

# Déterminants socio-économique du changement de comportement dans le choix du mode de transport: le cas de la ville d'Alger

**Mohammed BOUGUELAA**  
**Doctorant en Economie de Développement**  
**Université de Biskra**

## Résumé

Cette étude apporte un éclairage sur les perceptions de différents modes de transport (voiture personnelle et transports en commun) et sur leur effet sur le choix modal et le changement de comportement de déplacement. L'objectif est d'identifier les déterminants socio-économiques dans le choix d'utiliser les différents modes de transports et de recourir à l'inter-modalité plutôt que de se déplacer en voiture. Les résultats obtenus indiquent que la majorité de la population ont un point de vue négative vis-à-vis le transport un commun et que les déterminants socio-économiques n'ont pas un effet sur le choix modal. Alors que le changement de comportement ne sera que si des améliorations satisfaisantes au niveau de modes de transports en commun soit faites.

## Mots clés:

Voiture personnelle, transport en commun, choix modal, comportement.

## ملخص

تقدم هذه الدراسة توضيحا حول مدى إدراك المتنقل الجزائري بمختلف أنماط النقل (السيارة الشخصية والنقل العمومي) وعلى مدى تأثيرها في الخيار النمطي، وعن إمكانية تغيير سلوك التنقل؛ كما تهدف الدراسة إلى التعرف على بعض العوامل السوسيو-اقتصادية المتعلقة بالخيار النمطي والسعي إلى تحقيق الاندماج النمطي بدلا من الاعتماد فقط على السيارة الشخصية؛ أثبتت نتائج الدراسة أن للمتنتقلين نظرة سلبية تجاه النقل الحضري الجماعي، وأن العوامل السوسيو-اقتصادية ليس لها تأثير واضح في الخيار النمطي؛ كما خلصت الدراسة إلى ضرورة رفع مستوى خدمة النقل الجماعي إلى تطلعات المتنقلين لتصبح منافسة لخدمة التنقل باستخدام السيارة الشخصية.

## **I. INTRODUCTION**

Malgré que la capitale d'Alger a reconnue de grandes améliorations dans son plan de transport avec des investissements massifs, surtout avec la création des entreprises publiques modernes de transport urbain tel que les tramways et le métro d'Alger.<sup>1</sup> Cette ville souffre de grands problèmes de circulation routière surtout dans les heures de pointes, du a l'utilisation irrationnelle et la dépendance inquiétante a la voiture personnelle dans les déplacements pendulaires.

Cette étude représente un essai pour mettre point sur les déterminants qui influence le comportement de déplacement et si il y a des facteurs qui ont effet pour but de changer ce comportement en faveur des modes de transports avec le minimum possible d'externalités

L'étude essai de répondre à trois questions principales:-

- a) *Que représente La voiture, pour l'usager de transport Algérois?*
- b) *Est ce que l'introduction du métro/tramways d'Alger. Va changer le pont de vue des usagers vers Les Transports en Commun?*
- c) *Est-ce que le Coût du carburant est bien appréciée?*

Une enquête a été menée sur la ville d'Alger et a couvert la période du mois de décembre 2011 et du mois de janvier 2012. L'enquête a été administrée deux mois après l'inauguration de la ligne de métro (9,5 Km) et sept mois après l'ouverture de la première ligne de tramways (7,5 Km). Nous avons retenu 1009 questionnaires sur 1100 administrés.

### **l'Etat de l'art**

La ville d'Alger est la capitale politique, administrative et économique de l'Algérie, elle est située au bord de la Méditerranée.

La population de la ville d'Alger est estimée à peu près à 1 500 000 habitants (Alger Centre) quant à l'agglomération du Grand Alger on peut l'estimer à 4 000 000 d'habitants.<sup>2</sup>

Alger a reconnue de grandes améliorations dans son plan de transport

avec des investissements massifs. Avec la création des entreprises publiques modernes de transport urbain par bus et, en plus le lancement de projets de tramways et de métro d'Alger.<sup>3</sup>

D'un autre coté l'Algérie a suivi une politique qui devait attirer les usagers à utiliser ces modes modernes de transports en commun, En dépit du gel du crédit automobile et de la taxe sur les véhicules neufs, la tendance n'a pas été freinée. Avant le gel et la taxe, l'Algérie importait entre 200.000 et 250.000 véhicules/an en moyenne. Avant la fin de l'année 2011, les chiffres provisoires donnent une importation de véhicules qui dépasse les 350.000 véhicules<sup>4</sup>.

