

COMPLEXITÉ DES MOBILITÉS PENDULAIRES FACE A L'ETALEMENT URBAIN D'ORAN

Sidi Mohamed TRACHE

Université d'Oran 2 – Mohamed Ben Ahmed

Il est désormais établi aujourd'hui que l'étalement urbain est la tendance contemporaine du développement spatial des grandes villes et des métropoles. La ville d'Oran n'échappe pas à ce modèle qui *in fine* présente des paysages de plus en plus éclatés et fragmentés.

Elle connaît une extension spatiale rapide qui se poursuit selon des modes complexes, en direction de périphéries de plus en plus lointaines. Cette nouvelle structuration de l'espace aggloméré autour d'une métropole oranaise s'explique par une recomposition géographique des bassins d'emploi et des zones de résidence générant de nouveaux espaces relationnels. Les mobilités résidentielles sont à l'origine de la déconstruction d'espaces de vie existants dans la ville compacte.

L'éloignement du centre urbain, l'éclatement urbain, la forte augmentation de la motorisation et le développement des transports collectifs, témoignent d'une forte mobilité géographique des ménages et des individus, s'exprimant par des espaces fonctionnels dans lesquels se dissocient les espaces de vie, de travail et de consommation. Des modes de vie urbains inhabituels en reconstruction émergent en milieu périurbain oranais. Plusieurs types de mobilités voient alors le jour : certaines sont contraintes et d'autres sont facultatives. Elles se réalisent toutefois différemment et dans des conditions distinctes selon le contexte spatial dans lequel elles s'inscrivent.

Basée essentiellement sur des enquêtes de terrain, ce travail tente une double approche : celle de l'étalement urbain de la ville d'Oran à travers des documents statistiques et cartographiques d'une part, et celle des répercussions de l'étalement urbain sur la multiplication des mobilités spatiales nouvelles et particulièrement des mobilités contraintes dues au découplage des lieux de résidence et des lieux d'activité.

1. La fragmentation de l'agglomération oranaise.

Oran connaît dès les années 1990 un éclatement de son bâti et un étalement spatial fort important. Elle s'étend de toutes parts, comme le prouve cette fièvre de la construction pour toutes les catégories sociales avec la frénésie des lotissements ou le mythe de la villa. Ceci génère le développement d'une urbanisation périphérique nouvelle caractérisée par un aspect éclaté et très hétérogène. Les agglomérations nées de la périurbanisation sont physiquement très peu reliées entre elles et constituent pour l'observateur une discontinuité des tissus urbains se distinguant par une croissance marquée et un éparpillement des implantations nouvelles le plus souvent inachevées.

1.1 - Une croissance démographique périurbaine soutenue et l'urbanisation accélérée des agglomérations rurales.

L'outil statistique constitue la base de l'analyse comparative entre la ville et sa périphérie à travers les résultats des différents recensements de population et de l'habitat de 1966 à 2008.

Après la densification des tissus urbains anciens, la ville d'Oran enclenche un processus de desserrement en excentrant son urbanisation par le report sur des espaces n'ayant connu, jusqu'ici, que peu de changements fonctionnels. Ruraux à l'origine, ces nouveaux centres en cours d'urbanisation ont accueilli les excédents démographiques de la ville-centre et abritent les populations rurales arrivées des campagnes environnantes menacées durant la période d'insécurité.

Une simple lecture du tableau n°1, représentant les populations aux différents recensements ainsi que l'accroissement relatif des agglomérations, appelle à une observation essentielle : la décroissance démographique progressive et continue de la ville d'Oran qui s'explique aisément par le desserrement des espaces urbains anciens, généré pour l'essentiel par l'importante production de logements en périphérie. Leur nombre passe de 100 451 en 1998 à 113 495 en 2008, alors qu'il n'était que de 95 075 unités en 1987¹.

L'évolution démographique de la ville d'Oran décroît jusqu'à devenir négative en 2008 : elle passe d'un taux élevé de l'ordre de 3,9% en

¹ Semmoud B., 1995, p. 19.

1966 pour chuter à -0,9% au dernier recensement de 2008. Cela suppose que la ville d'Oran perd de sa population que le croît naturel n'arrive même pas à compenser. Par conséquent, l'émigration est importante et elle s'oriente principalement vers les communes périphériques. La figure n°1 est plus qu'expressive à ce propos. En effet, au moment où la ville d'Oran voit sa population baisser, d'autres agglomérations prennent le relais. La figure n°2 confirme ces tendances encore plus visibles entre 1998 et 2008. Toutes les agglomérations périurbaines de l'Est ont connu des taux d'accroissement supérieurs à 5%. Certaines zones voient leur croissance démographique se ralentir, ayant pratiquement atteint leur niveau de saturation d'une part comme Bir el-Djir et Khémisti et d'autre part par un foncier qui se fait de plus en plus rare.

Cette décroissance de la population n'est pas spécifique à la ville d'Oran et l'amorce d'une baisse concerne aussi bien les grandes villes comme Constantine et la capitale Alger².

La croissance spatiale, celle planifiée par les instruments d'urbanisme et d'aménagement, oriente la ville d'Oran vers la direction Est et secondairement vers les communes de l'Ouest et du Sud comme Misserghin et El Kerma (Figure n°3).

² Sidi Boumedine R., *"Alger : des réarrangements et des reclassements : vingt ans d'évolution de la métropole algéroise"*, in *"villes réelles villes projetées"*, éd. Maisonneuve & Larose, p. 183.

Tableau 1. Croissance démographique dans les noyaux urbanisés de l'agglomération oranaise (1966 à 2008).

