elle a été

comme projet prioritaire dans le cadre du programme NEPAD [7] . C'est un projet, vieux de plus de 45 ans, do travaux ont été entamés au début des années 1970. Il s'articule à l'autoroute est-ouest et relie Alger à Lagos s de 4 800 km, dont 2 400 km situés sur le sol algérien, presque entièrement réalisés, reliant Alger à la frontièr nigérienne et complétée par les tronçons entre Tit/Timaouine (frontière malienne) sur 480 km et Ghardaïa/ sur 512 km" (Amcha, 2023) [8] . Depuis quelques années, l'Algérie en fait une priorité, au-delà de la mobilité e transports. C'est une priorité à la fois économique et géostratégique.



(/sites/default/files/autoroute%20nord%20sud.jpg)

Figure 3 : le corridor de la route transsaharienne de l'Unité africaine. Source : *JeuneAfrique* , 2020.

De l'infrastructure routière au réseau économique et industrie

En faisant reposer son développement urbain et territorial sur la route, et donc sur l'automobile, l'Algérie s'es entièrement dépendante des importations de voitures. Parce que le dinar algérien n'est pas une devise faci

échanger, la facture est payée par l'Etat qui doit puiser dans les réserves de change issues principalement d des hydrocarbures. Si les premières décennies du nouveau millénaire ont été à l'avantage de l'Algérie en la : grâce aux prix élevés du pétrole et du gaz, celles qui viennent devraient être plus difficiles, et pousser les au adopter de nombreuses réformes visant à réduire la facture des importations de manière générale, et de cel véhicules en particulier.

Le pic a été enregistré en 2012, avec plus 605 000 unités importées. La même année, une réforme menait à partenariat avec Renault pour installer la première usine de montage de véhicules, en 2014, suivie par Hyur Volkswagen. Les citoyens et les institutions publiques ont alors été sommés de ne plus acheter de véhicule d'importation et d'encourager les usines de montages. Ces dernières ont développé ce qui peut s'apparente monopole industriel, renforcé par l'interdiction des importations de véhicules en 2016.

Trois ans après cette première usine, en 2017, le bilan était catastrophique : le montage automobile n'avait e impact sur les réserves de change, notamment à cause de la baisse concomitante des prix du pétrole. Plus l'industrie n'a pas créé autant d'emploi qu'attendu et a coûté plus qu'elle ne devait économiser à l'État à caus aides et des avantages fiscaux dont elle a bénéficié. Enfin, le taux d'intégration [9] était largement plus faible 15 % imposés aux industriels et, pire encore, les voitures produites localement coûtaient plus cher que celles importées.

La presse locale et les pouvoirs publics ont conclu de cette épopée éphémère de l'industrie automobile qu'e qu'une importation déguisée [10]. Certaines usines ont été épinglées et accusées de monter simplement les de gonfler des pneus, créant des scandales sur la presse locale et les réseaux sociaux. Il y sera mis fin le 31 j sans que soient pour autant relancées les importations de véhicules, ce qui a généré une pénurie et une fla marché du neuf comme de celui de l'occasion, induisant une inégalité sociale sans précédent dans l'accès voiture et à la mobilité. Si l'embellie financière des années 2000 a permis l'amélioration du pouvoir d'achat aux véhicules pour une large part des foyers algériens, la crise récente de la voiture a accentué le fossé soci termes d'accès à la mobilité.

Depuis 2017, l'Algérie a traversé une crise multiforme : politique, économique et sanitaire (Covid-19). Le lan nouveau cahier des charges pour l'industrie automobile en a été retardé, et avec lui son objectif d'ouvrir des montage avec un taux d'intégration élevé et la création d'un vrai marché de la sous-traitance capable de fo pièces détachées. Les anciennes usinées ont, elles, été fermées. En 2023, trois agréments ont été accordés constructeurs automobiles (Fiat, Opel et Jac), pour une première vague d'importation et des usines de mon devraient se mettre en route à la fin de la même année. Fiat prévoit, par exemple, la production de 90 000 v par an dans son usine d'Oran à partir de la fin 2023 [11].

