

## La mobilité partagée à Alger : enjeux et perspectives

### Shared mobility in Algiers: challenges and perspectives

Narimene MIMOUNE <sup>1</sup>, Mohamed Amine BELAIDI <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement (Algérie),  
mimounenarimane88@hotmail.com

<sup>2</sup> Université d'Oran 2 (Algérie), belaidi.amine1@gmail.com

Reçu : 07/09/2019

Accepté : 28/03/2020

Publié : 27/09/2020

#### Résumé :

Dans des villes denses tel qu'Alger, nous pouvons faire des paris éclairés que l'amélioration de la mobilité découlera dans les solutions propres et rentables, en particulier les services de mobilité partagée (covoiturage, vélo en libre-service...), ce qui réduira la grande dépendance envers la voiture particulière.

La spontanéité qui caractérise la mobilité partagée rend difficile son encadrement juridique, sauf que le développement d'un transport durable passer inévitablement par ces modes doux.

**Mots Clés :** voiture particulière, mobilité, partage, durabilité.

#### ABSTRACT:

In dense cities such as Algiers, we can make informed bets that improved mobility will flow into clean and profitable solutions, in particular shared mobility services (carpooling, self-service bike ...), which will reduce the great dependence on the particular car.

The spontaneity that characterizes shared mobility makes it difficult for its legal framework, except that the development of sustainable transport inevitably passes through these soft modes.

**Keywords:** car, mobility, sharing, sustainability.

## **1- Introduction :**

Dans de nombreux pays en développement, la population urbaine continue à augmenter avec plus de 6% par an, le nombre de mégapoles<sup>1</sup> devrait doubler d'ici une génération. Plus de la moitié de la population des pays en développement et entre un tiers et la moitié de leurs pauvres vivront dans les villes d'ici 2025.

Dans certains pays en développement, l'utilisation des voitures par habitant continue de croître de 15% à 20% par an. Les embouteillages et la pollution de l'air continuent d'augmenter. Les piétons et les transports non motorisés restent mal desservis. L'augmentation de l'utilisation des voitures particulières a entraîné une baisse de la demande de transports en commun et une détérioration conséquente des niveaux de service. Les villes à croissance désordonnée rendent les déplacements au travail excessivement long et coûteux.

En ce sens, les multiples stratégies établies par la Banque mondiale en matière de transports urbains sont formulées :

- 1986 : des recommandations<sup>2</sup> axées sur la viabilité économique et financière mettant l'accent sur trois points clés : une gestion efficace de la capacité de transport existante, une bonne gestion du trafic et une tarification efficace. Cependant, elle décourageait les subventions, recommandait la concurrence et une réglementation minimale et des projets d'infrastructures d'envergures qui pourraient ne pas être rentables pour les pays aux ressources limitées.
- 1996 : Les documents ultérieurs<sup>3</sup> mettaient l'accent sur les politiques sectorielles et adoptaient une vision plus large en se dirigeant vers l'intégrité des dimensions économique, sociale et environnementale d'une politique de transport durable.
- 2000 : le document<sup>4</sup> soulignait que la qualité de la vie des villes dépend de leur compétitivité économique, de leur viabilité financière, de leur gouvernance et de leur bonne gestion.

Toutes les recommandations de la banque mondiale tournent autour les grandes émissions de carbone générées par le nombre croissant de voitures et évoque l'urgence d'aller vers des modes de transport doux en mettant l'accent sur les aspects économiques, Dans cet article, nous répondrons à la question : qu'est-ce que la mobilité partagée ? Mais aussi mettre la liaison aussi entre nouvelles mode de déplacement et transport collectif, des moyens simples qui vont envahir le monde d'ici quelques années et sont absent jusqu'à présent de la stratégie algérienne des transports à l'horizon 2030.

---

<sup>1</sup> - villes de plus de 10 millions d'habitants

<sup>2</sup> - proposé dans la publication «Urban Transport».

<sup>3</sup> - Le document de stratégie du secteur des transports de 1996 intitulé «Transports durables»

<sup>4</sup> - Le document de stratégie de développement urbain "Cities in Transition"

## **2- Transport et circulation à Alger : problème multi-facettes et opportunités à saisir**

Il ressort du constat fait sur le fonctionnement des transports à Alger qu'il ne saurait être tiré avantage des capacités importantes existantes pour améliorer les conditions de déplacement de la population, avec l'organisation actuelle. Mais il faut noter également que les problèmes concernant les déplacements motorisés atteignent leur comble : congestion quasi permanente de la circulation automobile, problèmes de stationnement, insécurité routière, le premier point met l'accent sur une alternative très intéressante, qui fait l'actualité dans les pays en développement, il s'agit de la mobilité partagée.