Population	En 1966	En 1977	En 1987	En 1998	En 2008	Taux 1966/1977	Taux 1977/1987	Taux 1987/1998	Taux 1998/2008
Agglomérations									
Oran	323 485	490 788	603 578	595 069	545 209	3,9	2,1	-0,1	-0,9
Canastel	277	709	1 388	3 214	6 603	9	6,9	7,7	7,6
Bouamama	-	-	4 857	25 823	42 960	-	-	16	5,3
ZHUN Khémisti	-	-	-	6 836	16 208	-	-	-	9,2
Total agglomérations	323 762	491 497	609 823	630 942	610 980	3,9	2,2	0,3	-0,3
Total commune	323 762	491 497	610 382	630 942	610 980	3,9	2,2	0,34	-0,3
Bir el-Djir	513	806	2 184	3 246	11 448	4,3	10,4	3,6	13,7
Khémisti	1 942	3 159	5 390	11 506	19 297	4,6	5,4	7	5,4
Khémisti - Bir el-Djir	2 455	3 965	7 574	14 752	30 745	4,5	6,6	6,1	7,8
ZHUN USTO	-	-	1 918	13 962	38 076	-	-	19,3	10,8
Belgaid	-	-	874	1 661	6 334	-	-	5,9	14,6
Sidi el-Bachir	-	-	8 402	34 640	52 083	-	-	13,4	4,2
Bernaïville	-	-	1 287	4 529	8 416	-	-	11,8	6,5
Kenz el-Manar	-	179	479	1 266	7 423	-	10,2	9	19,8
Total agglomérations	2 455	3 965	20 534	70 910	143 077	4,5	16,4	12,8	7,4
Total commune	4 772	6 700	20 534	73 029	153 172	3,2	11,7	11,9	7,8
Es-Sénia	8 478	14 347	15 721	29 831	43 819	5	0,9	5,9	4
Ain Beïda	1 946	2 683	10 447	26 893	38 980	3	14,4	8,8	3,9
Chérif Yahia	-	-	1 758	2 653	9 197	-	-	3,7	13,5
Total agglomérations	10 424	17 030	27 926	62 027	93 168	4,6	5,6	7	4,2
Total commune	12 958	22 600	33 785	64 117	97 242	5,3	4,1	5,9	4,3
Sidi Chamî	2 376	3 585	5 257	14 413	22 691	3,9	3,9	9,4	4,7
Sidi Marouf	-	838	3 692	4 929	18 288	-	15,8	2,6	14,3
Saint Rémy	-	2 100	-	2 926	5 692	-	-	-	7
Nedjma	-	-	4 316	33 130	51 691	-	-	19,8	4,6
Total agglomérations	2 376	6 523	13 265	55 398	98 362	9,8	7,3	13,6	6,0
Total commune	4 671	6 500	17 247	58 832	104 570	3,1	10,1	11,5	6,0

Sources : Cahiers de districts des recensements de 1966-1977-1987-1998, et dépouillement du recensement de 2008.

Fig. 1 : L'évolution démographique des noyaux périurbains oranais (1987-1998).

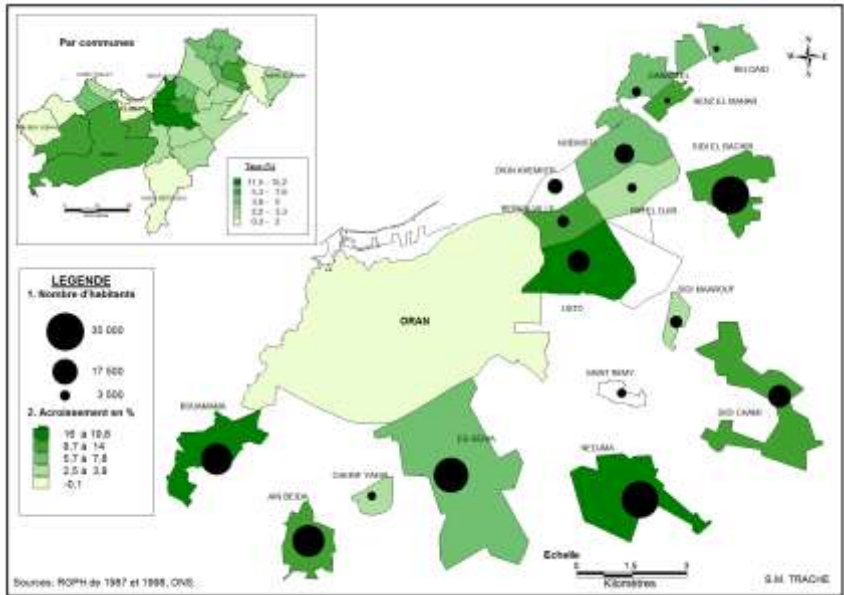
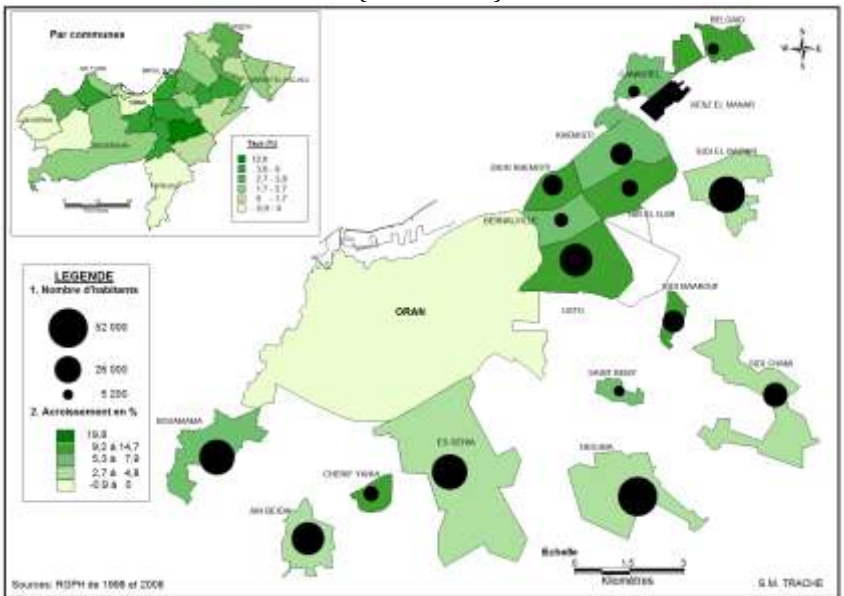


Fig. 2 : L'évolution démographique des noyaux périurbains oranais (1998-2008)



Sources : RGPH de 1998 et 2008

1.2. Un étalement spatial démesuré.

La ville d'Oran connaît une dynamique spatiale sans commune mesure par rapport à son passé. Elle déborde sur ses franges périphériques à un rythme rapide jamais égalé auparavant ; elle a plus que doublé sa surface en l'espace de 30 ans. Cette croissance urbaine intense se manifeste depuis trois décennies « l'agglomération d'Oran, peuplée de 823 000 habitants en 1998, a vu la multiplication et la croissance rapide de petits noyaux habités compacts et ce, dans un rayon d'une douzaine de kilomètres autour de la ville » (Bendjelid et A., 2004 : 23). Les années 1980 ont marqué le début d'une ère nouvelle d'urbanisation en Algérie.