Les signaux très faibles d'une transition durable du système vo

Les importations ont repris, via les concessionnaires, au début de l'année 2023. De plus, le décret du 22 févr permet aussi aux particuliers d'importer des véhicules de moins de 3 ans, mais sous certaines conditions : véhicules touristiques et utilitaires de moins de 3.5 tonnes, à l'exception des moteurs Diesel. Des réductions de douane et de taxes pourront être appliquées à hauteur de « 80 % pour les véhicules électriques et de 50 % moteurs essence ou hybride dont la cylindrée est inférieure à 1800 cm3. 20 % uniquement pour les mêmes véhicules avec cylindrée supérieure à 1800 » [12].

Ces mesures ont vocation à protéger le marché d'une éventuelle inondation par des véhicules diesel dont l européens ne veulent plus. Elles donnent également le signal d'une volonté de transformer le parc automob des véhicules « plus propres » et d'éviter la généralisation des SUV (grosses cylindrées), qui ne représentent actuellement que 3 % du parc automobile [13], mais qui bénéficient malgré tout de la réduction des droits de

hauteur de 20% pour les véhicules de moins de 3ans.

Si les véhicules électriques sont encouragés, l'infrastructure de recharge quant à elle n'en est qu'à ces début ministère de l'Énergie a annoncé l'installation de 1 000 bornes de recharge d'ici 2025, dont 300 en 2023 [14]. l'entreprise nationale de distribution de gaz et d'électricité (Sonelgaz) qui s'en charge, au niveau du réseau r stations essence, Naftal. Les premières stations ont été installées en juillet et août 2023.

À côté de l'électrique, qui n'en est qu'à ses balbutiements, l'Algérie a fait le choix de la généralisation de du G de Pétrole Liquéfié), pour des raisons à la fois écologiques et économiques. En 2016, des associations de dé consommateurs et de l'environnement proposaient dans un rapport pour le Premier ministre une dizaine d visant à encourager son utilisation [15]. L'argument principal était à l'époque que sur 6 millions de véhicules, 000 véhicules roulaient au GPL, dans un pays qui fait partie des 10 plus grands exportateurs de gaz au mon les mesures : la levée des taxes douanières des composants entrant dans la fabrication des équipements GI transformation de 100 % des véhicules des institutions publiques en GPL et de 30 % des flottes d'entreprises et privées ; la généralisation des stations-service GPL ; etc.

En 2020, le ministre de la Transition énergétique et des Énergies renouvelables, Chems Eddine Chitour, a m place certaines de ces recommandations, en imposant dans un premier temps la généralisation du GPL au véhicules publics, avec un objectif d'un million de véhicules à l'horizon 2030. Des réductions des coûts d'in et des facilités de paiement ont été octroyées, et la vignette automobile supprimée. Durant l'année 2022, Na équipé 22 000 véhicules de kits GPL [16].

Si ce carburant est bien moins polluant que les autres [17], et que l'Algérie s'engage de manière assez logique promotion, il reste néanmoins un carburant fossile, qui contribue à maintenir la dépendance au système a en permettant à ce dernier de ne pas se réformer en profondeur. Néanmoins, les décisions prises récemme peuvent être vues comme des signaux très faibles d'une volonté de lutter contre les gaz à effet de serre, de r « vert » le système voiture [18].

Des paradoxes qui ralentissent la transition

La focalisation sur le développement du système automobile lui-même au détriment des autres moyens de ou de toute politique de régulation des déplacements a créé cette situation paradoxale. La volonté de dévelo l'économie locale pour ne plus dépendre des importations a créé un manque qui retarde le renouvellement automobile vieillissant, renforçant l'insécurité routière et la pollution. Si l'on pourrait se féliciter de voir la cr du parc automobile ainsi régulée, à défaut d'alternatives, les besoins du pays en termes de mobilité ne sont satisfaits.