### **2-1- Mobilité partagée**

La mobilité partagée est une manière révolutionnaire de penser notre façon de bouger, plus propre, plus sûr et plus efficace. En d'autres termes, Neckermann appelle cela la nouvelle vision « Zéro émission, zéro accident, zéro impact ». (NECKERMANN, 2015)

Le concept de mobilité partagée englobe un large éventail de modes de transport : skateboards électriques, vélos (électriques, réguliers, pliants), bus, trains légers, métros, tramways, taxis, voiture particulière, marche à pied, etc. De plus, les utilisateurs ont la possibilité de posséder ou de partager.

De 2012 à 2013, le marché mondial des véhicules partagés s'est développé de 50%, avec près de 3,5 millions d'utilisateurs supplémentaires. En 2022, il devrait atteindre 60.8 millions d'utilisateurs. Les marchés des véhicules partagés et de la location convergent et se développent, tandis que l'utilisation de véhicules autonome diminue (Berg Insight, 2018).

### **2-2- Principes fondamentaux de la mobilité partagée**

Le concept dépasse les formes de transport alternatives, la mobilité partagée repose sur les principes suivants :

- Flexibilité : le fait qu'il existe plusieurs modes de transport permet aux voyageurs de choisir celui qui fonctionne le mieux dans une situation donnée.
- Efficacité : l'usager arrive à destination avec des interruptions minimales et dans les meilleurs délais.
- Intégration : l'ensemble de l'itinéraire est planifié de porte à porte, quel que soit le mode de transport utilisé.
- Technologie propre : les transports ignorent les véhicules qui polluent pour passer à des véhicules à zéro émission.
- Sécurité : Le nombre de morts et de blessés a été considérablement réduit.

L'accessibilité et les avantages sociaux sont deux autres aspects de la mobilité partagée, ce qui signifie qu'elle doit être abordable pour tous et contribuer à améliorer la qualité de la vie (Louiselle, 2018). Aussi, la mobilité partagée peut également être intégrée dans les villes intelligentes.

Une ville intelligente ne résout pas les problèmes de congestion en construisant plus de routes, mais plutôt en recherchant d'autres options. Les options les plus appréciées sont

d'encourager les gens à marcher plus, à se déplacer à bicyclette et à utiliser les transports en commun.

Une ville intelligente passe bien évidemment par une mobilité partagée a commencé par collecter des données sur le trafic afin d'identifier et de résoudre les problèmes de sécurité avant qu'ils ne le deviennent, tels que l'identification des points de collision dans les rues des villes et la détection des problèmes de signalisation (HURÉ, 2017, p. 12).

### **3- Mobilité partagée à Alger : état des lieux et analyse AFOM**

La notion de transport est composée de deux parties : les véhicules autonomes et les systèmes de transport en commun, tout d'abord il est important de dire que la voiture a transformé Alger et le mode de vie de ses habitants, le trafic routier est devenu un problème majeur et pour cause l'urbanisation et la population (Matouk, 2017, p. 115) sont pointé du doigt.

Les services compétents ont eu recours à différentes solutions pour réduire les embouteillages. La construction de plus de routes était une idée, mais l'augmentation de la capacité de voitures ne génère que plus de congestion : un exemple classique de la relation entre l'offre et la demande induite (Si des routes sont construites, les voitures les occuperont)

Par ailleurs, opter pour la généralisation du GPL sans faire le point sur le reste des alternatives comme la voiture électrique et autre moyens d'actualité peut paraître irréfléchié de par les autorités Algériennes, alors que le rendez-vous tant attendu d'Alger 2030 approche à grand pas. En termes de transport en commun les choses se compliquent davantage, mis à part la restructuration de l'ETUSA et la mise en service du métro et l'extension du tramway, aucune initiative n'a vu le jour pour organiser le transport privé dans la capitale, qui représente à lui seul 80% du parc des bus.

Les projets AADL, LPP et logements sociaux ne sont pas encore dotés de moyens de transport suffisamment consistant, devant l'étendue des méga-communes qui naissent, OULED FAYET, SIDI ABDELLAH, DOUIRA, REGHAIA ou SOUIDANIA, le transport artisanal (des bus à faible capacité de place) ou le transport informel ou même quelques bus ETUSA qui font des navettes régulières avec beaucoup de lenteur ne sont pas les solutions convoitées.