Les différentes politiques menées jusqu'ici en Algérie et les nouvelles orientations du PDAU³ d'Oran ont, plus que jamais, insufflé une importante dynamique qui se traduit par un développement spatial considérable : 2 007 ha entre 1987 et 1997, et 1 006 ha entre 1997 et 2008 (Tableau n°2). Le développement spatial a suivi les orientations définies par le PDAU révisé en 1995 qui privilégie un développement vers l'Est de la ville d'Oran.

Tableau n°2 : Evolution des superficies de l'espace bâti dans l'agglomération d'Oran (en hectares).

	Avant 1972	1972-1985	1986-1997	1998-2008
Ville d'Oran	2 810	419	63	55
Oran Est	-	349	640	749
Oran Sud	-	768	703	38
Oran Sud-est	-	64	498	85
Oran Ouest	-	30	103	79
Total périphérie	70	835	1790	951
Moyenne par an	-	64	163	95
Ensemble	2 880	1 253	2007	1006
Moyenne par an	-	96	182	101

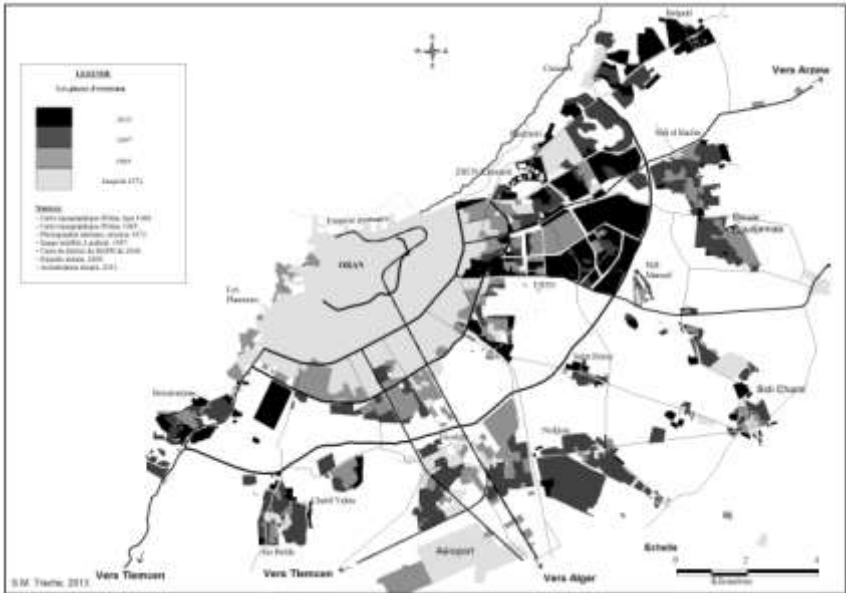
Source : Carte d'extension spatiale de l'agglomération oranaise (Figure 3).

³ PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

Durant la première étape, qui s'étale jusqu'en 1997, l'urbanisation périphérique s'oriente principalement vers l'est de l'agglomération (Figure n°3) sous forme d'urbanisation nouvelle planifiée par le biais de l'habitat individuel (lotissements et coopératives immobilières) mais aussi par des opérations d'habitat collectif localisées essentiellement, et dans un premier temps à l'USTO. Ce type d'urbanisation concerne aussi l'agglomération d'Es-Sénia et de Chérif Yahia situées au Sud de la ville par la réalisation de nombreux lotissements et quelques programmes d'habitat collectif localisés exclusivement à Chérif Yahia.

Les urbanisations planifiées concernent aussi les anciens noyaux précaires par des lotissements populaires (sociaux) et de l'habitat social collectif qui a servi, en partie, à reloger les sinistrés des catastrophes naturelles et les habitants des quartiers vétustes et précaires. Parallèlement, l'habitat spontané continue à se développer, et plus qu'auparavant, sur ces sites marginalisés, notamment à Sidi el-Bachir (Douar Bendaoud) et à Chahid Mahmoud (Douar Boudjema) à l'est, à Ain Beida au sud et à Bouamama à l'ouest. Ceci est en corrélation directe avec les évolutions démographiques observées précédemment.

Fig. n°3 : L'étalement spatial de l'agglomération oranaise



Par ailleurs, on assiste au même moment au développement d'une agglomération, ex-nihilo, celle de Nedjma décidée par les instances locales à la fin des années 1980 pour atténuer les contestations populaires des familles les plus défavorisées auxquelles 5 700 lots sociaux⁴ furent distribués pour atteindre 7128 lots en 2007⁵. Cette opération officielle induit par sa dénomination péjorative (recasement), la qualité de l'urbanisation et du site sur lequel elle s'est concrétisée⁶.

La seconde période est singulière. Le développement vers le Sud s'arrête faute d'espace urbanisable (présence de la sebkhia et terres agricoles à préserver autour de Chérif Yahia en particulier). La croissance urbaine est totalement orientée vers l'Est (Figure n°3) ; elle gagne les douars les plus excentrés (Belgaïd) et l'agglomération de Canastel qui a regroupé des coopératives immobilières sur une partie de la forêt limitrophe. Les douars et les sites précaires ont continué de se densifier le plus souvent par de l'habitat spontané. En dehors de Bouamama qui connaît une plus grande dynamique spatiale durant cette période, les autres douars Ain Beïda, Bendaoud et Chahid Mahmoud semblent avoir atteint leur niveau de saturation. Les petites agglomérations rurales telles que Sidi Marouf, St Rémy et Sidi Chami évoluent très peu ; les contraintes agricoles semblent constituer un véritable frein à leur urbanisation.

Toutes les "politiques urbaines" préconisées ont permis à la ville d'Oran de s'étaler et d'explorer en fragments différenciés, produits en périphérie, générant une nouvelle dynamique urbaine qui a donné naissance à des mobilités tout à fait nouvelles.