Cette explosion de l'importation de véhicules en 2011 est à expliquer aussi par les augmentations importantes de salaires qu'ont connues tous les secteurs avec un effet rétroactif depuis janvier 2008. Du coup, de nombreux Algériens disposaient d'arriérés importants pouvant financer facilement l'achat d'une voiture.<sup>5</sup>

En Algérie aussi, tout le monde aspire à l'achat d'un véhicule particulier et ce, compte tenu d'un certain nombre de facteurs<sup>6</sup>:

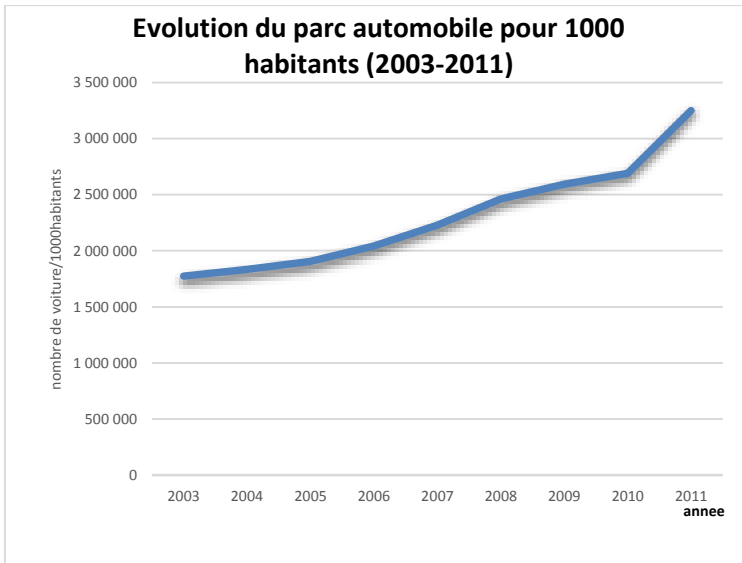
- pour solutionner son problème de mobilité ; dysfonctionnements dans les transports collectifs comme décrit plus haut ;

- coût d'exploitation de la voiture relativement bas : un carburant bon marché. Diesel à environ 30 DA le litre ;

- ouverture de concessions d'automobiles partout dans le pays avec un marketing agressif ; et enfin, l'existence de certaines considérations historiques, culturelles et sociologiques.

L'amélioration du niveau de vie des algériens ces dernières années a aussi eu un impact direct sur l'accroissement des taux de motorisation.

Comme il apparaît sur la figure ci-après, l'accroissement du taux de motorisation a été plutôt léger et progressif sur la période 2003- 2005. Toutefois dès 2006, ce taux a accusé une forte progression. Il a quasiment doublé sur la période 2003-2011.<sup>7</sup>



Graphique N° 1 : Evolution du parc automobile pour 1000 habitants (2003-2011)

## II. Méthode de recherche

Dans la partie suivante on va discuter les résultats de la phase pratique de l'étude pour répondre aux questions de la problématique constituant cette étude.

### 1) Outils de l'étude:

L'enquête a été menée sur la ville d'Alger et a couvert la période du mois de décembre 2011 et du mois de janvier 2012. L'enquête a été administrée deux mois après l'inauguration de la ligne de métro (9,5 Km) et sept mois après l'ouverture de la première ligne de tramways (7,5 Km). Nous avons retenu 1009 questionnaires sur 1100 administrés.

Les résultats sont influencés par la mise en service du métro et le tramway qui s'est faite depuis quelques mois et qu'en même temps, l'expérience reste encore récente et ne permettant pas de faire ressortir des changements structurels et les nouvelles habitudes, etc.

## 2) Etudes des hypothèses:

Les résultats de l'enquête montrent une tendance générale et confirment certaines hypothèses.

a) *La voiture, toujours vue comme un outil formidable de mobilité ...*  
Votre moyen de transport favori :

Voiture particulière : 80,1 %

Transports Collectif : 18,1 %

et 1,8 % ne sais pas ou manquant.

