

LE TAXI CLANDESTIN OU L'OFFRE SUR-MESURE : UNE EXPÉRIENCE ORIGINALE. CAS DE LA VILLE DE BATNA (ALGÉRIE).

Farès Boubakour (Professeur à la faculté des sciences économiques et gestion, Université El Hadj Lakhdar, Batna, Professeur associé à l'Ecole Nationale des Transports Terrestres. ENATT-Batna, Algérie) fares_boubakour@yahoo.fr

Introduction :

En Algérie, le transport de personnes par taxi clandestin a accusé la dernière décennie une augmentation qui a pris l'allure du phénomène. Aujourd'hui, il est devenu un mode de transport à part entière. Deux travaux de recherche (l'un en 2000 et l'autre en 2003) nous ont permis de nous rendre compte de l'ampleur et de l'importance de ce mode de déplacement.

Le papier présentera donc successivement deux volets :

- un premier s'intéressera à l'activité de transport par taxi clandestin. Il s'agira d'analyser les choses du point de vue des transporteurs clandestins en termes d'ampleur de l'activité, du mode de fonctionnement et d'organisation, des revenus, etc. ;
- le deuxième volet s'intéresse au point de vue des clients, pourquoi empruntent-ils ce type de transport, quels avantages trouvent-ils en prenant un taxi clandestin, etc.

Sur un autre plan, la communication propose d'exposer une étude de cas qui peut sembler effectivement anachronique par rapport aux préoccupations et aux manières de faire en Europe mais le contexte complètement contrasté en termes de niveau de développement, ses corollaires, mais aussi les différences d'échelle et de société peuvent apporter par rapport à la problématique du colloque des éclairages, de notre point de vue, intéressants sur l'usage du taxi.

I- LE TRANSPORT INFORMEL PAR TAXI À BATNA : SUR CERTAINS ASPECTS DE L'ACTIVITÉ.

En Algérie, le transport informel de personnes en milieu urbain a accusé durant les années 90 un développement important passant, à Batna, de quelques 20 véhicules avant cette période à plus de 250 en l'an 2000. Les observations en 2007 montrent qu'il existe plus d'une trentaine de stations fonctionnelles. Le nombre de voitures par station est très variable. Il peut varier de 5 à 25 voitures

selon l'heure et la station. On estime aujourd'hui qu'il y a plus de 500 voitures en exploitation à Batna et on considère par contre que leur nombre est plutôt stabilisé depuis ces trois dernières années.

Comme annoncé précédemment, nous avons entrepris en l'an 2000 une étude de terrain avec pour objectif mieux comprendre le mode d'organisation de ce type d'activité. En réalité, le travail à la base était difficile à effectuer¹ d'une part, et d'autre part, il existait de nombreuses causes et implications afférentes à l'activité qui restent délicates à cerner.

Ci-après un rappel des principales conclusions de l'enquête de 2000.

1.1 Comment travaillent-ils ?

Les taxis clandestins occupent des espaces auxquels ils se sont habitués. Leurs voitures, banalisées, sont stationnées en file indienne, conducteur à l'intérieur. Ces taxis travaillent uniquement à la course. Le client a le choix de prendre la voiture qu'il désire, il n'y a pas d'ordre de marche.

a) Les stations:

L'enquête effectuée nous a permis de recenser 15 stations fonctionnelles réparties sur le tissu urbain. Il ne s'agit là que des stations les plus importantes. Ces dernières sont au départ improvisées et deviennent connues au fur et à mesure. Dans les quartiers, la station la plus proche est connue de tous. Le nombre de voitures stationnées varie de 10 à 25 voitures selon la station et selon l'heure. Concernant les emplacements des stations, ceux-ci semblent être choisis par les clandestins en fonction de quelques critères :

- une avenue relativement large. Ils tiennent compte ainsi des endroits où ils gênent le moins possible la circulation routière ;
- là où il y aurait le moins de contrôle de police ;

¹ D'un point de vue méthodologique, l'enquête s'est avérée difficile à faire (On a frôlé l'agression une fois). Les clandestins se méfient de l'enquêteur : il est associé à un policier ou un agent de l'administration. Aussi, les clandestins ne sont pas généralement coopératifs. Sur l'ensemble des personnes que nous avons approché, nous n'avons réussi à convaincre au total que vingt personnes à travailler avec nous. Il est vrai que l'échantillon reste restreint, mais il était difficile de faire mieux.