2. Étalement urbain et multiplication des mobilités géographiques.

Dans les situations d'étalement urbain, le plus souvent, on constate la mise en place de transports modernes. L'un ne va pas sans l'autre, les deux processus étant intimement liés, les nouvelles formes urbaines induisent des modes de vie nouveaux. Par ailleurs, le découplage

⁴ Les lotissements sociaux sont en général de petite taille 100 à 150 m², localisés à proximité des sites précaires, donc à faible valeur foncière et qu'on retrouve aussi à Sidi el Bachir, à Chahid Mahmoud et à Ain Beïda.

⁵ Messahel. A., op. cit., 2008, p. 90.

⁶ Il s'agit d'un site marécageux, inondable qui devient impraticable en hiver avec la remontée des eaux de pluie.

croissant des lieux de résidence et des lieux d'emploi rend les mobilités quotidiennes indispensables⁷.

2.1. Une concentration de l'emploi dans la ville - mère

Les quartiers centraux et le port d'Oran constituent les principaux pôles d'emploi et par conséquent des zones à forte concentration d'activités.

Le nombre global d'emplois en 1998 selon les résultats du Recensement de la Population et de l'Habitat, actualisé en 2003 par les services de la Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire pour les besoins de l'étude de faisabilité du Tramway à Oran, a été évalué à près de 190 000 pour l'agglomération oranaise⁸ (commune d'El-Kerma comprise), ce qui représente un taux d'occupation de 19,6%.

Les données statistiques consignées dans le tableau n°3, illustrées par la figure n°4 mettent en valeur la présence de deux pôles fonctionnels d'une grande importance dans la ville d'Oran, révélant la supériorité fonctionnelle du centre-ville, des quartiers péricentraux et du port. Ces entités urbaines constituent des pôles d'attraction depuis fort longtemps vers lesquels convergeaient et continuent de s'acheminer des flux d'une grande intensité posant d'énormes problèmes de circulation⁹. Le premier pôle est celui du secteur urbain central, composé du centre-ville (El-Amir, St Pierre et Miramar) et du port. Il regroupe à lui seul près de 15% des emplois de l'agglomération (28 339) et se situe presque au même niveau que Medina Jdida et le Plateau St Michel détenant 29 533 emplois, soit plus de 15% de l'ensemble des occupés existants dans l'agglomération oranaise. Le tiers des emplois de l'agglomération est localisé sur quelques quartiers centraux de la ville d'Oran, soit 58 000 emplois environ. Ces espaces sont connus par la présence des activités commerciales et de distribution qu'ils abritent et l'importance grandissante des fonctions du tertiaire supérieur : banques, assurances et grands services publics y sont majoritairement localisés.

⁷ Berger M., *"Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?"*, Paris, CNRS, 2004, p. 278.

⁸ La population occupée a été évaluée à partir de l'enquête ménage réalisée en l'an 2000 par le Bureau d'études des transports Urbains d'Alger, pour la réorganisation d'un schéma de transport à Oran.

⁹ Cf Khattar Kh. & Soltani F.Z., "Circulation et congestion dans l'agglomération oranaise" ; Mémoire d'ingénieur en géographie, Oran, 2007.

Ainsi, les tissus anciens de la ville d'Oran concentrent l'essentiel des activités et de l'emploi de l'agglomération (127 803 représentant 67,4% de l'emploi total) alors que les zones industrielles (d'Oran Es-Sénia, d'El-Karma) ne comptent plus que 4 885 emplois (à peine 3% de l'ensemble).

La répartition des équipements éducatifs vient accentuer l'intensité des flux entre centre et périphérie. On note effectivement une concentration des structures universitaires sur l'axe Oran – Es-Sénia renforçant les potentiels actifs des centres périurbains. Ces pôles universitaires sont implantés dans des zones urbaines connaissant des densités d'activités relativement importantes ou en cours de l'être comme la zone de l'USTO qui regroupe déjà de nombreux équipements administratifs et sanitaires. C'est le "technopôle" par essence situé dans les extensions Est de l'agglomération d'Oran.

Tableau 3 : les indicateurs socio-économiques par secteur
(Estimation 2003)

Indicateurs Entité urbaine	Population		Emplois		Scolaires		Universitaires		Cités Univers.	
	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
Centre-ville	72 180	7	28 339	15	4 777	6	-	-	-	-
Sidi el-Houari	52 274	5	4 411	2	3 225	4	-	-	-	-
Sidi el-Bachir	72 696	7	29 533	15	9 133	11	2 180	4	-	-
Seddikia	66 932	7	11 205	6	7 261	9	-	-	-	-
El Badr	115 279	12	11 567	6	6 303	7	-	-	2 407	11
El Mokrani	80 107	8	11 801	6	9 899	12	2 652	5	2 017	10
El Hamri	98 339	10	17 966	9	10 008	12	-	-	-	-
El Makarri	82 364	8	12 981	7	9 297	11	-	-	-	-
El Menzah	3 290	-	1 202	1	0	0	-	-	-	-
El Hassi	1 423	-	1 347	1	1 834	2	-	-	-	-
Les Instituts	1 082	-	391	-	-	-	13 010	26	7 851	37
Zones industrielle	1 771	-	3 680	2	-	-	-	-	-	-
Es-Sénia	43 168	4	9 699	5	6 763	8	15 576	31	-	-
Université	747	-	4 594	2	-	-	5 261	11	2 703	13
Aéroport	561	-	540	-	-	-	-	-	-	-
Ain Beida	41 012	4	2 113	1	-	-	-	-	-	-
U.S.T.O	31 803	3	10 972	6	-	-	11 268	23	6 097	29
Bir el-Djir	74 099	8	7 292	4	4 988	6	-	-	-	-
Sidi el-Bachir	20 674	2	5 275	3	3 963	5	-	-	-	-
ZAC de S. Bachir	-	-	1 524	1	0	0	-	-	-	-
Sidi Chami	34 254	3	3 194	2	2 716	3	-	-	-	-
Nedjma	61 453	6	8 678	5	1 797	2	-	-	-	-
El Kerma	12 560	1	1 205	1	2 344	3	-	-	-	-
Ensemble	968 068	100	189 509	100	85 166	100	49 947	100	21 075	100

Source : DPAT et ONS – estimations B.E.T.U.R.