Si de nombreux autres efforts sont consentis pour développer les transports en commun, notamment le tra l'ensemble du territoire national, les actions restent timides et non systémiques. Entre les projets de tramwa négocient le maintien de la voiture au détriment de la qualité de l'espace public et du report modal, et les ré annonces de création d'un monorail à Alger (Mezoued, 2023), le tout-voiture reste la règle.

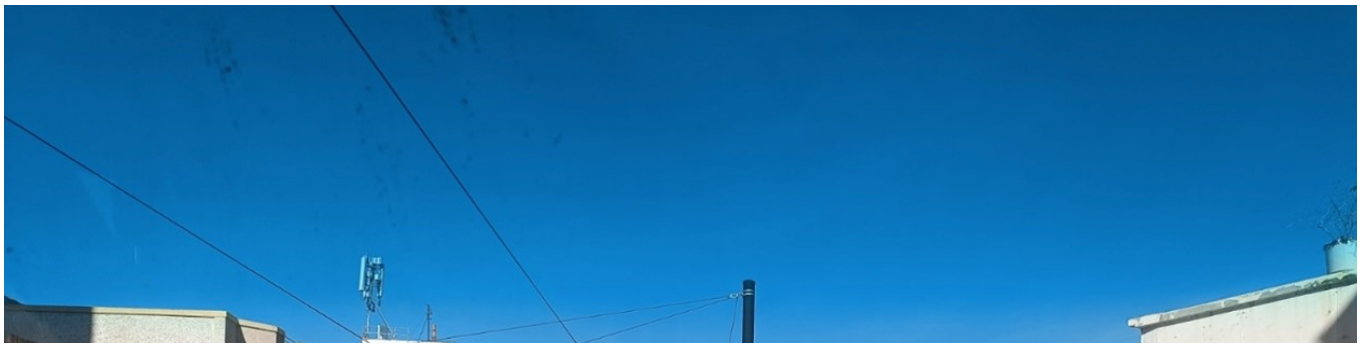


Figure 4 : occupation de l'espace public par le tramway de Constantine et la voirie au détriment du piéton. Photographie de l'auteur.

Le système voiture n'est pas remis en question et reste dominant [20]. D'après l'enquête ménage réalisée pou 2004 par l'entreprise du métro d'Alger et le BETUR, « 56 % des déplacements sont réalisés à pied contre 44 % motorisés dont : 65 % en transport collectif, 29 % en voiture particulière et 6 % en taxi » (Chibane, 2009). Ce r que les chiffres pour Alger et il est difficile d'obtenir des données récentes. Cependant, nous savons que de le parc automobile a augmenté avec un pic d'importation en 2012, suivi d'une production locale, puis d'un ralentissement. L'organisation spatiale des villes a été modifiée avec les nombreux projets de logements en périphérie des villes et la croissance du réseau routier, entraînant des pratiques de commuting entre les pér et les centres urbains (Safar-Zitoun, 2020). Le transport public est quant à lui en décalage avec la croissance (Mezoued, 2019) et peine à desservir les nouveaux lieux de vie et d'emploi. Tout porte donc à croire que la pa de la voiture a augmenté et qu'elle risque de croître de nouveau avec le déblocage de la situation.

L'opportunité ratée d'un bond mobilitaire

Si le système automobile est grippé depuis 6 ans, la transition durable de la mobilité n'est pas pour autant ar L'Algérie a peut-être raté une fenêtre de tir des plus importantes pour amorcer sa transition mobilitaire. Si le politique et économique n'était pas favorable à de grands investissements en transport en commun, cela a malgré tout être l'occasion de réorganiser les réseaux existants pour encourager un report modal.

