

LES CONTRAINTES AUX MOBILITES DES FEMMES ET L'OFFRE DE TRANSPORT A ORAN (ALGERIE)

*Constraints on Women's Mobility and Transport Services in Oran
(Algeria)*

Nejwa BAKHTI

Doctorante en Géographie et Aménagement du Territoire
Laboratoire EGEAT, Université d'Oran 2 Mohamed Ben Ahmed

Résumé

Cette étude examine les mobilités des femmes à Oran, métropole régionale algérienne. Cette ville est marquée par une morphologie urbaine contrastée, nécessitant une offre de transport adaptée. Les enquêtes qualitatives et quantitatives révèlent que près de la moitié des femmes interrogées rencontrent de multiples contraintes de mobilité. Les principaux obstacles incluent les dysfonctionnements du transport collectif, l'insécurité et les contraintes financières. Cet article met en lumière les difficultés rencontrées par les femmes dans l'utilisation des différents modes de transport et analyse les implications socio-spatiales de ces contraintes. Il propose également des recommandations pour améliorer l'accès des femmes aux ressources urbaines.

Mots-clés : Mobilités, transport, femmes, ville, Oran.

Abstract

This study examines women's mobility in Oran, a regional metropolis in Algeria. The city is characterized by a contrasting urban morphology, which requires an adequate transportation system. Qualitative and quantitative surveys reveal that nearly half of the surveyed women face multiple mobility constraints. The main obstacles include dysfunctions in public transport, insecurity, and financial constraints. This article highlights the challenges women encounter in using various modes of transportation and analyzes the

socio-spatial implications of these constraints. It also provides recommendations to improve women's access to urban resources.

Keywords: Mobility, transport, women, city, Oran.

ملخص

تتناول هذه الدراسة تنقلات النساء في مدينة وهران، العاصمة الإقليمية للغرب الجزائري. تتميز المدينة بتباين في الشكل الحضري، مما يتطلب نظام نقل ملائمًا. تكشف الدراسات الكمية والنوعية أن ما يقارب نصف النساء المستجوبات يواجهن قيودًا متعددة في التنقل. تشمل العوائق الرئيسية اختلالات في وسائل النقل الجماعي، وانعدام الأمن، والقيود المالية. يسلط هذا المقال الضوء على الصعوبات التي تواجهها النساء في استخدام وسائل النقل المختلفة، ويحلل التداعيات الاجتماعية والمكانية لهذه القيود. كما يقدم توصيات لتحسين وصول النساء إلى الموارد الحضرية.

الكلمات المفتاحية: التنقلات، النقل، النساء، المدينة، وهران.

Introduction

Les mobilités urbaines jouent un rôle central dans l'accès aux ressources et aux opportunités offertes par les villes. Cependant, les expériences de mobilité des femmes diffèrent significativement de celles des hommes en raison des inégalités de genre, particulièrement dans les pays du Maghreb. Ces inégalités sont renforcées par des facteurs socioculturels, la gestion, la sécurité et le confort dans l'espace public et les transports collectifs. En effet, la dissymétrie hommes/femmes dans la pratique des mobilités inscrit celle des femmes dans des formes de « mobilités sous contrôle », comme l'explique S. Louargant (2019) dans son ouvrage « Mobilités : Toutes et tous égaux ? ».

De nombreuses recherches, notamment celles de Law (1999) et de Lucas (2012), montrent que la capacité des femmes à être mobiles et à accéder aux mêmes ressources que les hommes pour se déplacer n'est nullement acquise. Ces inégalités de genre dans l'accès aux transports en commun, les normes sociales influençant les déplacements et les expériences de harcèlement de rue créent des conditions difficiles pour les femmes, limitant leur participation à la vie urbaine (Blidon, 2007 ; Lieber, 2008). L'accès plus égalitaire et sécurisé aux ressources urbaines pourrait améliorer significativement la condition féminine dans l'espace public algérien.

Cette étude vise à examiner les contraintes spécifiques que rencontrent les femmes dans leurs déplacements quotidiens à Oran, une grande métropole algérienne. La ville d'Oran, avec sa morphologie urbaine contrastée, en grande partie héritée de l'époque coloniale, ses nouvelles périphéries et ses centralités émergentes post indépendante, demandent une offre de transport adaptée à sa configuration radioconcentrique actuelle et aux besoins spécifiques des femmes. En effet, près de la moitié des femmes interrogées déclarent que leur mobilité quotidienne est marquée par une multiplicité de contraintes, malgré l'image d'ouverture dont bénéficie la ville.

