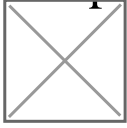


Les paradoxes du système voiture en Algérie



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 11/30/2023 - 11:49

Visuel

Les paradoxes du système voiture en Algérie

Chapô

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

Continent

Afrique

Date de publication

lun, 11/30/2020 - 12:00 - lun, 11/30/2026 - 12:00

Présentation longue

[[{"type": "media", "fid": "4431", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "3417", "height": "1667", "alt": ""}, "view_m...]]

Depuis quelques années, l'Algérie fait face à un débat récurrent autour de l'importation de véhicules et de leur fabrication locale. La motorisation, des infrastructures qui les font rouler, ainsi que des problèmes de congestion, notamment dans la capitale, ont créé une tension permanente entre la volonté de répondre aux besoins du marché d'une part et celle de développer l'industrie nationale pour s'affranchir des importations d'autre part, tout cela 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 encore l'émancipation sociale et la modernité. Elle constitue aussi, et pour beaucoup de personnes, la seule réponse possible au besoin de mobilité dans un contexte qui offre peu d'alternatives. Fluidifier le trafic et permettre l'accès à la mobilité sont des enjeux pour la société algérienne qui semble être dans une phase de transition vers plus de mobilité motorisée, renforcée par l'évolution du pouvoir d'achat, le développement des infrastructures et la recomposition sociospatiale des villes et territoires (Safar-Zitoun, 2020)^[1]. D'après l'Institut National des Statistiques, le parc automobile algérien comptait, à la fin de 2019, plus de 6,5 millions de véhicules pour une population d'environ 46 millions d'habitants^[2], soit une croissance d'environ 2,5 millions de véhicules en 10 ans. À en croire l'avis de l'association des concessionnaires automobiles multimarques, Youssef Nebache, repris dans la presse nationale, le pays a encore besoin d'un million de voitures neuves supplémentaires pour renouveler son parc roulant devenu vieillissant^[3]. Entre 2017 et 2023, l'importation de véhicules a été bloquée et l'industrie de montage à l'arrêt. Les investissements en infrastructures, quant à eux, ont été maintenus, et les routes et autoroutes se multiplient, mais les alternatives à la voiture, notamment les transports publics, peinent à se développer. Parc automobiles algérie.png Figure 1 : Évolution du parc automobile en Algérie en millions de véhicules (Élaboration de l'auteur, source : www.ons.dz) Le système voiture se retrouve aujourd'hui grippé. À cheval entre un besoin de répondre à la demande croissante de véhicules d'une part, et des logiques économiques et politiques qui en ralentissent le développement d'autre part. 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. Les mesures prises depuis ont eu un impact direct sur le système voiture et sur la mobilité de manière générale. Cette réalité met la transition écologique et mobilitaire en tension avec un besoin croissant de mobilité des citoyens et une politique de développement économique et industriel national. La mobilité semble osciller entre politique du tout-voiture et signaux faibles d'une transition durable qui va 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 premier plan. Une approche discutable qui veut que l'infrastructure fasse le développement^[4] (Ravalet, 2014) est le moteur de nombreuses décisions prises depuis l'indépendance en 1962. Pour renforcer l'armature territoriale du plus grand pays d'Afrique (2 382 millions de