Les applications mobiles sont une autre idée, car elles sont conçues pour aider les gens à trouver des itinéraires alternatifs. Malgré la récente expérience Algérienne en la matière, de bons résultats ont été constatés, toutefois il y a lieu de souligner que ces types d'applications pourraient aggraver la circulation et augmenter la congestion dans les rues secondaires. Pour parler de la congestion, l'exemple des Etats-Unis est remarquable, un pays où les statistiques portant sur la congestion sont multiples, il est constaté que sur le plan économique 305 Milliards de dollars sont perdus au cours de l'année 2017 en raison de la congestion du trafic, ajoutant à ceci qu'en moyenne l'américain passe 34 heures par an dans les embouteillages.

Extrapoler ces chiffres sur le cas d'Alger est possible, une ville qui vit le même fléau à un degré moindre bien sûr, chose est certaine la congestion à Alger coûte chère, le tableau suivant récapitule l'essentiel des moyens de déplacement disponible à Alger et qui sont basés sur le

partage, il est vrai que l'expérience algérienne est quasi-nouvelle mais l'acquisition de la culture du partage dans les déplacements commence à émerger chez les Algérois.

**Tableau 1. Définitions des différents concepts et présentations de quelques exemples**

<b>Taxis à la demande et véhicules de transport avec chauffeur</b>
Émergence de services de type Yassir ou Tem-Tem (application mobile)
Beaucoup de questions en matière d'ancrage juridique
Perçu comme une forme de taxis clandestins formalisés
Service non équivalent au taxi : confort de la voiture, tenue du chauffeur ...
Taxis et Yassir/nouveaux services de mobilité sous des ministères différents (ministère du commerce), ce qui rend ces nouveaux services difficiles à intégrer et pas toujours « loyaux »/soumis aux mêmes contraintes que les transports traditionnels
Volonté émise pour améliorer le service de taxi existant – les pistes évoquées : géo localisation, développement d'une application mobile, contrôle des tarifs, plan taxi...
<b>Covoiturage</b>
lancement d'application
beaucoup de questions relatives aux assurances, à la responsabilité juridique (en cas de transport d'objet illégal ...), au respect de la vie privée ...
existe en réalité depuis toujours en Algérie
évocation est faite au rôle des employeurs (notion de confiance)
évaluation du chauffeur/passager permet d'augmenter la confiance
<b>Voitures partagées</b>
Partage entre particuliers : pas forcément en ligne avec la culture de déplacements des Algérois (coût d'acquisition d'une voiture est élevé)
Véhicules en libre de service sur la voie publique : répondrait à un certain besoin, mais point d'attention sur le vandalisme
<b>Vélos en libre-service</b>
Projet confirmé dans le cadre d'Alger Smart City (plusieurs milliers de vélos entre 2018 et 2020)
Point d'attention sur le vandalisme
<b>Les nouveaux services à la mobilité peuvent entrer en concurrence avec les autres objectifs existants en matière de mobilité, comme l'augmentation de la fréquentation des transports publics</b>
<b>Véhicules autonomes : peut être intéressant pour sensibiliser la population mais pas une priorité (financement)</b>

Les plates-formes de covoiturage peuvent concurrencer les transports publics en termes de prix, il est aussi économique de partager une voiture que de payer deux tickets de bus ou de métro

Il est important de souligner que les sociétés de gestion telle que SOGRAL ou les entreprises publiques comme l'ETUSA devront s'engager dans le processus de développement du covoiturage par exemple à Alger, qui reste timide jusqu'à présent, la création d'une plateforme dédiée au partage de véhicules nécessite beaucoup de moyens et permet de réaliser des bénéfices suite à la taxe payé par les individus après chaque trajet. Cette manière de faire permet aussi de collecter des données précieuses sur les déplacements des Algérois.