Les principaux obstacles à la mobilité des femmes à Oran incluent les dysfonctionnements du transport collectif, l'insécurité, et les contraintes financières. En analysant ces difficultés et en proposant

des recommandations pour améliorer l'accès des femmes aux ressources urbaines, cet article contribue à une meilleure compréhension des mobilités genrées et des dynamiques socio-spatiales en milieu urbain.

La méthodologie de cette recherche repose sur une approche mixte combinant des entretiens semi-directifs et des questionnaires administrés à un échantillon représentatif de la population féminine d'Oran. Cette approche permet de recueillir des données à la fois qualitatives et quantitatives sur les expériences de mobilité des femmes et les obstacles qu'elles rencontrent.

Dans ce contexte, le présent article est structuré comme suit : une première section sur les mobilités des femmes à Oran et les contraintes rencontrées, suivie d'une analyse des facteurs sociaux et économiques influençant ces mobilités, une rétrospective sur l'évolution du transport à Oran, une étude des différents motifs de déplacement des femmes, et enfin une discussion sur la fragmentation socio-spatiale de la ville d'Oran.

En conclusion, nous discuterons des implications de ces résultats sur les politiques publiques afin de proposer des mesures pour améliorer la mobilité des femmes et réduire les inégalités de genre dans les transports urbains à Oran.

Méthodologie

Cette recherche est conduite selon une méthodologie mixte combinant des questionnaires et des entretiens semi-directifs pour explorer les contraintes de mobilité des femmes à Oran. Dans un premier temps, plus de 500 questionnaires ont été administrés à un échantillon représentatif de la population féminine d'Oran. Les répondantes incluaient des femmes de différents profils socio-économiques issues de CSP et âges variés, de différents statuts matrimoniaux, toutes résidentes dans divers quartiers de la ville. Cette phase a permis de recueillir des données quantitatives sur les habitudes de déplacement, les contraintes rencontrées, et les perceptions de la sécurité ainsi que l'efficacité des transports en commun. Ensuite, nous avons mené une série d'entretiens semi-directifs pour approfondir les résultats des questionnaires. Au total, 30 entretiens ont été réalisés. Parmi eux, 15

femmes et un focus group de 6 lycéens (3 filles et 3 garçons) ont été interrogés dans le cadre d'un travail personnel. Par ailleurs, un groupe supplémentaire de 25 femmes et 6 hommes a participé à des entretiens dans le cadre d'un atelier en Master 2 Géomatique que nous avons animé.

Les résultats de cette méthodologie mixte confirment l'existence de multiples contraintes à la mobilité des femmes à Oran, dont l'insécurité et les dysfonctionnements des modes de transport. Ces données nous permettent de mieux comprendre les défis spécifiques auxquels les femmes sont confrontées dans leurs déplacements quotidiens et de proposer des solutions adaptées pour améliorer leur mobilité.

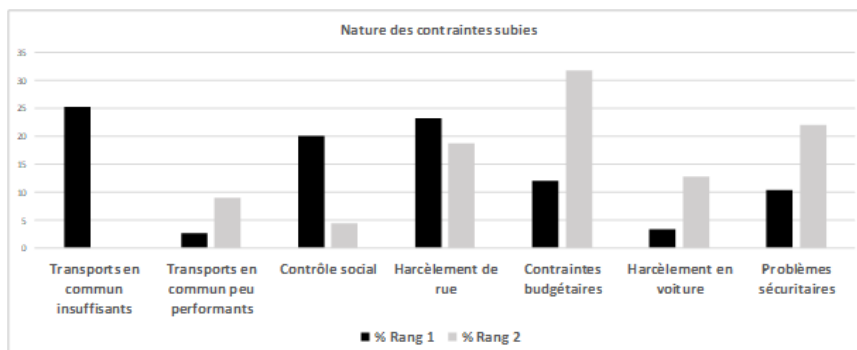
1. Mobilités des femmes à Oran : contraintes ou facilité de circulation ?

Différentes contraintes freinent la circulation des femmes. Près de 45% des femmes déclarent subir des contraintes dans leurs déplacements quotidiens, notamment des difficultés de circulation sur les axes principaux. La congestion de la circulation, dominée par les voitures particulières et les deux-roues motorisées, génère des embouteillages et sature certains ronds-points. L'absence de couloirs réservés aux transports collectifs, à l'exception du tramway, introduit une perte de temps et un inconfort pour les usagers des TC. De plus, le harcèlement et les attouchements à bord des TC sont souvent signalés par les femmes (9,2%). Les risques sécuritaires sont présents pour 9% des femmes, incluant les pickpockets et la conduite dangereuse des chauffeurs de bus privés. Environ 26% des femmes trouvent que la flotte des TC est insuffisante et en mauvais état (Blanchard & Louargant, 2013).