investi en priorité dans le réseau viaire, le faisant passer de 80 000 km à 107 324 km en 2004 (Amcha, 2023).
tableau 1: algerie auto.png Tableau 1 : Le réseau routier en 2004 [5]. Source : Les travaux publics en Algérie. Histoire et perspectives, Amcha, 2023. Depuis 2005, de nombreux grands projets d'infrastructures à l'échelle nationale et continentale sont lancés. Le but affiché est d'orienter le développement territorial et économique. Le premier projet est l'autoroute est-ouest (AEO), qui est le plus grand projet de l'histoire de l'Algérie. Planifiée par le schéma national d'aménagement du territoire, elle est prévue pour une longueur totale d'environ 1 216 kilomètres et a été conçue pour faire partie du corridor autoroutier de l'unité maghrébine, estimé à plus de 6 800 kilomètres, qui doit à terme relier Nouakchott (Mauritanie) à Tripoli (Libye) via la Tunisie et l'Algérie (Amcha, 2023 ; COJAAL 2008). Le dernier tronçon devrait être livré à la fin de l'année 2023 et une autre autoroute est-ouest, à 200 km de la première est planifiée sur les Hauts Plateaux [6]. Elle devrait relier les villes secondaires se situant sur derrières les chaînes de l'Atlas qui restent enclavées et peu accessibles. reseau autoroutier algerie.png Figure 2 : Situation du réseau autoroutier en mai 2015, avec le tracé prévu de l'autoroute est-ouest entre Tébassa et El Aricha. (Source : Wikipédia). Le deuxième projet majeur est celui de la route transsaharienne de l'Unité africaine, qui traverse six pays : l'Algérie, la Tunisie, le Mali, le Niger, le Nigéria et le Tchad. Elle est considérée par les pouvoirs publics comme un vecteur essentiel du développement économique et social, du désenclavement, de la stabilité et de la paix. Elle a été retenue comme projet prioritaire dans le cadre du programme NEPAD [7]. C'est un projet, vieux de plus de 45 ans, dont les travaux ont été entamés au début des années 1970. Il s'articule à l'autoroute est-ouest et relie Alger à Lagos sur un total de 4 800 km, dont 2 400 km situés sur le sol algérien, presque entièrement réalisés, reliant Alger à la frontière nigérienne et complétée par les tronçons entre Tit/Timaouine (frontière malienne) sur 480 km et Ghardaïa/Tunisie sur 512 km" (Amcha, 2023) [8]. Depuis quelques années, l'Algérie en fait une priorité, au-delà de la mobilité et des transports. C'est une priorité à la fois économique et géostratégique. autoroute nord sud.jpg Figure 3 : le corridor de la route transsaharienne de l'Unité africaine. Source : *JeuneAfrique*, 2020.

De l'infrastructure routière au réseau économique et industriel

En faisant reposer son développement urbain et territorial sur la route, et donc sur l'automobile, l'Algérie s'est rendue entièrement dépendante des importations de voitures. Parce que le dinar algérien n'est pas une devise facile à échanger, la facture est payée par l'État qui doit puiser dans les réserves de change issues principalement de l'export des hydrocarbures. Si les premières décennies du nouveau millénaire ont été à l'avantage de l'Algérie en la matière, grâce aux prix élevés du pétrole et du gaz, celles qui viennent devraient être plus difficiles, et pousser les autorités à adopter de nombreuses réformes visant à réduire la facture des importations de manière générale, et de celles des véhicules en particulier. Le pic a été enregistré en 2012, avec plus 605 000 unités importées. La même année, une réforme menait à un partenariat avec Renault pour installer la première usine de montage de véhicules, en 2014, suivie par Hyundai et Volkswagen. Les citoyens et les institutions publiques ont alors été sommés de ne plus acheter de véhicules d'importation et d'encourager les usines de montages. Ces dernières ont développé ce qui peut s'apparenter à un 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 eu aucun impact sur les réserves de change, notamment à cause de la baisse concomitante des prix du pétrole. Plus encore, l'industrie n'a pas créé autant d'emploi qu'attendu et a coûté plus qu'elle ne devait économiser à l'État à cause des aides et des avantages fiscaux dont elle a bénéficié. Enfin, le taux d'intégration [9] était largement plus faible que les 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'elle n'était qu'une importation déguisée [10]. Certaines usines ont été épinglées et accusées de monter simplement les roues et de gonfler des pneus, créant des scandales sur la presse locale et les réseaux sociaux. Il y sera mis fin le 31 juillet 2017, sans que soient pour autant relancées les importations de véhicules, ce qui a généré une pénurie et une flambée du marché du neuf comme de celui de l'occasion, induisant une inégalité sociale sans précédent dans l'accès à la voiture et à la mobilité. Si l'embellie financière des années 2000 a permis l'amélioration du pouvoir d'achat et l'accès aux véhicules pour une large part des foyers algériens, la crise récente de la voiture a accentué le fossé social en termes d'accès à la mobilité. Depuis 2017, l'Algérie a traversé une crise multiforme : politique, économique et sanitaire (Covid-19). Le lancement du nouveau cahier des charges pour l'industrie automobile en a été retardé, et avec lui son objectif d'ouvrir des usines de montage avec un taux d'intégration élevé et la création d'un vrai marché de la sous-traitance capable de fournir des pièces détachées. Les anciennes usinées ont, elles, été fermées. En 2023, trois agréments ont été accordés à des constructeurs automobiles (Fiat, Opel et

Jac), pour une première vague d'importation et des usines de montages qui devraient se mettre en route à la fin de la même année. Fiat prévoit, par exemple, la production de 90 000 véhicules par an dans son usine d'Oran à partir de la fin 2023^[11].