- là où la demande est plutôt forte : au Centre ville, aux abords des équipements importants : le Centre Hospitalier Universitaire, la clinique de maternité, etc...mais aussi les grandes cités à haute densité de population : Cité Sonatiba, Cité SAE, Cité 1200 logements, etc.

b) Les véhicules :

Sur les 15 stations observées, nous avons recensé au total 251 voitures sur une période de 3 mois et demi. Les voitures ont de 10 à 20 ans d'âge pour la plupart. On peut rencontrer des voitures plus anciennes (de moins en moins d'ailleurs) mais aussi de plus récentes. En effet, il y a quelques années, on avait tendance à voir des clandestins exercer avec de très vieilles voitures, généralement des *Renault 4*, des *Peugeot 204* ou *304* et rarement des *Renault 12*. A l'heure actuelle, on trouve de plus en plus des voitures récentes. Nous avons rencontré de nombreux cas de *Daewoo Cielo* neuves, des *VW Golf* et des *Renault Clio* et bien d'autres de 5 à 6 ans d'âge utilisées dans le transport informel.

1.2 Qui sont-ils ?

Les transporteurs clandestins étaient naguère majoritairement des personnes d'un certain âge. Ils sont actuellement de plus en plus jeunes. D'après notre échantillon, 55 % ont un âge entre 20 et 35 ans, 30% de 35 à 55 ans et 15 % ont plus de 55 ans.

Sur les 20 personnes, 15 sont des chômeurs ; 3 ont une autre activité permanente (un enseignant en cycle primaire, un gardien et un chauffeur professionnel) et 2 sont retraités. Sur les 15 chômeurs, 8 n'ont jamais eu de travail ; 7 ont fait l'objet de licenciement pour raisons économiques.

Les chômeurs déclarent ne pas avoir d'autres ressources. Les 2 retraités et les 3 salariés considèrent que leurs revenus sont insuffisants pour subvenir aux besoins de leur famille.

1.3 Quand travaillent-ils ?

L'observation sur plusieurs semaines nous a permis de constater qu'il y a des permanents et des occasionnels. Ceci est valable pour toutes les stations observées :

- 65% des interrogés ont répondu qu'ils travaillent tous les jours de la semaine, sauf imprévu ou pour la maintenance du véhicule.
- ceux qui travaillent occasionnellement, les 35%, sont pour la plupart soit des personnes ayant un travail permanent par ailleurs et exercent à titre accessoire donc, soit ce sont les retraités.
- La moitié des interrogés déclarent travailler toute la journée : de 7h du matin à 20h le soir. Les autres, dont les retraités (qui ne peuvent pas conduire toute la journée), préfèrent travailler soit la matinée, soit l'après-midi et la soirée, c'est selon leur temps libre.

Il existe aussi quelques cas, relativement rares, de jeunes personnes travaillant quelques heures dans la journée pour gagner leur argent de poche. Ils empruntent pour cela la voiture de leurs parents. Enfin, nous avons rencontré des cas où des membres de la même famille (des chômeurs), plus organisés, se relayent et chacun travaille sa tranche horaire (l'entreprise et les 35 heures ne sont pas loin...).

1.4 Pourquoi travaillent-ils ?

Poser la question de savoir qu'est-ce qui pousse les gens à activer dans le secteur informel est une question relativement facile: la *recherche du gain en l'absence de contrôle*. Néanmoins, apprécier ce gain et expliquer surtout le pourquoi du développement de cette activité reviennent à poser des questions auxquelles il est beaucoup moins facile de répondre. Ceci dit, l'analyse du problème et surtout les contacts étroits prolongés que nous avons eus avec de nombreuses personnes exerçant cette activité, nous font penser que les éléments suivants expliquent pour une bonne partie le phénomène en question.

A la base, il existe un contexte global et un climat social plutôt favorables à même d'encourager l'apparition et le développement de ce type d'activité. En effet, la crise économique que vit le pays depuis une dizaine d'année (chômage croissant, programme d'ajustement structurel et son corollaire en termes de licenciement et, plus globalement, la baisse du niveau de vie...) constitue, il est évident, un élément central dans l'analyse.