2. Les femmes dans l'espace public : de quelles contraintes s'agit-il ?

Le tableau global des contraintes fournit des réponses ordonnées selon trois rangs en fonction de la nature des contraintes subies par les femmes. Le harcèlement de rue et les problèmes sécuritaires occupent la première position avec 37% des réponses.

Figure n°1 : Nature des contraintes subies par les femmes dans la ville d'Oran



Source : Enquête terrain, 2020

Ce résultat confirme que le harcèlement et les violences constituent une gêne importante pour de nombreuses femmes. Certains auteurs ont signalé les méfaits du harcèlement de rue dans l'espace public (Coutras, 2003 ; Lieber, 2008). L'éditorial sur le Genre Urbain atteste de la reproduction des représentations dominantes et des formes de hiérarchisation, maintenant les femmes dans une situation inférieure, exposées aux violences verbales et physiques (Blidon, 2007). Les transports collectifs sont cités par 28% des femmes concernant l'insuffisance du nombre de rotations ou l'absence de performance. Les TC peinent à prendre en charge la mobilité des personnes aux ressources modestes (Bourdieu & Clément, 2013).

3. Autres facteurs compliquant la circulation des femmes : contrôle social, contraintes budgétaires et politiques publiques

Le contrôle social, souvent exercé par les hommes, autorisant ou interdisant la femme de sortir à certaines heures, occupe la troisième place avec 20% des réponses. Les contraintes budgétaires posent de réels problèmes à 12% des femmes, limitant leurs déplacements et les exposant aux violences et harcèlements (Fagnani, 2009; Vant, 2009). Les femmes de conditions sociales modestes se déplacent souvent à pied sur de courtes distances après avoir accompli les tâches domestiques.

4. Évolution rétrospective : le Transport collectif à Oran

Pendant près d'un siècle, le réseau de transport collectif (TC) à Oran a connu des évolutions contrastées et de multiples réorganisations. À son apparition, il s'agissait de cinq lignes de tramway, ensuite relayées par des trolleybus et des autobus. Les premières extensions de la ville ont montré le peu d'efficacité de ce service public, arrivant péniblement à faire face à l'étalement urbain. En l'absence d'une réelle intercommunalité, l'État a concédé le service public des TC à des opérateurs privés, générant des dysfonctionnements importants.

Actuellement, une anarchie règne dans les transports collectifs avec 55 lignes urbaines et suburbaines, où privés et public coexistent. Malgré l'arrivée du tramway, la situation des TC reste préoccupante. La loi de 1988 autorisant la libéralisation des transports terrestres a entraîné une réorganisation des réseaux urbain et périurbain. En 2001, plus de mille opérateurs privés activaient dans cette mission à Oran, créant une forme d'anarchie préjudiciable à la vie urbaine (Pépy, 2012).

La situation en 2019 montre un réseau de transport collectif de 40 lignes urbaines et 35 lignes suburbaines, assurées par 3865 bus privés et 158 bus de l'ETO. Le renforcement du parc roulant ne s'est pas accompagné d'une véritable restructuration du réseau, générant une anarchie totale en matière de circulation et de déplacements. Quant au secteur public, l'ETO a assuré la desserte de la ville avec 22 lignes urbaines et suburbaines, offrant un service de meilleure qualité par rapport au privé (Blanchard, 2011).

5. Mobilités féminines selon les différents motifs

Les modes de transport utilisés répondent aux besoins de mobilité dans la ville selon des motifs multiples et variés. Pour les mobilités liées à l'emploi, la marche à pied (MAP) est la plus utilisée, elle est suivie par les bus des TC et l'usage du véhicule personnel. Pour les études, la MAP reste dominante, suivie par les bus et les véhicules familiaux. Le tramway est apprécié pour sa sécurité et son confort, servant de lieu de rencontre pour les femmes.