Selon 1009 personnes questionnées, 23,7 % ont une voiture particulière. 81,7% de ceux qui ne possèdent pas de voitures, déclarent que le coût d'achat de la voiture est la raison principale qui les empêche d'en acheter et ils engageront immédiatement l'achat s'ils auront des facilités financières.

b) *Les Transports en Commun sont globalement et toujours mal appréciés, en dépit de l'introduction du métro/tramways d'Alger.*

A la question de savoir, pourquoi les transports publics collectifs ne vous conviennent pas, trois facteurs les plus significatifs été classés selon l'ordre suivant :

54 % classent «*l'Insécurité : vol et agression*» en 1 ère position (en termes d'importance) ;

28,2 % classent «*l'absence de confort*» en 2 ème position.

31 % classent la «*perte de temps*» en 3 ème position).

Pour ceux qui utilisent régulièrement leur voiture, nous leur avons posé la question suivante :  *dans l'éventualité où les transports collectifs seraient améliorés substantiellement, seriez-vous prêt à les utiliser plus fréquemment au lieu de votre voiture pour aller au travail ou pour amener les enfants à l'école par exemple ?*

Oui : 58,5 %

Non : 34%

Ne sait pas ou donnée manquante : 7,5%

*c) Coût du carburant : fait révélateur*

Un résultat intéressant est celui que les gens n'ont pas conscience que le coût du carburant n'est vraiment pas cher en Algérie en comparaison avec les prix au niveau international.

Tout d'abord, 48,4% considèrent que le carburant est trop cher. 30,3% n'ont aucune idée sur les prix du carburant à la pompe. Seuls, 21,3% le considèrent comme pas cher.

Ensuite, nous avons posé une question relative à l'élasticité coût carburant/usage VP : *si le prix du carburant augmentait (le double par exemple), changeriez-vous votre usage actuel de la voiture ?*

71,1% diminueraient leur niveau d'usage de voiture ;

11,6% arrêteraient d'utiliser leur voiture ;

17,3% déclarent qu'ils continueraient l'utilisation de leurs véhicules comme d'habitude.

## CONCLUSION

Cette étude apporte un éclairage sur les perceptions de différents modes de transport (voiture personnelle et transports en commun) et sur leur effet sur le choix modal et le changement de comportement de déplacement. L'objectif est d'identifier les déterminants socio-économiques dans le choix d'utiliser les différents modes de transports et de recourir à l'inter-modalité plutôt que de se déplacer en voiture. Les résultats obtenus indiquent que Les déterminants socio-économiques n'ont pas un effet sur le choix modal. Ce qui signifie que l'usager algérois cherche à satisfaire ces besoins personnelles en utilisant la voiture transports sont prendre en considération les externalités de ces décisions quoi que la majorité de la population disent qu'ils sont près a faire un

changement modal en faveur du transport en commun si ce dernier sera au niveau de leurs attentes

Il est important de mentionner que la pluparts de la population non aucun savoir sur les couts réels de l'utilisation de la voiture et sur les subventions du carburant.

Alors que le changement de comportement ne sera que si des améliorations satisfaisantes au niveau de modes de transports en commun soit faites.

### Référence:

<sup>1</sup> Fares Boubakour, Ghania Barkat et Bouguelaa Mohammed Organisation et financement des transports urbains collectifs metro/tramway en Algérie : quel arbitrage face à des contraintes structurelles ? 11eme séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports

<sup>2</sup> <http://www.alger-city.com/ville>

<sup>3</sup> Groupement Dessau-Soprin /STM/THALES E&C, Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger, Section 4, Rapport de Phase II-Scenarios- Version définitive, N/Réf :41133-120-TC-002-00, 2005.

<sup>4</sup> Bouguelaa Mohammed, Etude analytique sur le comportement rationnel des usagers de transports de la ville d'Alger concernant le choix modal entre la voiture particulière et le transport en commun, thèse de magister en économie de développement université de Batna 2013

<sup>5</sup> Farés BOUBAKOUR, La Mobilité des Citoyens Est un Elément de Développement Durable, Equité et Lutte Contre L'exclusion dans les Transports, Article publie dans le journal La Tribune, section TRANSPORTS, Mercredi 9 juin 2010.

<sup>6</sup> Fares Boubakour,et autres, op.cit.

<sup>7</sup> مديرية النقل الحضري لولاية الجزائر، 2011

<sup>8</sup> Tahar Baouni. Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger, lien : <http://www.codatu.org/english/conferences/codatu13/CodatuXIII-CDrom/codCD-Baouni.pdf> , téléchargé le 21 mars 2011.