Il convient de rajouter à ce contexte d'autres considérations :

- En premier lieu, l'insuffisance voire l'absence de contrôle et de sanction. Effectivement, comme le mentionnent d'ailleurs les clandestins eux-mêmes, le contrôle est « *rare et occasionnel* ». Il est fonction des circonstances : visite officielle d'un haut responsable ou à la suite de la réaction plus ou moins forte du syndicat des taxis urbains. Plus de la moitié des interrogés avouent qu'ils n'ont jamais été interpellés. Ceux qui ont fait l'objet de retrait de papier ont payé une amende de 400 DA, ont retiré leur véhicule de la fourrière pour reprendre leur activité aussitôt. A noter aussi le poids de la crise politique qu'a vécue l'Algérie qui fait que les forces de l'ordre étaient débordées et il y a forcément des priorités ;
- ensuite, la possession du capital (la voiture) ne constitue pas véritablement en soi une barrière à l'entrée du Marché. La voiture étant un capital relativement faible donc accessible surtout s'il s'agit de voiture ne devant pas satisfaire un contrôle quelconque. Certains clandestins nous ont confié qu'ils ont investi leur indemnité de licenciement dans l'achat d'une voiture d'occasion pour... *travailler* ;
- enfin, et c'est le plus important, il existe manifestement une demande de déplacement latente insatisfaite due à un déficit quantitatif sur certaines lignes et qualitatif sur l'ensemble des transports publics urbains. Ainsi, par exemple, en sortant de chez soi, on ne trouve que les taxis clandestins de disponible... Les chauffeurs de taxis urbains travaillent particulièrement la journée. Le soir, il y a très peu de taxis en ville, et ce sont les clandestins qui opèrent.

En termes de volume d'activité, si l'on compare le nombre de voitures qui travaillent dans le secteur informel par rapport au parc *officiel* de taxis urbains, on se rend compte rapidement de l'ampleur du phénomène. En effet, le nombre de licence de taxis attribuées étant de 353 licences dont 341 exploitées (à la date de l'enquête) et le nombre de taxis clandestins constaté est de 251 voitures, ce qui représente plus de 73% du parc officiel en activité. Maintenant si l'on considère le parc total de taxis en circulation entre *formel et informel* à Batna, on obtient un total de 592 voitures, et on serait en droit de dire alors que le parc informel participe à concurrence de 42% dans le transport urbain batnéen par taxi !

A la question de savoir, *avez-vous un moment donné essayé de régulariser votre situation en devenant chauffeur de taxi ?* Les clandestins ont évoqué des raisons diverses :

- échec à l'examen de qualification de chauffeur de taxi ;
- tracas administratifs ; ne pas satisfaire certaines conditions, l'âge (22-55 ans) entre autres ; ne pas posséder de voiture pouvant satisfaire le contrôle ; double fonction, etc.
- charges fixes élevées : Les charges fixes que supportent un chauffeur de taxi urbain sont selon nos calculs de l'ordre de 7419,00 DA² par mois. On qualifie ces charges de fixes car, même si le chauffeur de taxi est à l'arrêt, il supporte une charge de 247,30 DA par jour. Ces charges sont principalement des impôts et taxes, assurance transport de personnes auxquels on rajoute le coût de location de la licence d'exploitation (appelé *numéro taxi*) ; droit de stationnement (taxe municipale). Ces charges fixes dissuadent à l'évidence un certain nombre de clandestins à régulariser leur situation.

A la seule vue du nombre de voitures stationnées et leur augmentation, il était facile d'émettre l'hypothèse selon laquelle *il y a de l'argent à gagner*. A la question gênante : *combien gagner vous par jour*³?

- 50% des interrogés ont répondu que le revenu⁴ tiré de cette activité est faible, moins de 200 DA ;
- 1/3 environ des interrogés considèrent que le revenu est plutôt moyen entre 250 et 350 DA.
- 15% répondent que le revenu est élevé pouvant atteindre les 500 DA. .