Pour les achats alimentaires, la marche à pied est le mode de déplacement dominant, suivi par les mobilités en bus pour les trajets

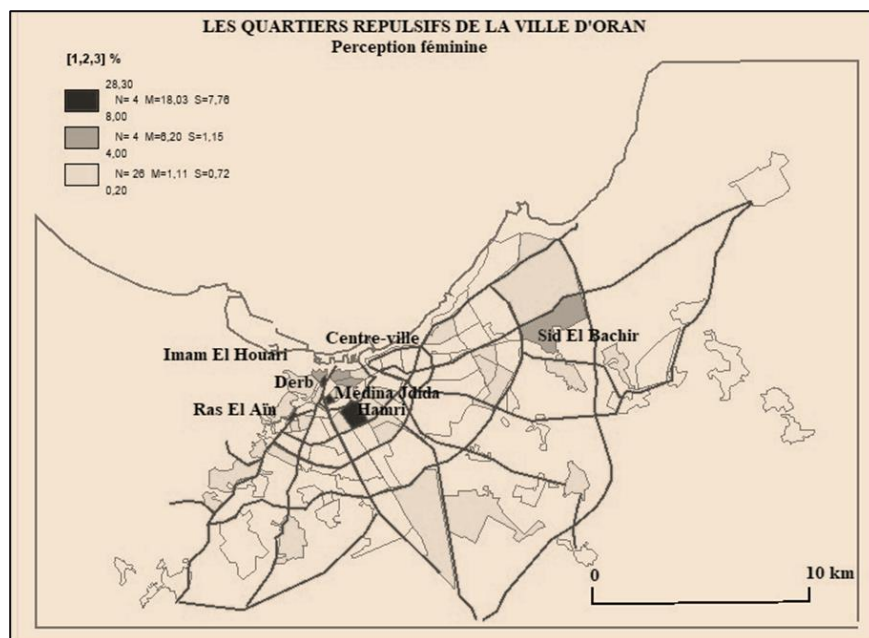
plus longs. Pour les achats non alimentaires, les déplacements vers les centres commerciaux et les marchés se font principalement à pied ou en bus, avec un usage occasionnel des taxis pour les trajets plus longs. L'accompagnement des enfants à l'école se fait souvent à pied, étant donné la proximité des établissements scolaires. Les véhicules personnels sont également utilisés pour les trajets plus longs ou lorsque la marche à pied n'est pas une option viable (Blanchard & Louargant, 2013).

La géographie des mobilités féminines pour les rencontres amicales révèle des axes de déplacement spécifiques, principalement de la périphérie vers le centre-ville. Certaines mobilités sont facilitées par le tramway, tandis que d'autres, comme les déplacements entre certains quartiers, sont plus complexes. Le tramway est particulièrement apprécié par les femmes pour sa sécurité et son confort (Sanchez de Madariaga, 2013).

6. Fragmentation de la ville d'Oran : « murs invisibles » ou ségrégation socio-résidentielle ?

Guy Di Méo a étudié comment les femmes utilisent, perçoivent et vivent différemment des hommes les espaces urbains en raison des normes sociales et des assignations liées au genre. Son ouvrage « Les murs invisibles » a inspiré cette recherche sur les contraintes de mobilité des femmes à Oran. Le concept de fragmentation, à la fois spatiale et sociale, est analysé à travers les mobilités des femmes et les espaces pratiqués. Cette étude vise à rééquilibrer les pratiques de mobilité et à faciliter l'accès à l'espace public pour tous les genres (Louargant, 2019).

Carte n°1 : Perception féminine de la fragmentation de la ville d'Oran



Source : Enquête terrain, 2020

Comme le montre la carte n°1, les femmes perçoivent certains quartiers d'Oran comme répulsifs, notamment Hai En-Nasr et Medina Jdida, malgré leur fréquentation pour des raisons commerciales. La ville d'Oran est pensée et aménagée par des hommes, servant en priorité leurs intérêts, comme le souligne Yves Raibaud dans son ouvrage « La ville faite par et pour les hommes » (Raibaud, 2015). Cette analyse appelle à des réformes dans l'aménagement du territoire pour corriger ces injustices et ces dysfonctionnements.

Conclusion

Les contraintes à la mobilité des femmes à Oran relèvent principalement des aspects sécuritaires et des dysfonctionnements dans l'offre de transport. Le contrôle social, le travail domestique et les difficultés financières accentuent la fragmentation socio-spatiale et l'inégalité d'accès aux ressources urbaines. Ces problèmes engendrent

une mobilité restreinte pour les femmes, limitant leur accès aux opportunités économiques, sociales et culturelles de la ville.