Le second pôle, plus éclaté, est situé sur un axe Nord – Sud partant d'Es-Sénia vers le Plateau de St Michel où se trouve le centre hospitalo-universitaire d'Oran (le C.H.U). Ces effectifs viennent accentuer les mobilités exercées par les employés des différents secteurs d'activité et des élèves scolarisés dans la ville d'Oran en particulier.

Le pôle universitaire réalisé récemment à l'Est d'Oran gagne de nouveaux espaces d'urbanisation amorçant ainsi un développement dans la continuité de la technopole USTO et en direction de Sidi el-Bachir et de Belgaïd.

L'agglomération d'Oran est ainsi constituée de véritables secteurs dynamiques dont les fonctions fondamentales de type tertiaire sont remplies par le centre-ville, le port et les quartiers péricentraux. Les fonctions industrielles et universitaires sont plutôt du domaine de la périphérie urbaine. Entre ces deux fonctions se tissent des échanges intenses, générateurs de flux quotidiens et occasionnels. Ainsi, ces pôles fonctionnels vont émettre et recevoir des déplacements, alors qu'auparavant ils étaient le plus souvent à sens unique et beaucoup moins intenses.

2.2. Mobilités contraintes et moyens de déplacement, des modifications qui se confirment avec l'étalement urbain.

Les mobilités contraintes constituent une des formes de mobilité spatiale, incontournables. L'étalement urbain a entraîné une nouvelle relation d'échange impliquant des mouvements pendulaires croissants entre le lieu de travail et le lieu de résidence. A travers cette relation qui a produit une déconnexion entre ces deux espaces, de nouvelles pratiques urbaines apparaissent et une nouvelle organisation spatiale se structure entre la ville et sa périphérie.

En effet, l'approche des mobilités quotidiennes des populations résidant en milieu périurbain d'Oran révèlent, dans la plupart des cas, un changement comportemental des individus dans la mesure où les lieux de travail des occupés se distinguent de plus en plus des lieux de résidence ; la mobilité résidentielle s'étant rarement accompagnée d'une mobilité professionnelle.

2.2.1. Des mobilités quotidiennes intenses entre la ville-centre et la périphérie.

Provenant à plus des deux tiers de la ville d'Oran, leur ancien lieu de résidence, les chefs de ménage actifs, les enfants scolarisés et les autres membres actifs de la famille ont vu leur parcours quotidien

s’allonger pour rejoindre leurs lieux d’activité. L’intensité des échanges quotidiens entre les deux espaces s’explique principalement par la dominance et l’importance des sites d’activités dans les quartiers anciens de la ville-métropole.

La distribution des lieux de travail des périurbains met en évidence l’importance des quartiers centraux en matière d’attraction de flux quotidiens provenant de la périphérie urbaine, flux contraints liés au travail. Le tableau 4 et la figure 4 appellent à deux observations essentielles : l’importance des deux quartiers centraux Médina Jdida et le centre-ville comme pôles d’activités principaux des périurbains d’Oran, et l’émergence relative de certains fragments périurbains actifs à Es-Sénia et Bir el-Djir.

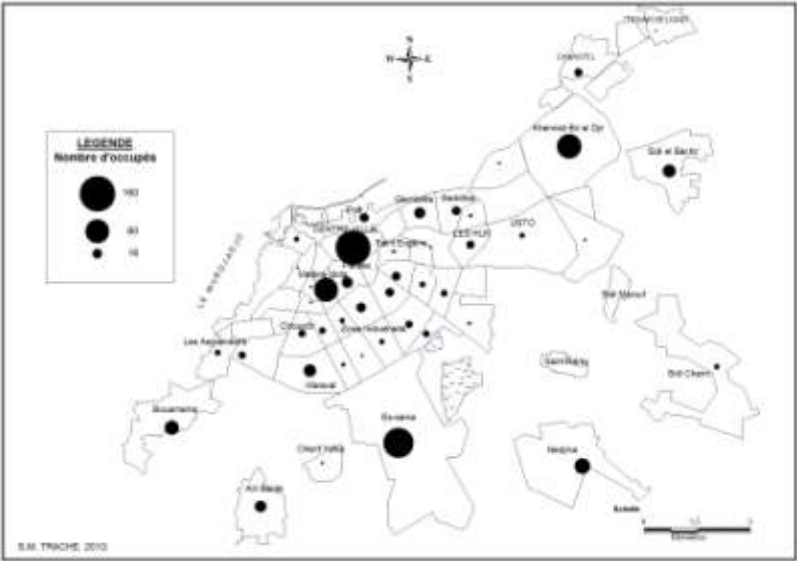
Tableau 4 : Lieu d’activité des chefs de ménage.

Lieu d’activité Lieu de résidence	Quartiers d’Oran		Communes d’Oran		Ensemble
	Effectifs	Part	Effectifs	Part	
Bernalvile	139	65,7	72	34,3	211
Chérif Yahia	232	63,6	132	36,4	364
ZHUN USTO	277	64,1	155	35,9	432
Khémisti	132	54,7	95	39,6	241
ZHUN Khémisti	153	69,2	68	30,8	221
Nedjma	95	34,7	179	65,3	274
Ain Beida	117	48,5	125	51,5	242
Sidi el-Bachir	121	50,7	118	49,3	239
Es- Sénia	51	37,2	86	62,8	137
Bouamama	136	52,1	125	47,9	261
Canastel	20	60,6	13	39,4	33

Sources : Enquêtes terrain de 2006 à 2008.

L'attraction des quartiers centraux n'étant plus à démontrer, ainsi que des quartiers intermédiaires offrant de l'emploi tant aux oranais qu'aux périurbains, implique des flux quotidiens d'une grande intensité entre la ville-centre et les noyaux périurbains. Appuyée par la figure 4, le tableau 4 illustre clairement le rôle que joue la ville-mère dans l'offre d'emploi aux occupés de la périphérie urbaine qui à un moment de leur vie y résidaient. Près des deux tiers des chefs de ménage travaillent dans un quartier de la ville d'Oran. Ils sont en grande partie dans le secteur tertiaire, dans l'administration pour l'essentiel et dans le commerce. Ils sont secondairement dans l'activité industrielle à Es-Sénia et à El Kerma. Leur migration résidentielle en périphérie s'est faite au détriment de l'éloignement de leur lieu d'activité.