Le tableau suivant présente les principales conclusions suite à l'analyse des atouts, forces, opportunités et menaces sur les nouveaux moyens de déplacement à Alger

**Tableau 2. Synthèse de l'analyse AFOM**

<b>Forces</b>	<b>Opportunités</b>	<b>Faiblesses</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les applications mobiles facilitent la mobilité urbaine</li> <li>- Evolution en matière de vélo et présence de cyclistes le weekend</li> <li>- Réduction du nombre d'accidents</li> <li>-Augmentation du rythme économique du pays</li> <li>- Le covoiturage existe déjà à Alger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer davantage pour encourager l'utilisation des nouvelles mobilités</li> <li>- Encourager l'interopérabilité pour faciliter l'intégration des ces nouvelles mobilités dans le système de transport</li> <li>- Mise en place d'un Plan de Développement Urbain</li> <li>- Bâtir sur les projets existants, notamment les vélos partagés (Alger Smart City)</li> <li>- Instauration de transport en site propres pour les transports traditionnels</li> <li>- L'Algérois est ouvert d'esprit aux nouvelles mobilités et aux nouvelles technologies</li> <li>- Réduction du nombre de voitures en circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cadre réglementaire inexistant</li> <li>- Manque de communication/sensibilisation (entre partenaires publics/privés mais aussi auprès des Algérois)</li> <li>- Plateformes organisées individuellement sans intervention de l'état</li> <li>- Sécurité et assurance (anonymat du chauffeur pour le covoiturage)</li> <li>- Moyens de paiements électroniques pas assez développés</li> <li>- Congestion et partage de la voirie : on passe d'un taxi à l'autre, parfois plus de véhicules en circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cadre règlementaire inexistant en particulier pour les passagers/utilisateurs (covoiturage, voitures partagées)</li> <li>- mode de vie et de déplacements actuels pas forcément en ligne avec tous les nouveaux services à la mobilité</li> <li>- concurrence déloyale</li> <li>- opposition de la part de certains transports traditionnels, notamment les taxis</li> <li>- mentalités, coutumes (changement nécessaire malgré l'ouverture des Algérois)</li> <li>- force de la voiture personnelle qui reste n°1</li> </ul>

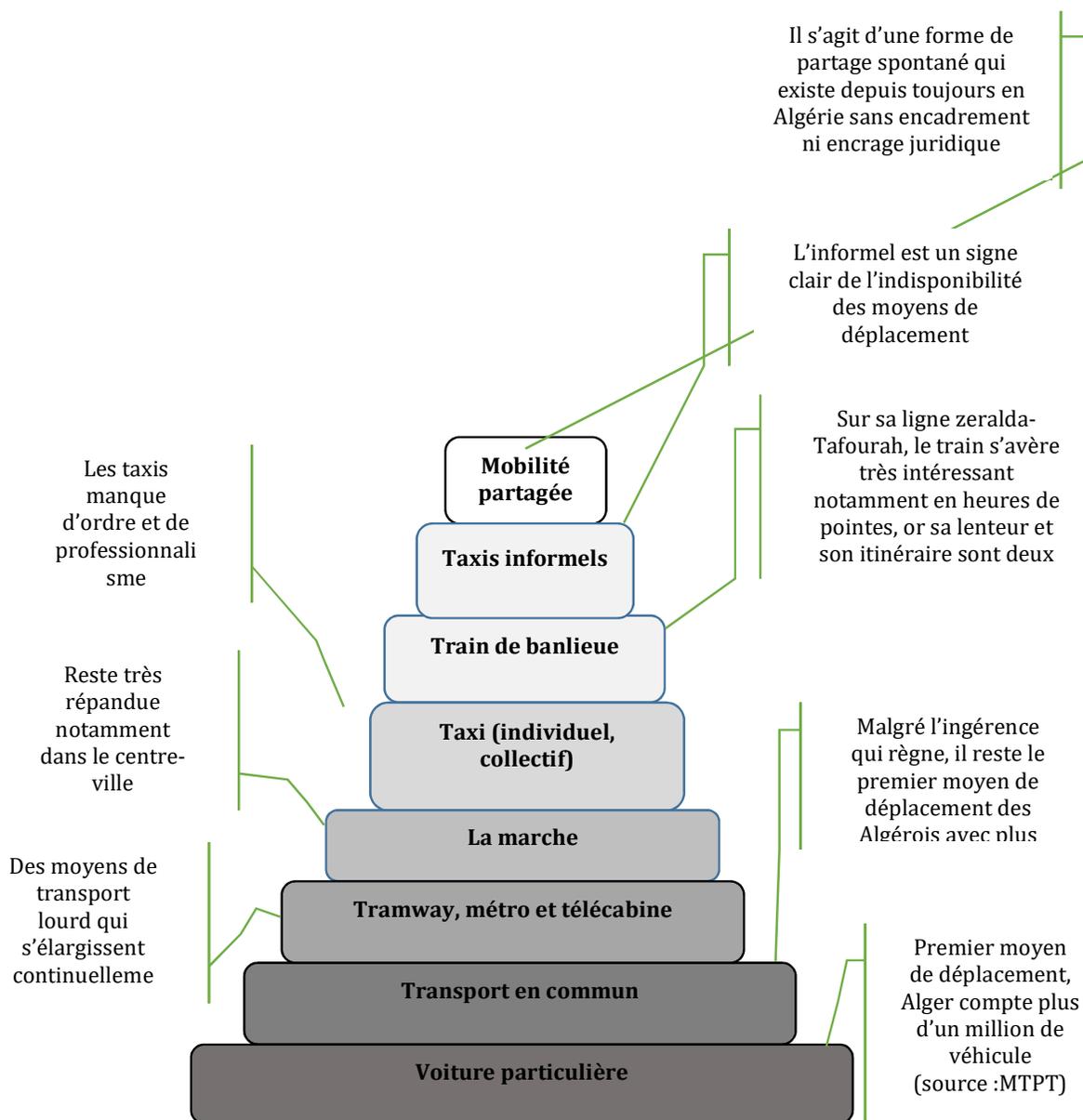
Autre chose importante, les données portant sur toutes les formes de déplacements devront être collectées en temps réel, à l'instar du transport aérien et du transport ferroviaire, cela permettra de développer des services d'information et des applications selon le besoin.