Pour améliorer la situation, il est impératif de réformer les politiques de transport afin de les rendre plus inclusives et sensibles aux besoins spécifiques des femmes. La mise en place de mesures telles que l'augmentation de la fréquence et de la sécurité des transports collectifs, la création de couloirs réservés, et l'amélioration des infrastructures pour les piétons et les cyclistes pourraient contribuer à une meilleure mobilité féminine. Par ailleurs, des campagnes de sensibilisation sur les méfaits du harcèlement et la persistance de l'insécurité dans les espaces publics sont nécessaires pour changer les mentalités et promouvoir un environnement plus apaisé pour les femmes.

Enfin, la participation active des femmes dans les processus de planification et de décision en matière de transport urbain est essentielle pour garantir que leurs besoins et perspectives soient pris en compte. Un accès équitable et sécurisé aux ressources urbaines ne renforcera pas seulement la mobilité des femmes, mais contribuera également à une ville plus juste et inclusive, bénéfique pour l'ensemble de la société.

Bibliographie

BACQUÉ, M. H., & FOL, S., 2007, La mobilité des femmes en question : genre, famille et pratiques de déplacements, *Espaces et sociétés*, vol. 129, n°4, pp. 15-31.

BLANCHARD, C., 2011, Les femmes et la ville : Une géographie de la différence, Paris : L'Harmattan.

BLANCHARD, C., & LOUARGANT, S., 2013, Les mobilités des femmes dans les espaces publics, *Espaces et sociétés*, vol. 155, n°4, pp. 119-135.

BLIDON, M., 2007, Les femmes et la ville : entre appropriation et insécurité, *Annales de géographie*, n°654, pp. 413-433.

BLONDEAU, P., 2007, La mobilité des femmes en milieu rural : Contraintes et stratégies, *Espaces et sociétés*, vol. 131, pp. 75-90.

BOURDIEC, S., & CLÉMENT, C., 2013, Mobilités urbaines et genre : Regards croisés sur les pratiques de déplacements dans la ville de Toulouse, *Géographie et cultures*, n°85, pp. 81-96.

BRUN, J., 2014, Genre et transport : Quels enjeux pour les politiques publiques ? Paris : IFSTTAR.

CHAPUIS, F., & JOUFFE, Y., 2012, Femmes et mobilités : Des pratiques spécifiques aux politiques publiques, Paris : CEREMA.

CLAIR, B., 2018, L'expérience des femmes dans les transports urbains : Entre contraintes et stratégies d'adaptation, *Sociétés*, vol. 140, n°2, pp. 77-94.

COUTRAS, J., 2003, Les peurs urbaines et l'autre sexe, Paris : L'Harmattan.

CRESSWELL, T., & UTENG, T. P. (Éds.), 2008, Gendered mobilities, Ashgate Publishing, Ltd.

DENÈFLE, S., 2004, Femmes et villes, Tours : Presses universitaires François-Rabelais.

DENÈFLE, S., 2008, Utopies féministes et expérimentations urbaines, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

DESPONDS, B., 2011, Femmes, espaces publics et mobilité : La dimension genrée des politiques de transport urbain, *Revue Française de Sociologie*, vol. 52, n°2, pp. 289-312.

FAGNANI, J., 2009, Les mobilités quotidiennes des femmes et des hommes : Quels enjeux pour l'égalité professionnelle ?, Travail, genre et sociétés, vol. 21, n°2, pp. 33-50.

GARDES, M., & LEFEBVRE, A., 2016, Les femmes dans la ville : Mobilités, sécurité et accès aux ressources, Cahiers de la sécurité et de la justice, n°34, pp. 45-60.

HANSON, S., 2010, Gender and mobility: New approaches for informing sustainability, Gender, Place & Culture, vol. 17, n°1, pp. 5-23.

LAW, R., 1999, Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility, Progress in Human Geography, vol. 23, n°4, pp. 567-588.

LEMOINE, A., 2016, Les inégalités de genre dans les déplacements quotidiens : Étude comparative entre Paris et Lyon, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°69, pp. 109-123.

L'HOSTIS, A., & BAPTISTE, H., 2010, Genre et espace public : Les femmes dans les transports en commun, Les Annales de la recherche urbaine, n°105, pp. 24-33.

LIEBER, M., 2008, Genre, violences et espaces publics : La vulnérabilité des femmes en question, Paris : Presses de Sciences Po.

LOUARGANT, S., 2019, Mobilités : Toutes et tous égaux ? Grenoble : UGA éditions Université Grenoble Alpes.