Figure 4. Lieu de travail des périurbains d'Oran.



Source : S M TRACHE 2010

2.2.2. Des déplacements motorisés de plus en plus longs.

Il est évident que les emménagements des populations issues des quartiers centraux ou périphériques et s'installant en périphérie urbaine ont occasionné des déplacements supplémentaires, d'autant que plus des deux tiers des personnes enquêtées travaillent toujours dans la ville-centre. En effet, si on compare le lieu d'activité du chef de ménage avant de réaliser la mobilité résidentielle et après celle-ci, il s'avère que le lieu de travail est rarement un mobile incitant au changement résidentiel.

Ainsi, la périurbanisation concrétisée à travers les mobilités résidentielles et la production de l'habitat, a été à l'origine de la multiplication des déplacements et d'un allongement des parcours d'une population active ayant gardé le même emploi aux mêmes endroits¹⁰.

Le changement de lieu de résidence contraint, à hauteur de 83 % des personnes actives, à utiliser un moyen de transport mécanique pour se rendre au lieu de travail. Le tableau 5 met en évidence l'impact de la mobilité résidentielle sur les déplacements contraints liés au travail, déplacements devenus motorisés réalisés pour la plupart, soit par un transport collectif de type autobus, minibus ou fourgon aménagé (37,4 %), soit par un véhicule personnel représentant le tiers des modes de déplacement utilisés (36 %). Dans tous les cas, il s'agit ici d'une production supplémentaire de déplacements dont l'impact négatif sur l'environnement (pollution de l'air, congestion de la circulation,...) est à bien des égards une évidence.

L'analyse globale de l'évolution des déplacements du lieu de résidence vers le lieu d'activité s'est modifiée pour beaucoup de personnes actives. La comparaison des moyens de déplacements utilisés montrent le passage incontestable de la marche à pied vers l'utilisation du transport collectif. Ce changement de mode de transport est venu en plus pénaliser les populations mobiles des noyaux précaires en particulier et des grands ensembles d'habitat collectif. Les données du tableau 5 expriment le passage à une mécanisation des déplacements au détriment de la marche à pied en ce sens que 31% des actifs rejoignaient leur travail à pied, ils ne sont plus que 14%. Ils étaient 59% à utiliser une voiture, un autobus ou un taxi, ils sont 83% à le faire actuellement.

Dans les faits, des différences notables entre les fragments urbains sont relevées. La population nouvellement installée à Ain Beida, à Sidi el-Bachir et à un degré moindre à Nedjma se déplace de moins en moins à pied pour se rendre au travail. Ils étaient 35% à marcher à pied et ils ne sont plus que 19% à Ain Beida. La même observation est notée à Sidi el-Bachir : de 40%, ils passent à 23%. A Nedjma, le transport collectif est le moyen de transport le plus utilisé dans la mesure où il relie l'agglomération de Nedjma à la ville d'Oran.

¹⁰ L'emploi permanent en Algérie, salarié bien entendu, implique une faible mobilité professionnelle

Les zones d’habitat collectif n’échappent pas à ce constat, leurs populations nouvelles connaissent les mêmes tendances. Ainsi, les occupés étaient beaucoup moins mobiles ou du moins parcouraient des distances relativement courtes réalisables grâce à la marche pour se rendre au travail. Ils habitaient les quartiers d’Oran et travaillaient généralement à proximité ou dans des quartiers voisins et pouvaient se passer d’un quelconque transport motorisé.

Tableau n°5 : L’évolution des modes de déplacements des chefs de ménage actifs à travers la mobilité.

Agglomérations Moyen Transport	ZHUN de Khémisti		Bernalville		Khémisti		ZHUN de l'USTO		Sidi el-Bachir		Ain Beida		Moyenne (Avant)
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	
Véhicule particulier	54,8	65,7	48,6	58,1	22	71,9	19,6	33,3	17	14	-	-	27
Autobus	23,9	24,7	7,7	24,3	30,9	18	45,3	42,8	15,4	47,6	35	41	26,4
Taxi	1,3	1,4	-	-	1	-	-	3,2	-	-	-	9	0,4
Véhicule fonction	3,9	3,9	-	2,9	-	-	-	-	-	-	7	9	1,8
Transport du personnel	-	-	-	7,7	-	4,7		6,5	10	6	16	13	4,3
Marche pied	16,1	4,3	43,2	6,3	16,5	5,1	35,1	12,5	39,6	23	35	19	30,9
Deux roues	-	-	0,5	0,7	-	-	-	0,7	11	0,4	-	-	1,9
Divers	-	-	-	-	29,6	0,3	-	-	7	9	7	9	7,3
Ensemble	100	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	100	

Sources : Enquêtes terrain de 2006 à 2008.

Cela confirme une fois de plus la dissociation des lieux de résidence et des lieux d’activité et qu’accentuent l’étalement urbain et les mobilités résidentielles réalisées au sein de la métropole oranaise. Les choix résidentiels sont moins dépendants des lieux de travail devenus multiples. Ils s’organisent davantage autour de la vie personnelle et familiale et dépendent plus de l’aptitude à la mobilité et bien entendu des revenus des ménages. Mobilité résidentielle et mobilité quotidienne constituent alors deux facettes d’une même réalité : les arbitrages résidentiels des ménages à la recherche de logements plus vastes les conduisent de plus en plus souvent à privilégier les caractéristiques du logement souhaité aux dépens de la proximité de l’emploi.

2.2.3. Les mobilités supplémentaires liées à la consommation où centre-ville et Médina jdida sont les principaux pôles d'attraction des périurbains oranais.

Les mobilités résidentielles vers la périphérie urbaine ont induits des dynamiques spatiales nouvelles. Elles se traduisent, au même titre que les mobilités contraintes, par de nouvelles mobilités spatiales liées cette fois-ci aux achats quotidiens même si dans certains cas ils sont occasionnels, aux loisirs et à d'autres motifs de déplacement. Il s'agit de mobilités facultatives non contraintes par la temporalité et l'accomplissement des mouvements pendulaires. A l'inverse des mobilités contraintes dont les trajectoires sont connues et ne se modifient que rarement, celles liées à la consommation et aux services divers sont régies par la localisation géographique des équipements qui peuvent être soit rassemblés sur un territoire donné ou dispersés sur plusieurs espaces.

La ville d'Oran ne regroupe pas uniquement la majorité des emplois, mais elle concentre aussi l'essentiel des équipements commerciaux fournissant biens et services à l'ensemble de la population agglomérée.

Tous les biens et services fournis n'ont pas la même valeur, certains sont d'utilisation courante et peuvent être, selon leur disponibilité, satisfaits sur place ; d'autres par contre nécessiteraient un choix, un assortiment plus large, de grandes dépenses mais occasionnelles et ne seraient disponibles que dans des lieux de forte centralité.

Si la satisfaction des besoins en biens de consommation courante est généralement réalisée au lieu de résidence, sauf dans certains cas où les commerces de proximité font défaut, les centres en zone périurbaine dépendent fortement de la ville-mère pour les biens de consommation, même s'ils sont épisodiques.

L'étalement urbain et la périurbanisation n'ont conduit que tardivement à un développement important de l'équipement commercial sous forme de grands supermarchés et d'hypermarchés en périphérie (Ardis, Ritaj et Liper), comme cela a été souvent le cas en Europe dans les années soixante¹¹ et qui a donné naissance à une spécialisation des espaces périphériques. Au contraire, l'accentuation des disparités et de la dépendance envers la ville-centre est visible

¹¹ Une littérature abondante a bordé le phénomène du développement des commerces périphériques et des spécialisations fonctionnelles.

par les flux qu'elles engendrent. Les grandes créations commerciales développées ont, en général, un rapport avec la ville d'Oran et non avec la population locale : concessionnaires de voitures, sièges de grandes sociétés..., et la prolifération de commerces de proximité surtout. D'où le maintien de relations de consommation avec la ville-mère dont les effets circulatoires négatifs dus à l'étalement urbain, affectent de plus en plus le quotidien de la population oranaise.

Il ressort clairement des résultats obtenus par l'enquête directe, une périphérie urbaine oranaise largement dépendante de la ville-centre. Bien plus, une bonne partie des consommateurs de la périphérie continue à fréquenter les centres commerciaux de la ville d'Oran, et ce, parfois pour leurs achats les plus fréquents, les plus quotidiens.

Au terme de la multiplication de ces mobilités spatiales, le système de transport oranais s'est retrouvé dans l'obligation de s'adapter aux nouvelles exigences des populations.

2.2.4 - Etalement urbain et nécessaire adaptation des systèmes de transport.

Jusqu'aux années 1970, le réseau urbain oranais n'était pas très développé. En dehors de la ville-mère d'Oran, constituant la métropole, et d'Arzew zone d'activité, le poids des autres centres demeurait encore très réduit. De faibles relations d'échanges existaient entre une métropole centralisatrice d'emplois et de services et des communes en grande partie rurales et dépendantes.

Héritant d'une structure urbaine incohérente, la métropole va accentuer les dysfonctionnements¹² avec une urbanisation périphérique accélérée ces trente dernières années exclusivement par de l'habitat. L'absence d'une multipolarité autour d'Oran a eu des incidences négatives évidentes sur l'organisation des déplacements et tous les problèmes de transport et de circulation qui en découlent. Repenser le schéma de transport de l'agglomération oranaise (nouvelles lignes, extension de celles existantes,...), impliquer l'initiative privée (désengagement de l'Etat, crise conjoncturelle,...) dans la prise en charge des besoins des usagers en matière de

¹² Bendjelid A & Trache S.M., *"Les structures commerciales et les dysfonctionnements intra urbains dans la ville d'Oran"*; in revue du Labo EGEAT, Sous presse.

Bendjelid A. & Benchehida. D., *"Aspects de dysfonctionnement urbain au sein d'une métropole régionale : Oran"*; in Revue de géographie et d'aménagement d'Oran, n° 1, Oran, 1998, pp. 5-25.

transport, sont les principales tendances du secteur des transports collectifs dans l'agglomération oranaise.

L'éclatement de la ville d'Oran et son étalement sur un espace périphérique immédiat, puis sur les agglomérations rurales avoisinantes, ont posé une nouvelle problématique des déplacements et de l'organisation des transports au sein de l'agglomération oranaise dès la fin des années 1980. L'heure était en tous cas à une adaptation du système de transport pour faire face à une demande soudainement croissante d'une population de plus en plus mobile, car de plus en plus éloignée des centres d'activité et de consommation.

Au regard du schéma actuel d'organisation des transports collectifs dans l'agglomération oranaise, trois éléments nouveaux nous paraissent essentiels à évoquer qui ont permis d'adapter relativement l'offre de transport aux besoins de l'étalement urbain d'Oran : le prolongement de certaines grandes lignes existantes pour atteindre la périphérie urbaine, la création de nouvelles lignes tangentiels permettant de parcourir transversalement la ville d'Oran et la création de nouvelles lignes périphériques.

- Le prolongement de certaines lignes radiales existantes.

Les lignes radiales ont toujours constitué les principaux axes du transport collectif urbain d'Oran depuis que ce mode de transport existe. Elles n'ont pas fondamentalement changé, malgré quelques réajustements qui se sont traduits essentiellement par des extensions s'adaptant ainsi à une demande de plus en plus périurbaine. Elles assurent en fait la liaison entre la périphérie de l'agglomération et le centre-ville et convergent toutes vers cinq stations centrales (Fig. 5). Celles qui ont subi un prolongement d'itinéraire desservent en grande partie l'Est de l'agglomération d'Oran.

- La création de nouvelles lignes tangentiels.