Ces applications devront s'accompagner par des paiements numériques, qui font oublier l'encaissement en espèce dans les bus, Il incombera à l'autorité organisatrice des transports urbains de garantir l'interopérabilité pour payer tous les services avec les mêmes moyens.

La pyramide suivante donne une vue hiérarchique des moyens de transport existant à Alger, il est clair que la mobilité partagée reste très loin de la base (représentant le moyen le plus utilisé, qu'est la voiture particulière) la spontanéité qui la caractérise rend quelque peu difficile son encadrement juridique, (spontanéité dans le sens ou le partage de voiture se fait entre voisins ou entre collègues au travail par exemple ...).

Il est difficile d'envisager un classement meilleur, notamment devant des moyens plus anciens (taxis et taxis informels.) et d'autres stratégique (métro, tramway), mais l'Algérie doit faire plus d'effort pour espérer un transport durable et reclasser la mobilité partagée dans le milieu de la hiérarchie (pourquoi pas à la base, comme ce fut le cas à Amsterdam au Pays-Bas)

Figure 1. Pyramide des moyens de déplacement existant à Alger (largeur de la base représente le poids estimatif du moyen) (Source : élaboré par l'auteur)



#### **4- Conclusion :**

En Algérie, nous valorisons probablement davantage les emplois générés par les transports en commun. Cependant, il est essentiel de réfléchir à la manière de s'adapter à un avenir où le marché met la profession de conducteur en péril.

Il est important d'insérer les nouveaux moyens de transport apportés par le millénaire : voitures autonomes, vélos électriques, PLANCHES FLOTTANTES DANS LA STRATEGIE DU TRANSPORT A L'HORIZON 2030. Il est important aussi de ne pas perdre le nord pour le sujet de la technologie. Le transport public est le moyen le plus efficace pour les grandes villes et, à Alger, il y a la densité nécessaire pour rendre le transport de masse viable. Cependant, le nouveau millénaire apporte des avancées exponentielles en robotique, en intelligence artificielle et en capacité de calcul qu'il faut saisir.

Les technologies que nous connaissons aujourd'hui peuvent être obsolètes d'ici 20, 10 ou peut-être moins de 5 ans. Nous n'avons pas les réponses, une chose est certaine, nous aurons besoin des dirigeants obsédés par l'amélioration la mobilité et désireux de tirer parti des nouvelles technologies pour le bien-être des Algérois à l'avenir proche.

#### **- Références :**

Matouk Abdelouahab. (2017). Rapport sur le transport urbain, Mise en œuvre d'un plan d'actions pour la réorganisation du secteur privé de transport routier de personnes à Alger, Expertise en faveur du Ministère des Transports et des Travaux publics.

BERG INSIGHT. (2018). The Carsharing Telematics Market, rapport sur l'autopartage, suède.

HURÉ, Maxime. (2017). Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain. Sorbon

Louiselle Sioui, Ing PhD (2018). « Planifier la mobilité durable ». Dans GAGNON, C. (éditrice). Guide québécois pour des Agendas 21e siècle locaux : applications territoriales de développement durable viable.

NECKERMANN, Lukas. (2015). The mobility revolution: zero emissions, zero accidents, zero ownership. Troubador Publishing Ltd.