Quoi qu'il en soit aujourd'hui, et aussi paradoxale que puisse paraître la situation, l'Algérie semble avoir la ca d'agir sur le système automobile et de le transformer. Bloquer son développement pendant 6 ans pour réfor situation, protéger son économie et prendre des mesures environnementales est signe que le pays a la cap mener des réformes profondes.

S'il n'est pas aisé de dépasser les tensions entre la transition écologique, le développement économique et l urgente aux besoins croissants de mobilité, il n'est pas inespéré de pouvoir compter sur la capacité du pays des réformes pour réaliser ce que j'appellerais un « bond mobilitaire ». À l'image du téléphone portable qui a un bond technologique en Afrique, sans passer par le développement préalable d'un réseau de téléphone fi

un bond technologique en Afrique, sans passer par le développement préalable d'un réseau de téléphonie fi
mobilité pourrait s'affranchir du passage par le « tout-voiture ». Pour cela, il faudra renforcer l'industrialisati
secteur ferroviaire, comme cela a été fait avec les usines de montage de Tramways [21], investir massiveme
restructuration des réseaux de transports en commun et prendre en compte la croissance urbaine. Autreme
plus se préoccuper du seul système automobile. Une approche systémique de la mobilité plutôt qu'une
surdétermination et une focalisation sur un mode en particulier semble nécessaire aujourd'hui.

C'est probablement à ces conditions que l'on pourra envisager un bond mobilitaire en Algérie, mais aussi d
nombreux pays en voie de développement.

Références

Amcha, K. (2023). Infrastructure autoroutière et développement local. Échelles de structuration et opportuni
riverainisation de l'autoroute est-ouest en Algérie. Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain

Chibane, L. (2009), La mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger. Colloque international Enviror
transports dans des contextes différents. At: Ghardaïa, ALGERIA, Volume: Actes, ENP ed., Alger, p. 231-237.
https://www.researchgate.net/publication/261250673_La_mobilite_quotidienne_et_les_transports_urbains
(https://www.researchgate.net/publication/261250673_La_mobilite_quotidienne_et_les_transports_urbain

Mezoued, A. (2023). Un monorail à Alger, solution miracle, ou fantasme d'un autre temps ? Blog Médiapart,
27 avril 2023 : https://blogs.mediapart.fr/aniss-m-mezoued/blog/220423/un-monorail-alger-solution-mir
fantasme-d-un-autre-temps (https://blogs.mediapart.fr/aniss-m-mezoued/blog/220423/un-monorail-alg
solution-miracle-ou-fantasme-d-un-autre-temps)

Mezoued, A. (2019). Le métro d'Alger et l'articulation mobilité, transport et urbanisme. Bioul, L., Declève, B. et
(éds.) Les 40 ans du métro Bruxellois : Axes de vie – nœuds d'échanges, 266-285. Bruxelles : Bruxelles Mobi
http://hdl.handle.net/2078.1/216449 (http://hdl.handle.net/2078.1/216449)

Ravalet, E. (2014). Les infrastructures de transport font-elles le développement économique ? Forum Vies M
Safar-Zitoune, M. (2020). Les mobilités urbaines à Alger : un état des lieux de la recherche sociologique. Fo
Mobiles : Carnet des Suds.

Notes

1 https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/13480/les-mobilites-urbaines-alger-un-etat-des-lieux
recherche-sociologique (https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/13480/les-mobilites-urbaines-a
etat-des-lieux-de-la-recherche-sociologique)

2 À titre comparatif, la France comptait au 1er janvier 2019 40 millions de véhicules pour 67 millions d'habi
https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/2019-parc-vehicules-
0pf1.xls (https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/2019-parc-ve
routiers-0pf1.xls)

3 https://www.algerie-expat.com/economie/lalgerie-a-besoin-dun-million-de-voitures-neuves/28308/
(https://www.algerie-expat.com/economie/lalgerie-a-besoin-dun-million-de-voitures-neuves/28308/)

4 https://forumviesmobiles.org/controverses/2198/les-infrastructures-de-transport-font-elles-le-develo
economique (https://forumviesmobiles.org/controverses/2198/les-infrastructures-de-transport-font-elles
developpement-economique)

5 L'Algérie est divisée en 58 collectivités territoriales nommées Wilayas.

(6) La géographie de l'Algérie est composée du nord au sud : du Tell (le littoral), la chaine montagneuse de l'A
tellien, les hauts plateaux, la chaine de l'Atlas Saharien, puis le Sahara.