Pour des raisons diverses, les interrogés auront tendance à minimiser leur revenus et il est clair que ces déclarations sont largement en dessous de la réalité. Nos observations nous ont permis

² Les charges que l'on qualifie de fixes se composent de : (les chauffeurs de taxis payent à peu de chose près les mêmes sommes) :

- Assurance automobile et transport de personnes : 6300 DA par trimestre ;
- Taxe et impôts : TAP (Taxe sur activité professionnelle 2.5% du Chiffre d'affaires) : 957 DA par trimestre ; TVA 7% du C.A, soit en moyenne 2625 DA par trimestre ; IRG (Impôt sur Revenu Global) : 1500 DA par an ;
- Droit de Stationnement (taxe municipale) : 18000 DA par an .
- location de la licence d'exploitation : revient à 2000 ou 3000 DA par mois. Le cours change mais une moyenne de 2500 DA par mois reste raisonnable. La somme est payable cash pour toute la période de location au moment de l'établissement du contrat.

Remarque : Dans nos calculs, nous avons négligé l'assurance contractée par le clandestin pour sa propre voiture.

³ La recette peut parfois dépasser les 2000 DA par jour, selon certaines confidences.

⁴ Par revenu, il faut comprendre la recette quotidienne moins les charges de carburant. Les interrogés ne semble pas tenir compte des autres éléments de coûts tels les amortissements par exemple.

d'apprécier la recette⁵ quotidienne moyenne d'un transporteur clandestin travaillant la journée pleine en milieu urbain à environ 1500 DA par jour⁶.

En conclusion, disons que le développement du transport informel témoigne de l'existence de profonds dysfonctionnements en matière de transports : une montée de la mobilité conjuguée à la fois à la faiblesse des transports publics et à un taux de motorisation encore très faible ; ceci révèle surtout une baisse du niveau de vie des algériens, conséquence de la crise économique et des programmes de libéralisation et d'ajustement structurel. Ainsi, la fermeture des usines et la vague de licenciements qui s'en est suivi, le chômage structurel, ont poussé une catégorie à travailler dans le transport informel. Pour la catégorie ayant déjà un travail, il s'agit surtout d'améliorer son revenu. Ce type de transport même s'il reste interdit, il est toléré, et pour cause.

II- Les principaux résultats de l'enquête sur les utilisateurs (les clients) du transport par taxi clandestin à Batna :

En 2003, nous avons mené une deuxième enquête mais cette fois-ci sur les utilisateurs du transport clandestin. L'enquête n'avait pas pour ambition d'être exhaustive ou représentative mais tout simplement faire le point sur une situation donnée à un moment donné et tout en tenant compte aussi des moyens limités mis en œuvre. Il a été recueilli 240 questionnaires sur 280 distribués. Les clients ont été pris au hasard dans les stations de taxis clandestins les plus importantes au sein de l'espace urbain de Batna. Le questionnaire comportait une douzaine de questions⁷.

L'échantillon était constitué de 87,5 % de sexe masculin. Pour ce qui concerne l'activité occupées par les enquêtés, 64,16 % sont des travailleurs (tous corps confondus), 17,5 % sont des scolarisés y compris les étudiants, 5% sont des retraités, 10,83 % des chômeurs et le restant ne se sont pas exprimés sur ce plan.

⁵ Il faut déduire les charges carburant par la suite pour obtenir des grandeurs comparables à celles déclarées.

⁶ Le SMIG au moment de l'enquête était de 6000 DA par mois.

⁷ On devait faire court car les clients ne pouvaient rester longtemps.

- Motifs de déplacement :

Pour les motifs de déplacement, il apparaît, comme le montre le tableau ci-après, que ce sont les travailleurs (salariés, fonctionnaires) qui utilisent le plus le taxi clandestin pour rejoindre leur lieu de travail. A noter que « *autres motifs* » recouvrent les visites (8,75 %), promenade (2,75 %) et 23,75 % autres (courses, affaires administratives, etc.).

Motif de déplacement	Pourcentage
Aller au travail	40,41 %
Retour à la maison	10,83 %
Ecole	8,33 %
Autres motifs	36,25 %
Ne s'est pas exprimé	4,18 %

- Fréquence d'utilisation :

A la question *combien empruntez-vous de fois par jour ce type de transport ?*, les réponses montrent que plus de 70,7 % empruntent régulièrement le taxi clandestin au moins une fois par jour. Un peu moins d'un quart l'utilisent à l'occasion.

Propositions	Pourcentage
Une fois par jour	35,8 %
Plutôt deux fois par jour	22,9 %
Plus de deux fois par jour	12,08 %
Plutôt à l'occasion	23,6 %
Ne s'est pas prononcé	5,62 %

- Longueur du parcours :

A la question de savoir quelle est la distance moyenne du déplacement en taxi clandestin, les réponses montrent que 50,42 % parcourent des distances supérieures à 3 km, 32,92 % parcourent entre 2 et 3 km. Seule une minorité (13,75 %) utilise la taxi clandestin pour des distances entre 1 et 2 km. Il en ressort donc que le taxi clandestin est utilisé pour des distances plus ou moins importante et constitue un choix économique du fait que le prix de la course

n'est pas fonction de la distance et qu'il s'agit en général d'un forfait de 60 à 70 DA⁸ sur une distance moyenne de 5 km. Au-delà de cette distance, le tarif est négociable.

- Choix du taxi clandestin :

Choisissez-vous le clandestin avec qui vous partez ? Si oui, sur quelle base ? A cette question, 52,5 % ont répondu par oui et 29,58 % par non. Le reste ne s'est pas exprimé. Sur les 52,5 % qui ont répondu par oui, 69,04 % semblent choisir le clandestin sur l'allure ou l'apparence du conducteur (de bonne famille, sympathique, etc., selon eux) ; 21,42 % des interrogés optent pour une connaissance (ami, voisin, etc.). Le reste ne s'est pas prononcé.

- Problèmes rencontrés :

Avez-vous déjà eu des problèmes avec des transporteurs clandestins et de quel ordre ? A cette question, il semble que la majorité des utilisateurs n'ont pas eu des problèmes particuliers (66,66 %). Toutefois, 16,25 % avouent avoir eu des problèmes avec les conducteurs clandestins. 17,08 % ne se sont pas exprimés.

Pour ce qui concerne le type de problèmes rencontrés par les utilisateurs avec les conducteurs clandestins, il est à noter que sur les 39 personnes qui avouent avoir eu des problèmes, ils attribuent cela à un mal entendu sur le prix (41%) et sur la destination (déposé loin du lieu convenu) (30,76%). Toutefois, 28,20 % des problèmes rencontrés ont été attribué aux autres causes (impolitesse, harcèlement, etc.)

Ceci dit, il est possible que les problèmes cités ne soient pas assez particuliers au transport informel et que l'on pourrait bien les rencontrer avec les chauffeurs de taxis *formels, officiels*.

- Pourquoi utilisez-vous ce type de transport ?

A cette question ouverte à dessein, à laquelle l'interrogé pouvait donner plusieurs réponses, nous avons reconstitué les impressions comme le montre le tableau suivant :

Réponses	Pourcentage
----------	-------------

⁸ 60 à 70 centimes d'Euro environ.

<i>Aller partout !</i>	24,5
<i>Disponible tout le temps (nuit, jour)</i>	23,9
<i>Proximité de la station</i>	18,7
<i>Prix (raisonnable !)</i>	16,1
<i>Accueil</i>	8,4
<i>Rapidité !</i>	5,2

Les autres réponses étaient plus dispersées et un peu moins significatives. A ce propos, ont été données des réponses du style : *confort, ponctuel, travaille pour gagner sa vie (sentiment de solidarité !), etc.)*

- Eloignement de la station de taxi public (taxis « officiels »):

A travers cette question, et la suivante aussi, nous avons souhaité faire le rapport avec les transports publics⁹ et les dysfonctionnements que nous y avons déjà observés dans d'autres travaux.

Sachant que 91,46 % utilisent occasionnellement le taxi public « officiel » (8,54 % avouent jamais l'utiliser), nous avons posé la question de savoir l'éloignement du lieu de résidence du client de la station des taxis publics (formel). Nous avons obtenu ce qui suit :

Moins de 100 m : 36,66 %

Entre 100 m et 1 km : 32,5 %

Plus de 1 km : 20,83 %

Le reste : n'a pas répondu ou ne sait pas.

Il est vrai qu'à Batna il y a un manque de station de proximité de taxi public et qu'il faut dans pas mal de cas marcher relativement longtemps pour en trouver. Ce déficit a été rapidement comblé par des stations de taxi clandestin. Il faudrait savoir qu'il n'existe pas de dispositif d'appel de taxi par téléphone et que tous les taxis sont pris sur la voie publique. Sur le même plan, il est à noter tout de même qu'il y a eu à Batna une expérience de société de taxis, constituée de 15 voitures, fonctionnant sur appel téléphonique. Mais, au bout du premier mois, l'expérience fût abandonnée et la société fonctionne actuellement comme les autres taxis publics !

- Transport collectif par bus :

Pensez-vous que le transport collectif urbain (le bus) est satisfaisant ou plutôt inadapté à vos besoins ? Les réponses témoignent globalement du manque d'intérêt des utilisateurs du transport par bus.

24,58 % Oui, satisfaisant

70,41 % inadapté aux besoins

5,01 % : sans opinion

Dans une certaine mesure, il est vrai que le transport par taxi ne constitue pas le même marché que le bus mais il est vrai aussi que l'on peut capter une part importante de la clientèle de taxi par une meilleure organisation des TC. Il faudrait avoir à l'esprit qu'à Batna, et dans toutes les villes algériennes, n'y a pas de système d'horaire de départ ou de passage à la minute près comme c'est le cas en Europe par exemple. Partir par bus et arriver à l'heure au travail, à moins de partir un peu plus tôt, reste plutôt aléatoire.

En conclusion, il est possible de dire que l'enquête mais aussi l'observation du mode de fonctionnement ont permis de se rendre compte ou de confirmer le fait que les transporteurs clandestins sont toujours là et à toute heure de la journée. Disponibles, de bonne heure et très tard dans la soirée, ils offrent une panoplie de service. A titre d'exemple, ils :

- *acceptent d'accompagner* le client sur un circuit en ville (voir son médecin, faire des courses, des visites, etc.). Le tarif est négociable. Toutefois, ce dernier reste inférieur par rapport à ce que prendrait un taxi urbain, qui d'ailleurs ne s'intéresse guère à cela. Ceci s'explique probablement par le fait que le tarif proposé serait trop élevé pour le client car, le chauffeur de taxi urbain supporte les charges fixes décrites précédemment, mais aussi parce que le taxi urbain gagnerait davantage en travaillant en collectif sur une ligne¹⁰.

⁹ Pour davantage de détail sur ce sujet, Cf. notre article : « *Le transport collectif par bus en milieu urbain : impacts de la déréglementation. Cas de la ville de Batna (Algérie)*. In, TRANSPORTS n°414. Editions techniques et économiques PARIS, Juillet- août 2002.

¹⁰ Compte tenu du volume de déplacements élevé sur certains quartiers tels que Bouakal ou Kéchida, les taxis urbains préfèrent travailler en navette et en collectif sur ces lignes. La fréquence d'arrivée de clients est telle que le taxi urbain n'attend pratiquement que très peu pour repartir.

- *font une sorte d'abonnement* mensuel et ce, qu'il s'agisse de transports domicile-travail : le plus souvent des femmes qui travaillent et que le clandestin récupère le matin, chacune devant chez elle ; ou de transport scolaire où le clandestin se propose d'amener les enfants à l'école et les ramener à la maison) ;
- *font de la réservation* : Le clandestin, *qui peut être un voisin*, peut être sollicité d'avance pour une course quelconque, par exemple, venir prendre le client de bonne heure pour aller à l'aéroport ou l'attendre très tard le soir au retour ; prendre les invités du client dans le cortège nuptial ;
- font aussi du suburbain ou de l'interurbain voire même l'international. Pour l'international, en effet, il n'est pas rare de voir des clients partir en Tunisie ou en Libye en sollicitant les services d'un « *fraudeur* », pour un aller-retour. (Certaines personnes partent pour des soins, d'autres pour l'achat de pièces détachées particulières, etc.) ;
- enfin, les clandestins pratiquent un véritable marketing pour fidéliser la clientèle, entre autres : ils font du crédit si le client n'a pas d'argent sur lui ; ils offrent par exemple des retours gratuitement. Sur ce dernier plan, étant donné que le clandestin revient de toute façon à l'emplacement où il l'habitude de stationner, il propose aux clients, dans certains cas, de les ramener avec lui. (normal : son coût marginal est nul !).

Conclusion :

Les résultats de ces études ont permis de conclure que les transporteurs par taxis clandestins collent mieux à la demande, sont à l'écoute du client et offrent finalement une panoplie de services qui répondent tout à fait aux attentes des clients. Ainsi, compte tenu de la qualité de service offerte par les clandestins, le transport informel, à Batna, est entré dans les mœurs. Les gens ne disent plus : « *on prend un taxi* » mais plutôt « *on prend un fraude !* » (NDLR : un fraudeur).