LOUARGANT, S., & VESCHAMBRE, V., 2005, Les femmes et la ville : Approches croisées en France et au Québec, Les Annales de la recherche urbaine, n°98, pp. 8-15.

LUCAS, K., 2012, Transport and social exclusion: Where are we now?, Transport Policy, vol. 20, pp. 105-113.

NG, W. S., & ACKER, A., 2018, Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies, International Transport Forum Discussion Papers, OECD.

PÉPY, G., 2012, Genre et mobilité : Une lecture différenciée des pratiques de déplacement en Île-de-France, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°61, pp. 69-89.

PETERS, D., 2013, Gender and sustainable urban mobility, Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013, UN-HABITAT.

RAIBAUD, Y., 2015, La ville faite par et pour les hommes ?, Paris : Belin.

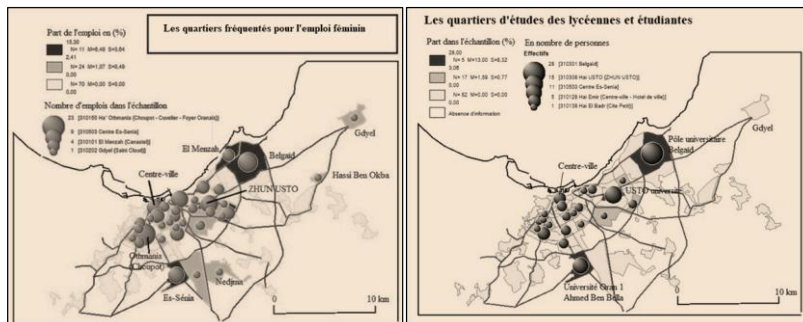
SANCHEZ DE MADARIAGA, I., 2013, The mobility of care: Introducing new concepts in urban transport, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 49, pp. 326-338.

SEGAUD, M., & BRUN, J., 2000, *Femmes et villes : Cultures et citoyennetés*, Paris : Éditions de l'Aube.

TURNER, J., & GRIECO, M., 2000, Gender and time poverty: The neglected social policy implications of gendered time, transport and travel, *Transport and Society*, vol. 14, n°2, pp. 195-208.

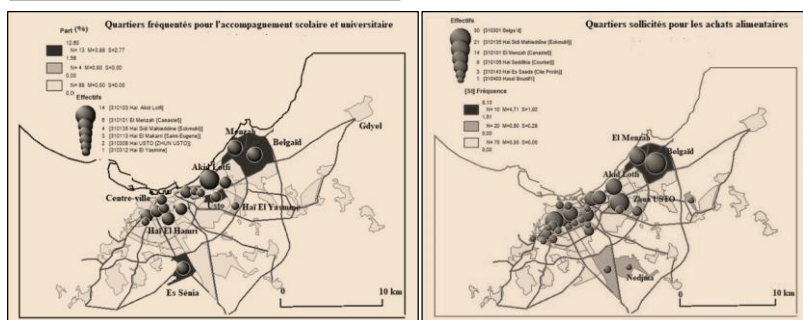
VANT, P., 2009, Les femmes face à l'insécurité dans les transports publics : Études de cas dans les grandes villes françaises, *Revue* (incomplète dans le texte initial).

ANNEXE CARTOGRAPHIQUE



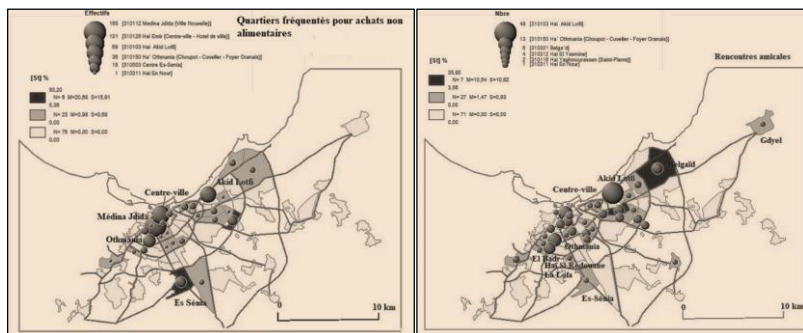
Carte n°2 : quartiers fréquentés pour l'emploi

Carte n°3 : quartiers fréquentés pour études



Carte n°4 : Accompagnement scolaire

Carte n°5 : Quartiers d'achats alimentaires



Carte n°6 : Quartiers d'achats non alimentaires

Carte n°7 : Quartiers de rencontres amicales

Sources : Enquête terrain par questionnaires, Groupement urbain d'Oran, 2020