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

Les importations ont repris, via les concessionnaires, au début de l'année 2023. De plus, le décret du 22 février 2023 permet aussi aux particuliers d'importer des véhicules de moins de 3 ans, mais sous certaines conditions : des véhicules touristiques et utilitaires de moins de 3.5 tonnes, à l'exception des moteurs Diesel. Des réductions de droits de douane et de taxes pourront être appliquées à hauteur de « 80 % pour les véhicules électriques et de 50 % pour les moteurs essence ou hybride dont la cylindrée est inférieure à 1800 cm³. 20 % uniquement pour les mêmes types de véhicules avec cylindrée supérieure à 1800 »^[12]. Ces mesures ont vocation à protéger le marché d'une éventuelle inondation par des véhicules diesel dont les pays européens ne veulent plus. Elles donnent également le signal d'une volonté de transformer le parc automobile avec 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 douane à 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 débuts. Le ministère de l'Énergie a annoncé l'installation de 1 000 bornes de recharge d'ici 2025, dont 300 en 2023^[14]. C'est l'entreprise nationale de distribution de gaz et d'électricité (Sonelgaz) qui s'en charge, au niveau du réseau national de 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 GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), pour des raisons à la fois écologiques et économiques. En 2016, des associations de défense des consommateurs et de l'environnement proposaient dans un rapport pour le Premier ministre une dizaine de mesures visant à encourager son utilisation^[15]. L'argument principal était à l'époque que sur 6 millions de véhicules, seuls 200 000 véhicules roulaient au GPL, dans un pays qui fait partie des 10 plus grands exportateurs de gaz au monde. Parmi les mesures : la levée des taxes douanières des composants entrant dans la fabrication des équipements GPL ; la transformation de 100 % des véhicules des institutions publiques en GPL et de 30 % des flottes d'entreprises publiques 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 mis en place certaines de ces recommandations, en imposant dans un premier temps la généralisation du GPL aux véhicules publics, avec un objectif d'un million de véhicules à l'horizon 2030. Des réductions des coûts d'installation et des facilités de paiement ont été octroyées, et la vignette automobile supprimée. Durant l'année 2022, Naftal a 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 dans sa promotion, il reste néanmoins un carburant fossile, qui contribue à maintenir la dépendance au système automobile en permettant à ce dernier de ne pas se réformer en profondeur. Néanmoins, les décisions prises récemment peuvent être vues comme des signaux très faibles d'une volonté de lutter contre les gaz à effet de serre, de rendre plus « 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 transport ou de toute politique de régulation des déplacements a créé cette situation paradoxale. La volonté de développer l'économie locale pour ne plus dépendre des importations a créé un manque qui retarde le renouvellement du parc automobile vieillissant, renforçant l'insécurité routière et la pollution. Si l'on pourrait se féliciter de voir la croissance du parc automobile ainsi régulée, à défaut d'alternatives, les besoins du pays en termes de mobilité ne sont pas satisfaits. Si de nombreux autres efforts sont consentis pour développer les transports en commun, notamment le train sur l'ensemble du territoire national, les actions restent timides et non systémiques. Entre les projets de tramways^[19] qui négocient le maintien de la voiture au détriment de la qualité de l'espace public et du report modal, et les récentes annonces de création d'un monorail à Alger (Mezoued, 2023), le tout-voiture reste la règle. tramway constantine.jpg 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 pour Alger en 2004 par l'entreprise du métro d'Alger et le BETUR, « 56 % des déplacements sont réalisés à pied contre 44 % en modes motorisés dont : 65 % en transport collectif, 29 % en voiture particulière et 6 % en taxi » (Chibane, 2009). Ce ne sont là que les chiffres pour Alger et il est difficile d'obtenir des données récentes. Cependant, nous savons que depuis 2009, 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 périphéries et les centres urbains (Safar-Zitoun, 2020). Le transport public est quant à lui en décalage avec la croissance urbaine (Mezoued, 2019) et peine à desservir les nouveaux lieux de vie et d'emploi. Tout porte donc à croire que la part modale 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 amorcée. L'Algérie a peut-être raté une fenêtre de tir des plus importantes pour amorcer sa transition mobilitaire. Si le contexte politique et économique n'était pas favorable à de grands investissements en transport en commun, cela aurait pu malgré tout être l'occasion de réorganiser les réseaux existants pour encourager un report modal. Quoiqu'il en soit aujourd'hui, et aussi paradoxale que puisse paraître la situation, l'Algérie semble avoir la capacité d'agir sur le système automobile et de le transformer. Bloquer son développement pendant 6 ans pour réformer la situation, protéger son économie et prendre des mesures environnementales est signe que le pays a la capacité de mener des réformes profondes. S'il n'est pas aisé de dépasser les tensions entre la transition écologique, le développement économique et la réponse urgente aux besoins croissants de mobilité, il n'est pas inespéré de pouvoir compter sur la capacité du pays à mener des réformes pour réaliser ce que j'appellerais un « bond mobilitaire ». À l'image du téléphone portable qui a permis un bond technologique en Afrique, sans passer par le développement préalable d'un réseau de téléphone fixe, la mobilité pourrait s'affranchir du passage par le « tout-voiture ». Pour cela, il faudra renforcer l'industrialisation du secteur ferroviaire, comme cela a été fait avec les usines de montage de Tramways^[21], investir massivement sur la restructuration des réseaux de transports en commun et prendre en compte la croissance urbaine. Autrement dit, ne 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 dans de nombreux pays en voie de développement.

Références

Amcha, K. (2023). Infrastructure autoroutière et développement local. Échelles de structuration et opportunités de 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 Environnement et 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_a_Alger Mezoued, A. (2023). Un monorail à Alger, solution miracle, ou fantasme d'un autre temps ? Blog Médiapart, consulté le 27 avril 2023 : <https://blogs.mediapart.fr/aniss-m-mezoued/blog/220423/un-monorail-alger-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 Micic, G.(éds.) Les 40 ans du métro Bruxellois : Axes de vie – nœuds d'échanges, 266-285. Bruxelles : Bruxelles Mobilité. <http://hdl.handle.net/2078.1/216449> Ravalet, E. (2014). Les infrastructures de transport font-elles le développement économique ? Forum Vies Mobile. Safar-Zitoun, M. (2020). Les mobilités urbaines à Alger : un état des lieux de la recherche sociologique. Forum Vies Mobiles : Carnet des Suds. ^[1]: <https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/13480/les-mobilites-urbaines-alger-un-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'habitants : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/2019-parc-vehicules-routiers-0pf1.xls> ^[3]: <https://www.algerie-empat.com/economie/lalgerie-a-besoin-dun-million-de-voitures-neuves/28308/> ^[4]: <https://forumviesmobiles.org/controverses/2198/les-infrastructures-de-transport-font-elles-le-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 chaîne montagneuse de l'Atlas tellien, les hauts plateaux, la chaîne 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-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/montage-automobile-en-algerie-une-importation-deguisee-selon-bedda> ^[11]: <https://inter-lignes.com/automobile-la-premiere-voiture-fiat-fabriquee-en-algerie-mise-sur-le-marche-au-mois-de-decembrieriquee-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-bonnes-idees-recharge-bien-tre-en-algerie/> [^15]: <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 roue de secours et reliée au moteur. <https://www.aps.dz/economie/153193-commercialisation-du-gpl-naftal-a-depasse-les-objectifs-fixes> [^17]: <https://www.auto-moto.com/actualite/environnement/gpl-le-moins-polluant-des-carburants-61601.html> et <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 Monstaganem. Deux lignes sont en construction à Annaba et Batna et plusieurs de nombreuses lignes sont en projet dans les villes de Béchar, Béjaïa, Biskra, Blida, Bouira, Chlef, Djelfa, Jijel, Mascara, M'Sila, Relizane, Skikda, Souk-Ahras, Tébessa, Tiaret et Tlemcen. [^20]: Peu d'études fiables existent concernant les parts modales de la mobilité algérienne. Le dernier recensement de la 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>

Activer

Désactivé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Autos / Motos

Cadres de vie

Automobile

Transition écologique

Villes et territoires