(7) Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique

(8) https://www.aps.dz/economie/151776-la-route-transsaharienne-est-entree-dans-sa-derniere-phase-
realisation (https://www.aps.dz/economie/151776-la-route-transsaharienne-est-entree-dans-sa-derniere
de-realisation)

(9) La part de composants entrant dans le montage dont la fabrication est locale.

(10) https://radioalgerie.dz/news/fr/article/20170703/116071.html https://www.echoroukonline.com/monta
automobile-en-algerie-une-importation-deguisee-selon-bedda
(https://radioalgerie.dz/news/fr/article/20170703/116071.html%20%20https://www.echoroukonline.com/m
automobile-en-algerie-une-importation-deguisee-selon-bedda)

(11) https://inter-lignes.com/automobile-la-premiere-voiture-fiat-fabriquee-en-algerie-mise-sur-le-marcl
mois-de-decembreriquee-en-algerie-mise-sur-le-marche-au-mois-de-decembre/ (https://inter-
lignes.com/automobile-la-premiere-voiture-fiat-fabriquee-en-algerie-mise-sur-le-marche-au-mois-de-
decembreriquee-en-algerie-mise-sur-le-marche-au-mois-de-decembre/)

(12) Source : El Watan, dimanche 9 avril 2023. Interview de Mohamed Yaddadène consultant en automobile.

(13) Idem.

(14) https://www.algerie360.com/voitures-electriques-300-bornes-de-recharge-bientot-en-algerie/
(https://www.algerie360.com/voitures-electriques-300-bornes-de-recharge-bientot-en-algerie/)

(15) https://algeriesolidaire.net/une-association-plaide-pour-le-renforcement-de-lutilisation-du-gpl/
(https://algeriesolidaire.net/une-association-plaide-pour-le-renforcement-de-lutilisation-du-gpl/)

(16) Le kit GPL est une bombonne de gaz installée généralement dans le coffre de la voiture ou à la place de la
secours et reliée au moteur. https://www.aps.dz/economie/153193-commercialisation-du-gpl-naftal-a-de
objectifs-fixes (https://www.aps.dz/economie/153193-commercialisation-du-gpl-naftal-a-depasse-les-ob
fixes)

(17) https://www.auto-moto.com/actualite/environnement/gpl-le-moins-polluant-des-carburants-61601.h
(https://www.auto-moto.com/actualite/environnement/gpl-le-moins-polluant-des-carburants-61601.htm
https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590162122000405
(https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590162122000405)

(18) Il s'agit d'éviter de récupérer les véhicules d'occasion, polluants, qui seront interdits en Europe.

(19) 7 lignes de tramway sont en services à Alger, Constantine, Oran, Sidi Bel Abbès, Ouargla, Sétif et Monsta
Deux lignes sont en construction à Annaba et Batna et plusieurs de nombreuses lignes sont en projet dans
de Béchar, Béjaïa, Biskra, Blida, Bouira, Chlef, Djelfa, Jijel, Mascara, M'Sila, Relizane, Skikda, Souk-Ahras, Té
Tiaret et Tlemcen.

(20) Peu d'études fiables existent concernant les parts modales de la mobilité algérienne. Le dernier recenser
population réalisé à la fin de l'année 2022 n'est toujours pas disponible fin 2023.

(21) https://radioalgerie.dz/news/fr/article/20151224/62405.html

(https://radioalgerie.dz/news/fr/article/20151224/62405.html)

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES