

Les modes de transport urbain à Oran aux défis d'une ville et de sa population

Urban transport modes in Oran to the challenges of a city and its population

BACHRI HAMZA. 1*, TRIKI Nassima 2

¹ centre de recherche en anthropologie social et culturelle, crasc.bachiri@gmail.com,

² centre de recherche en anthropologie social et culturelle, Email, trikinassima@gmail.com

Reçu le:09/08/2022

Accepté le:27/10/2022

Publié le:28/12/2022

Résumé :

Cette étude tente de suivre l'évolution du système de transport en Algérie au cours de plusieurs périodes différentes en termes de variables politiques, économiques et sociales, et la transformation qui a accompagné ce mouvement qui a fait du transport en général et du transport urbain en Algérie de nombreux problèmes à tous les niveaux. . L'utilisateur souffre également de plusieurs problèmes dont le plus important est le manque de transport, ses prix élevés et la faiblesse des services rendus par les transports urbains (transports publics et privés). Dans ces conditions, nous avons essayé d'étudier les transports urbains de la ville d'Oran, en tenant compte du recensement de la population et de l'expansion urbaine que la ville connaît depuis des années. Les lois sont d'une grande importance pour assurer un système de transport équilibré et servir les intérêts du propriétaire du l'investisseur et de l'utilisateur, c'est-à-dire le citoyen, car elles sont à la mesure de l'ampleur des changements que les villes algériennes ont connues.

Mots clés : transport, ville d'Oran, comportements, population, gestion.

Jel Classification Codes: A14

Abstract

This study attempts to follow the evolution of the transport system in Algeria during several different periods in terms of political, economic and social variables, and the transformation that accompanied this movement which made transport in general and urban transport in Algeria many problems at all levels. . The user also suffers from several problems, the most important of which is the lack of transport, its high prices and the poor services provided by urban transport (public and private transport). Under these conditions, we have tried to study the urban transport of the city of Oran, taking into account the population census and the urban expansion that the city has been experiencing for years. Laws are of great importance to ensure a

balanced transport system and to serve the interests of the owner, the investor and the user, that is, the citizen, because they are commensurate with the extent of the changes that Algerian cities have experienced.

Keywords : transport, city of Oran, behaviors, population, management

***Auteur correspondant**

1. Introduction :

Le transport public apparait comme l'expression d'une identité territoriale, il permet de répondre aux défis d'une urbanisation croissante et d'une métropolisation qui caractérise l'évolution des villes aujourd'hui (Godard.2017, p25). Il se doit par ailleurs de créer et de maintenir une interconnexion spatiale, permettant une mobilité et une dynamique socio-économique en permanence. En Algérie, le secteur des transports publics dont l'urbain a connu un développement des modes de gouvernances, dans l'élan de cette évolution, des restructurations sur le plan aussi bien juridique qu'organisationnel se sont reflétées sur le fonctionnement quotidien de ce moyen de déplacement. L'évolution de la société a généré un étalement de la ville en parallèle avec sa croissance démographique et économique, ce rang atteint par Oran a mis le transport au défi de l'adaptation aux rythmes de sa population matière de disponibilité, de confort et de sécurité, et de sa dynamique en assurant l'accessibilité à son territoire, étant un moyen de déplacement quotidien pour le citoyen selon ses motifs ; liés à sa composition socioprofessionnelle, à la nature et la répartition géographique de ses activités (WOLKOWISCH, 1973, p300).

Bon nombre de travaux traitent la question du transport collectif urbain à travers une vision historique, réglementaire, voire fonctionnelle, sur ces points (YOUSSEFI ,2004, p 11) traite cette question par rapport au mode de gestion selon la logique avec laquelle il est géré, il faut dire que depuis l'indépendance la succession des modes de gestions ont fonctionné en adéquation avec deux paramètres très importants qui sont l'économie et la sécurité car, rappelons-le, la crise économique et sécuritaire ont mis l'Algérie dans un désarroi. Dans

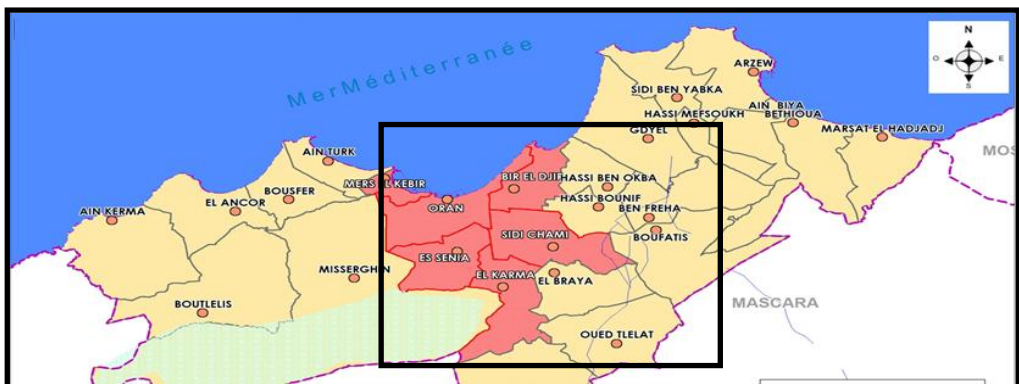
Ce travail encore à son étape embryonnaire, constitue un premier jet, il sera complété par les résultats d'investigations menés sur un échantillon de 600 questionnaires, sur l'ensemble de l'espace couvert par le transport collectif urbain d'Oran. Ce premier travail s'articule donc, essentiellement autour des avantages mais aussi des obstacles que rencontre ce secteur pour atteindre les objectifs d'un transport cohérent et à hauteur des attentes d'une population mobile.

Figure N° 1 : Les secteurs urbains dans la commune d'Oran.



La mise en place d'un transport dans la deuxième plus importante ville d'Algérie, se devait de prendre en considération plusieurs paramètres, en effet la croissance des agglomérations oranaises a fait en sorte d'absorber les espaces intermédiaires entre plusieurs communes de la wilaya. Ce qui était autrefois défini comme ceinture périphérique se confond dans ses limites avec la ville. C'est pourquoi le transport collectif urbain se devait de répondre à cet étalement et couvrir l'ensemble de ce tissu afin de permettre une mobilité plus fluide. Il est passé de la commune d'Oran proprement dite à cinq autres communes : Es-Senia, Bir El Djir, Sidi Chahmi, El Kerma et Mersa El Kébir. Nous rappelons par ailleurs que la commune d'Oran à elle seule est passée d'un découpage sectoriel de 12 à 18 secteurs urbains (fig.1), en l'espace de 10 ans. Ce nouveau découpage démontre l'ampleur de la croissance, à la fois urbaine et démographique. C'est alors que la mise en place de regroupement s'est fait sous la contrainte de la mitoyenneté, mais surtout en raison de chevauchement entre certaines communes. On citera ici l'exemple de la frange maritime de la commune d'Oran qui s'allonge jusqu'au quartier d'El Manzah ex : Canastel, et la frontière nord de la commune de Bir El Djir. Cet exemple illustre le parfait exemple des contraintes auxquelles fait face le transport collectif urbain. Il se doit à la fois, assurer la continuité et l'interconnexion de ce service. La planification du transport collectif urbain au niveau d'Oran a opté pour un regroupement, ce qui a donné naissance à la mise en place d'un réseau de transport commun dans les six communes, ainsi réparti (fig.2) :

Figure N°2 : Groupement communal desservi par le transport collectif urbain D'Oran



Source : réalisation des auteurs

La commune d'Oran s'étend sur une superficie totale de 64 km². Elle est limitée à l'Ouest par la commune de Misserghine, au nord-ouest par celle de Mers El Kébir, au Nord, par la mer Méditerranée, au nord-est par Bir El Djir, à l'est par Sidi Chahmi et au sud par la commune d'Es Sénia.

- La commune d'Es Sénia au sud d'Oran, occupe une superficie totale de 52 km². On retrouve à l'ouest la commune de Misserghin, à l'est Sidi Chami et El Kerma et au sud les bordures de la Grande Sebkha.

- La commune de Bir El Djir, est un chef-lieu de Daïra qui administre les communes de Bir El Djir, Hassi Bounif et Hassi Ben Okba. Elle regroupe le chef-lieu, Hai Khémisti, Hai Sidi El Bachir et Hai Belgaid. S'étend sur une superficie totale de 40,35 km², au nord elle surplombant la mer sur 5km jusqu'aux hauteurs de Sidi Marouf, au sud les extensions de Sidi Chahmi. Au nord-ouest, elle est séparée de la mer par une bande de la commune d'Oran qui s'étend sur une largeur ne dépassant pas 01 kilomètre (Canastel), à l'Ouest par la commune d'Oran, au nord-est par la commune de Hassi Ben Okba, au sud-est par la commune de Hassi Bounif.

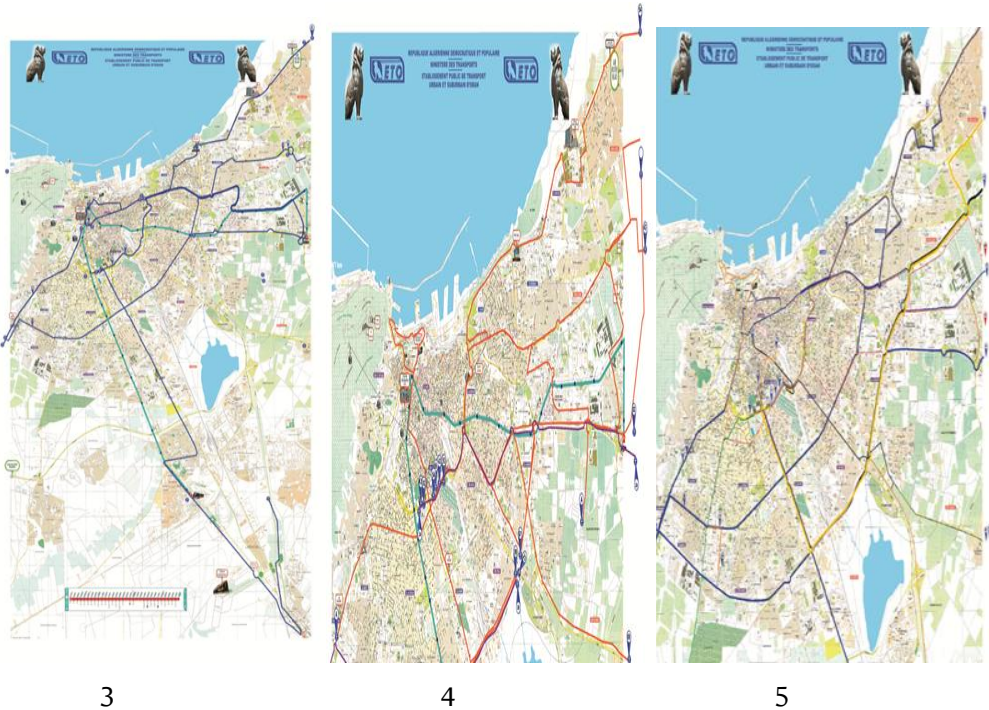
- La commune de Sidi Chahmi, couvre une superficie totale de 94,22 km². Administrativement, elle est limitée à l'ouest par les communes d'Oran, d'Es Sénia et d'El Kerma, au nord par celle de Bir El Djir, à l'est par celles de Hassi Bounif et Boufatis, et au sud par celles d'El Braya et d'El Kerma.

- La commune de Mers El Kebir, commune littorale, qui s'étend sur 12,24 km², partage ses limites avec la commune d'Oran à l'est et sud-Est, Misserghin au Sud et Ain Turk à l'Ouest.

La commune d'El Kerma, avec une superficie de 60 km², est la commune la plus au Sud de notre aire d'étude elle est limitée par la grande Sebkha d'Oran à l'Ouest et Sud-Ouest, Es-Sénia et El Kerma au Nord, Taфраoui au Sud et El Braya et Oued Tlélat à l'Est.

3. Présentation des entreprises de transports collectifs à Oran:

Figures N° 3, 4,5 : Réseau de transport à Oran pour l'ETO (autobus bleu), affrètement (autobus orange) et privés.



Source : Direction des transports d'Oran (2019)

Oran compte aujourd'hui deux modes de transport collectif urbain : l'autobus et le tramway. Leur exploitation dépend de trois catégories d'entreprises à caractère étatique et privé :

3.2.1. L'entreprise ETO (autobus)

Après le décret n°88-17 mai 88 et la cessation d'activité de la régie communale à partir de 1992, l'Etat marque une absence de près de 20 ans, c'est alors que la réintégration du transport public dans le réseau du transport collectif urbain. L'établissement de transport urbain et suburbain d'Oran est créé par un décret présidentiel datant du 28 novembre 2004. C'est alors que l'ETO fait une entrée en service qualifiée de plus ou moins timide. L'entreprise

mise directement sous la tutelle du ministère des transports va injecter sur terrain un parc roulant de 58 autobus (de couleur bleu) auxquels vient s'ajouter 100 autobus (de couleur orange) en affrètement appartenant à une Entreprise privée d'Alger, distribués sur 23 lignes au départ, dont 14 lignes ont été suspendues entre 2013 et 2017, actuellement L'E.T.O Oran exploite seulement 6 lignes opérationnels qui desservent pratiquement l'essentiel du tissu urbain de la ville, en passant par plus de 290 arrêts d'autobus, soit un parcours de 6500 km par jours (fig.3,4). Cette entreprise bénéficie de certains nombre d'avantages, elle est dotée d'infrastructure et de main d'œuvre nécessaire pour la maintenance, d'autant plus que les chauffeurs et receveurs bénéficient d'une formation pour les mettre à niveau des normes et éthiques du métier.

La re-crédation d'une entreprise publique pourrait par effet d'entraînement ou par un mécanisme de benchmarking (RAMDINI, et al, 2016, p.30), selon (FARES, 2008) cette démarche poussera les opérateurs privée à améliorer la qualité de service, mieux organiser le marché et mettre en œuvre des regroupements. L'entreprise ETO en élaborant cette stratégie de marketing à commencer par l'uniforme obligatoire et l'hygiène des véhicules, et veille à la ponctualité et la régularité des passages au niveau des arrêts de bus. Elle tend à offrir un service de qualité à ces clients en instaurant une image de marque qui la distingue de l'opérateur privé. Cependant le nombre réduit de véhicules représente une contrainte majeure dans sa capacité de recouvrement au niveau du territoire du groupement urbain d'Oran.

3.2.2. Les opérateurs privés (autobus)

L'adoption de la loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant sur l'orientation et l'organisation de transports terrestres a permis l'ouverture du marché des transports routiers au secteur privé dans le but d'améliorer l'offre de transport. L'objectif consiste également en la recherche de nouvelles formules pour absorber une demande croissante en mobilité, due en partie, à l'exode vers la ville durant la décennie noire, d'autant plus que de nouvelles agglomérations

ont vu le jour. Face à de telles conditions, l'Etat, dans l'incapacité d'offrir un service de transport urbain a ouvert les portes au privé. En parallèle, sa démarche était soutenue par des programmes visant à lutter contre le chômage des jeunes et par conséquent, la création de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ) qui a permis l'accès à l'aide de l'Etat et aux crédits bancaires dans le but d'acquérir des véhicules (autobus et mini bus) hors taxes, avec des prêts bancaires bonifiés, en plus d'une exonération fiscale pendant cinq ans (RAMDINI, et al, 2016 , p 20).

Ces facilités ont engendré une invasion spectaculaire d'autobus et de minibus appartenant à des opérateurs privés. Oran vit en cette période la création de plusieurs lignes, une spatialisation du transport collectif sur un plus grand champ et une facilité d'accessibilité à ce service. L'opérateur privé monopolise le terrain à 100% jusqu'à la réintroduction de l'ETO, malgré cela le privé maintient une importante part du marché. Il est présent sur 36 lignes (fig. 5), avec 782 opérateurs actives avec 1194 autobus en urbain et 884 opérateurs privés pour le suburbain, avec 1174 autobus.

3.3.3. La Société d'Exploitation des Tramways SETRAM

Le tramway SETRAM est la société chargée de l'exploitation et de la maintenance des Tramways Algériens. Oran est la deuxième ville d'Algérie à bénéficier du tramway, certes, ce mode de transport n'est pas nouveau pour cette ville, car déjà entre 1898-1950 le tramway existait à Oran, mais il faudra attendre plus d'un demi-siècle pour que le 2 mai 2013 le tramway soit à nouveau mis en service. Ce nouveau mode de transport va parcourir une distance de 18.7km allant d'Es-Sénia à Sidi Marouf en desservant 32 stations (fig.6), le long de son trajet. Même si sa propriété revient à l'entreprise Métro d'Alger (EMA), son exploitation, quant à elle, est un partenariat entre la (RATP), ETUSA, EMA, sous le nom de SETRAM, la société chargée de l'exploitation et de la maintenance des Tramways algériens.

Ce mode offre certains avantages par rapport à ses concurrents, au-delà des aspects sécuritaires et confort, les horaires de circulation entre 5h du matin et 22h du soir permettent une meilleure mobilité à laquelle s'ajoute une régularité dans la fréquence où la durée d'attente en arrêt varie entre 6 à 8min. Cette qualité de service qu'offre le tramway à ses clients s'est rapidement fait remarquer, car aussitôt mis en service, ce tramway a très vite pris son essor et sa fréquentation et a dépassé les prévisions (40 000 voyageurs/jour dès la première année et jusqu'à 12 millions/ an).

De plus, il tend en permanence à améliorer sa qualité de service en fidélisant un très grand nombre d'adhérents. Il propose différents types d'abonnements, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, en plus, l'aménagement même du quai et des wagons est conçu de manière à faciliter l'accès à cette catégorie et par conséquent il, représente le seul moyen de transport collectif urbain à leurs permettre à une mobilité et une accessibilité à la ville

Figure N°6 : itinéraire du tramway d'Oran et projection des futures extensions



Source : entreprise métro d'Alger

4. Entre le fictif et le réel, comment s'organise le transport collectif urbain à Oran ?

L'approche multimodale renvoie inévitablement à la question d'une autorité, au sens de lieu de cohérence de la politique appliquée à l'échelle métropolitaine, que sa conception soit plutôt organisatrice ou régulatrice (Godard, 2017). Au niveau territorial, l'Algérie a hérité à l'aube de l'Indépendance d'un transport urbain géré par des textes et des lois coloniaux, et des opérateurs européens privés, avec le départ de ces derniers entre 1963 et 1966, le secteur a été confié à certains anciens employés algériens dans des entreprises coloniales. En 1967 fut le début de la création de la régie municipale, suivie dans les années 1970 du siècle dernier par des changements statutaires de ces entreprises, avec la dissolution de la régie municipale des transports et son remplacement par la régie communale des transports. Dans une optique de l'élargissement du socialisme (CHERRAB, 2017 , p. 156), cette dernière, est mise en conformité avec les lois de la gestion socialiste des entreprise qui consiste en la présence d'un conseil de contrôle et de suivi par un représentant de l'APC, représentant de l'association de protection de consommateur et du conseil syndicale, de la direction du transport (CHERRAB, 2017, p 156) .

Sur le plan législatif algérien, plus de 150 textes ont été édictés depuis l'indépendance jusqu'à aujourd'hui en matière de transport. L'Etat voudrait nationaliser tous les secteurs, il met le transport urbain sous des législations spécifiques, toujours comme un secteur étatique constituant un service public jusqu'aux années 1988 (RAMDANI et al. 2016, p 27). L'adoption de la loi n°88-17 du mai 1988 portant sur l'orientation et l'organisation du transport terrestre a permis l'ouverture du marché du transport routier au secteur privé pour améliorer l'offre de transport. A partir de 1988, avec la crise qui touche en particulier les entreprises étatique et pour équilibrer l'offre et la demande dans le domaine du transport la décision d'ouvrir le secteur devant des petits opérateurs privés a été prise, ce qui a donné lieu à une concurrence non équilibrée entre les deux opérateurs, privé et étatique dans le même

secteur et qui a engendré plusieurs problèmes, même si les lois existent, et sont organisées dans les perspectives d'accessibilité et de commodité pour l'ensemble des utilisateurs. (RAMDANI et al, 2016, p12).

Dès, les années 90, le développement du secteur des transports a connu des transformations et des réformes structurelles exprimant les désengagements de l'Etat de la sphère économique, permettant le passage de l'Etat gérant à l'Etat garant. L'ouverture sur l'économie du marché (RAMDANI et al, .2016, p 22), Qui était considérée comme une phase transitoire pour l'Etat qui passe d'un mode de gestion à un autre, a émergé des problèmes dans le secteur, en particulier le transport urbain, une anarchie sur tous les plans (MESSAHEL, 2017, p 9). Dans l'absence des lois qui organisent le secteur, cette période a duré jusqu'aux années 2000, quand les services publics consolident la dynamique des réformes du secteur en privilégiant le partenaire public-privé avec notamment la promulgation de la loi 01-13 du 07 aout 2001, qui devrait pallier les insuffisances des précédentes lois. A partir de cette date le secteur des transports est renforcé par des entreprises étatiques qui devraient être le modèle à suivre pour organiser ce secteur.

Dès alors, l'organisation des transports fait intervenir la direction des transports de la wilaya et les collectivités territoriales (la wilaya et la commune). La Direction des Transports de la Wilaya (DTW) devient un organe déconcentré du ministère du transport placé sous l'autorité du Wali. Son rôle reste d'ordre administratif, fixé par le décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990. La DTW a pour missions principales l'application de la réglementation, la coordination et le contrôle de l'organisation des différents modes de transport, la mise à jour des fichiers des activités des transports terrestres, l'attribution de titres et autorisations d'exploitation du transport, et la mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière. (SAFAR-ZITOUN, 2009, p 47). Cependant l'ouverture du secteur des transports à la concurrence a été suivie immédiatement par la prolifération des opérateurs ou exploitants

privés, ces derniers dépendent de la direction des transports dans l'attribution des lignes et leur mise en service en collaboration directe avec l'opérateur et le syndicat. Cette démarche favorise la réalisation et l'exploitation des infrastructures d'accueil, et le traitement des voyageurs par leur mise en concession au secteur privé. Par ailleurs cette ouverture a laissé place à de nombreux dysfonctionnement, entre autre, ceux en relation avec la gestion des infrastructures telles les gares routières. Oran a vu l'ouverture et fermeture de plusieurs gares attribuées aux privés, et où la direction des transports d'Oran n'ayant pas la notoriété nécessaire, n'a pas pu empêcher ces irrégularités. Ce diagnostic s'applique autant à la gestion des gares qu'à la gestion des lignes, car la prolifération des opérateurs a rendu la gestion du secteur une tâche difficile pour la direction des transports. L'image anarchique que reflète l'organisation du transport collectif urbain tenue par le privé nécessite une révision des lois et prérogative de la tutelle, d'autant plus que l'image de la ville à quelques jours avant les prochains jeux méditerranéens 2021 est en jeu.

4.1 Un secteur en plein essors. Mieux comprendre pour mieux agir.

Depuis toujours le secteur des transports collectifs urbain se retrouve au cœur des politiques pour la ville, son développement et son amélioration sont souvent une priorité pour répondre à un besoin incessant et croissant d'année en année de la population. Par conséquent, il a connu plusieurs évolutions aussi bien d'ordre juridique que fonctionnel. Chacune de ces évolutions, depuis 1962, a procédé à une restructuration de la politique de gestion de ce secteur. Ce remaniement a affecté considérablement la qualité du service, vue que la transition d'une mono gestion sous la tutelle exclusive de l'Etat, à défaut de ressources financières et humaines, a donné lieu à l'ouverture à la concurrence du secteur de transports et a réduit le rôle des communes, notamment l'exploitation des transports urbains induisant la suppression des entreprises publiques locales, appartenant jusque-là à l'entité communale. Cela a induit l'effacement quasi instantané de cette dernière qui lègue la place aux

opérateurs privés. L'absence de l'Etat, qui a perduré près d'une vingtaine d'année de ce secteur, a contribué à l'installation de plusieurs concessionnaires privés. Durant cette phase, l'Algérie tend à sortir de la crise financière, et met l'accent sur des programmes de développement ambitieux dans le but d'amortir les séquelles de la crise sécuritaire qui a marginalisé ce secteur et l'a affaiblie, donnant suite au désintéressement de l'Etat au profit d'autres secteurs. Sachant que la spatialité des réseaux de transport collectif revient à questionner leur participation aux structures et dynamiques de l'espace géographique qu'ils permettent de connecter et par-là de révéler. Cette dynamique peut être créée en fonction de trois éléments principaux ; la densité de la population, la concentration des structures administratives et des pôles commerciaux et/ou de services. Nous allons donc avoir un schéma dessinant un mouvement de mobilité d'une zone à l'autre selon son attractivité mais aussi selon des besoins spécifiques. STRANSKY aborde la question du point de vu des politiques des autorités organisatrices (AO) (STRANSKY, 2008, p57), cette dernière mise en avant dans l'élaboration et la mise en service d'un réseau basé sur l'aspect rentabilité. A titre d'exemple un grand nombre d'opérateurs privés ont demandé une réaffectation de leurs bus de la ligne (C) (Canastel-palais des sports) pour raison de rentabilité. Alors que d'autres lignes sont mises à l'arrêt pour les mêmes raisons de rentabilité mais cette fois-ci pour optimiser un mode de transport au dépend d'un autre, cette stratégie basée sur l'amélioration de la cohérence entre réseaux de transports publics abordée par (Stransky, 2008, p57) s'appuie sur la complémentarité et non la concurrence. Ceci tend plus vers la création d'une intermodalité interdépendante en éliminant toute concurrence entre modes de transports, le cas échéant de la ligne (U) (valéro- univesrité Sénia) au profit du tramway, l'ETO a été suspendu en aout 2013, quelques mois après la mise en service du tramway suivi par la suspension du privé en 2017.

Une fois de plus cette autorité organisatrice met en perspective l'abandon d'un certain nombre de lignes de bus par rapport au trajet actuel du tramway et les futures extensions (voir schéma). Nous notons ici, que la planification s'appuie sur un critère plus commercial qu'utilitaire dans la gestion de ce territoire desservi par le transport collectif.

Il est évident que le rôle premier du TC est bien sûr, de transporter une population donnée d'un point à l'autre, mais l'optimisation de ce transport ne peut être atteinte que si elle offre une interconnexion de plusieurs lieux le long de son trajet. Pour se faire une planification appropriée du TC dans une ville de grande envergure comme Oran, n'est pas tâche facile, car l'étendue du territoire de la ville avec ses nouvelles urbanités associées au taux de la population, plus le nombre ascendant de lignes doivent être planifiés de sorte à pouvoir répondre à des critères d'accessibilité, d'interconnexion, en parallèle, d'autres critères peuvent influencer le choix basés sur la qualité, la sécurité. Le choix d'un mode de transport a des impacts sur la santé au niveau individuel comme à l'échelle collective, par ailleurs ce lien est abordé par rapport à des facteurs, tels la pollution, l'insécurité routière, le bruit, etc. Pour ce qui est du cas du transport collectif à Oran, d'autres critères se sont dévoilés suite à une enquête menée. Il s'agit ici, de pollution verbale, d'insécurité routière et physique, de stress causé par le temps d'attente soit au démarrage soit au niveau des arrêts, s'ajoute à cela le non-respect de la charge en personnes non assises.(Triki, Bachiri, 2021).

A l'heure actuelle, les deux entreprise ETO et SETRAM œuvrent à mettre en place une restructuration, pour mieux planifier leurs services, elle repose sur 3 points principaux :

1. Comment rendre le transport collectif plus attractif : tramway et autobus ?
2. Comment atteindre une clientèle motorisée et réduire les déplacements en voiture particulière et fluidifier la circulation ?
3. Comment satisfaire les usagers des transports collectifs et les fidéliser ?

A l'issus de ces objectifs une vision globale va permettre la mise en place d'un réseau cohérent et complémentaire, pour cela une stratégie commune doit mettre en avant les préoccupations majeures de la population en matière de prix, de temps, d'accessibilité.

A ce stade de travail nous pouvons avancer de manière générale quelques résultats préliminaires qui ressortent d'une première analyse de notre enquête menée auprès des usagers et des acteurs (Direction des transports (DT), direction de l'ETO, direction de la SETRAM, syndicat des opérateurs privés):

- Améliorer les offres : prix / distance (mise à part la large palette d'abonnements proposés par la SETRAM, un rapport entre prix du ticket et nombre de stations parcourues est à étudier)
- 1. Faciliter l'accès au tramway : améliorer la vulgarisation de toute information relative aux : horaires, accès et distances par rapport aux autres modes de transport ainsi que sa spatialité dans le tissu urbain et cela via un site web et des panneaux d'affichages au niveau des stations, des rues, des gares, aéroport, etc.
- 2. Sur le plan sécuritaire : renforcer la sécurité à l'intérieur de la trame pour une meilleure maîtrise des actes de violences verbales et/ou corporelles, de vandalisme et limiter la fraude. Sur ces points un appel est lancé de la part de la SETRAM pour une collaboration avec les services de l'ordre, ainsi qu'un appel pour une future collaboration permettant de doter le tramway d'un système de surveillance intelligent. Pour la sécurité à l'extérieure du trame principalement au niveau des intersections, l'installation de barrière ou d'un système de blocage pour voiture, va pallier à certaines défaillances du réseau des feux et le manque de vigilance humaine.
- 3. Gestion et maintenance : la SETRAM doit renforcer les campagnes de sensibilisations touchant les usagers, les conducteurs qui empruntent le couloir réservé seulement au tramway. On citera : véhicules privés, camions de ramassage des déchets, ambulances, etc, qui endommagent les installations de cette infrastructure.

4. Restructuration du réseau de transport par l'ajout ou la suppression de lignes de bus pour remédier à la concurrence et favoriser la complémentarité.

5-Conclusion :

A l'instar des autres secteurs socio-économiques, le secteur du transport collectif est un outil de développement, il mérite un intérêt particulier, essentiellement lorsque il concerne une ville de l'ampleur d'Oran, où se conjugue extension spatiale et pression démographique. Étant l'une des villes importantes d'Algérie de par sa population et son rang économique aussi bien à l'échelle régionale et nationale qu'à l'échelle internationale, Oran se doit d'avoir un réseau de transport de qualité, fiable et sécurisé. Le vrai défi reste comment réunir ces paramètres pour offrir aux usagers une prestation de service pouvant à la fois les attirer et les fidéliser aux différents modes de transports collectifs. Vu son importance dans la mobilité des masses de population (en augmentation continue), soit dans le tissu urbain ou sub-urbain, le secteur des transports collectifs participe à la configuration urbaine de la ville, il joue de nombreux rôles, en tant que moyen de transport, et contribue également à la cohésion sociale, étant un espace public en mouvement, il devient par ailleurs un lieu de sociabilité où se tisse des liens de rencontres entre différents individus.

Sa contribution à la dynamique urbaine nécessite un fonctionnement en adéquation avec les exigences en qualité, mais avant tout, le transport collectif, doit être accessible, nous entendons par cela « la spatialisation du transport ». Il est nécessaire de mettre en place un système de transport basé sur la coordination entre différents acteurs, mais au-delà de cet aspect organisationnel, il doit être un élément facilitateur de mobilité spatio-temporelle.

4. Liste Bibliographique :

1. Baouni, Tahar. (2009). Le transport dans la stratégie de planification de l'agglomération d'Alger. *insaniyat* (44-45) .75-95.

2. Bendjelid, Abed. (1998). La fragmentation de l'espace urbain d'Oran (Algérie). Mécanismes, acteurs et aménagement urbain .insaniyat(5). 61-84
3. Boubakour, Farès. (2008, novembre). Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées. Communication présentée lors de la conférence de CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saïgon) Vietnam., <http://www.codatu.org>
4. Bouzouina, Laoufi. (2008). Ségrégation spatiale et dynamique métropolitaine. Yon : FSEG, Doc.sc.éco des transports .223.
5. Charrab et al., (2017). Le transport à Constantine : mode et acteurs, cahier de géographie de l'ouest, n°XX, p 159-167.
6. Ducruet, Cézart.(2016). La spatialité des réseaux maritimes : Contributions maritimes à l'analyse des réseaux en géographie. Géographie. Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
7. Godard, Xavier.(2017). Tramway et métropolisation, enseignements de quelques expériences internationale, Cahiers Géographiques de l'Ouest, n°12-13.
8. Messahel, Mohammed reda. (2017). Le transport informel dans l'agglomération oranaise, cahier de géographie de l'ouest, n°12-13, p 05-16.
9. Ramdini Samira. Ahmed Zaid Malika. Bouras Zohra. (2016). Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement réengagement de l'Etat. Revue algérienne de la mondialisation et des politiques économique. 07(1).
10. SafarZitoun, Madani. Tabti-Talamali, A.(2009). Mobilité dans l'agglomération d'Alger : Evolution et perspectives. p. 47 www.planbleu.org.
11. Stransky, Vaclav.(2008). *Vers une métrique de la connexion intermodale : un essai de quantification de la cohérence entre mode de transport complémentaires*. Les cahiers sc.dutrasnport. Paris : univ XII. 53. pp57-90.
12. Wolkowisch, Maurice. (1973). Géographie des transports. Paris : Armand Colin (1973).
13. بدر الدين يوسفى.(2004)، وفق أي منطق يسير النقل الحضري بـوهران، *اتسانيات*. (24)وهران مدينة جزائرية. 28-9.
14. TRIKI Nassima., BACHIRI Hamza.(2022). L'usage des transports collectifs urbain d'Oran : entre perceptions et réalités , la XVIII Conférence CODATU: le 25/05/2022
<https://www.codatu.org/actualites/retour-sur-la-xviii-conference-codatu-mise-en-ligne-des-articles/>