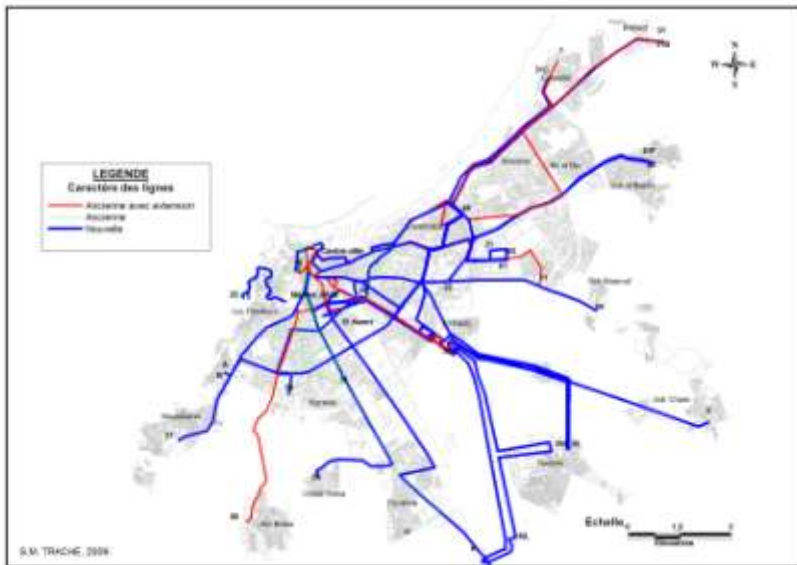
Comme leur nom l'indique, elles constituent des lignes tangentes avec les précédentes. Elles assurent des liaisons urbaines de rocade offrant ainsi des liaisons entre les quartiers périphériques d'une part et des liaisons avec les lignes radiales d'autre part. De nouvelles lignes viennent combler les insuffisances enregistrées dans la desserte des lignes existantes.

- La création de nouvelles lignes périphériques courtes.

Ces nouvelles lignes ont été créées suite à l'encombrement provoqué par les véhicules de type "fourgon aménagés" au sein de la ville. Ainsi, certaines lignes directes ont été éclatées en deux lignes

différentes tout en desservant les quartiers périurbains à partir des stations, qui sont parfois des terminus d'autres lignes, situées à la limite de la ville d'Oran. Elles assurent de cette manière la desserte des sites périurbains à partir des quartiers périphériques, et parfois aussi la desserte entre les localités périurbaines. Toutefois, au regard de leur fréquence et du nombre de véhicules utilisés à cette fin, les relations d'échange entre les sites périurbains, et en particulier entre les noyaux précaires, sont faiblement développées.

Fig.5 : Evolution du réseau de transports collectifs dans l'agglomération oranaise.



Source : SM TRACHE, 2009.

Globalement, le réseau de transport actuellement opérationnel s'est adapté au schéma d'urbanisation de l'agglomération oranaise des trois dernières décennies ; il s'est développé là où la demande a été la plus forte. L'Est de l'agglomération en premier et le Sud ensuite, sont les espaces périphériques les mieux desservis par les transports collectifs urbains reliant des zones résidentielles nouvelles aux zones d'emplois qui sont, de fait aussi, des zones à forte attractivité commerciale représentées par le Centre-ville et Médina Jdida d'une part, les zones universitaires d'Es-Sénia et de l'USTO d'autre part et de Belgaïd dans la période la plus récente.

Le schéma d'organisation du réseau de transport collectif urbain est globalement efficace. Mais la bonne desserte spatiale n'est pas

nécessairement synonyme de fluidité circulatoire. En effet, au vu de l'augmentation du parc roulant des transports collectifs, conjugué au développement de la motorisation individuelle, l'agglomération oranaise vit au rythme de l'asphyxie de la circulation résultant de ces excroissances urbaines. La phase de croissance spatiale d'Oran atteint ses limites organisationnelles, posant des problèmes de qualité de vie de plus en plus dégradés se traduisant par d'énormes problèmes de circulation liés à une surcharge du réseau routier urbain (embouteillages aux heures de pointe aux entrées et sorties de la ville et au niveau des carrefours urbains) et des déplacements de plus en plus longs, une pollution croissante... dus à cette nouvelle distribution spatiale des populations et des activités.

Conclusion

Les nouvelles urbanisations ont engendré un éclatement de la ville d'Oran en noyaux périurbains, après un étalement sur les espaces périphériques immédiats vite saturés. L'urbanisation de centres ruraux voisins devient inéluctable. Ceux-ci enregistrent des croissances démographiques importantes alimentées par la ville-mère redistribuant sa population par desserrement. Une périurbanisation soutenue s'installe qui se manifeste par un habitat tant individuel que collectif cerné par des poches de pauvreté accentuant ainsi la fragmentation sociale.

Le renversement des tendances migratoires se réalise dans la mesure où, aux mouvements centripètes massifs de ruraux appauvris par la misère des campagnes, succèdent des mouvements centrifuges intenses d'urbains en quête d'un logement ou d'un lot de terrain à bâtir dans une périphérie produisant des espaces bien hétérogènes.

La dissociation croissante des lieux de résidence et des lieux d'emploi, le maintien des mêmes centralités urbaines, bien que certaines centralités commencent à émerger, ont produit une multiplication des mobilités spatiales et par là même une nécessaire adaptation du système de transport à l'étalement urbain. Cette adaptation privilégie encore l'accessibilité à la ville-mère. Les noyaux périurbains planifiés connaissent une meilleure desserte par le réseau de transport collectif relativement densifié, mais surtout en liaison directe avec les points stratégiques de rupture de charge. Néanmoins, la multiplication des lignes de transport et le développement de la motorisation personnelle entachent la qualité de la vie urbaine : pollution en augmentation, congestion du réseau de circulation malgré les nombreuses réalisations de trémies,

d'autoponts et de voies rapides d'évitement (boulevards périphériques). La réalisation récente du tramway assure, certes, les liaisons avec les centres d'activité et les pôles de consommation, mais sera-t-il en mesure de désenclaver les noyaux périurbains marginalisés et d'alléger les flux circulatoires ?

BIBLIOGRAPHIE

Bendjelid A. & Benchehida. D., 1998, "Aspects de dysfonctionnement urbain au sein d'une métropole régionale : Oran"; in *Revue de géographie et d'aménagement d'Oran*, n° 1, Oran, pp. 5-25.

Bendjelid A & Trache S.M., "Les structures commerciales et les dysfonctionnements intra urbains dans la ville d'Oran"; in *Revue du Labo EGEAT*, Sous presse.

Berger M., 2004, "*Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*", Paris, CNRS.

Khattar Kh. & Soltani F.Z., 2007, "*Circulation et congestion dans l'agglomération oranaise*"; Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.

Messahel A., 2008-1, Une périurbanisation officielle dans un site contraignant : le cas de Nedjma dans l'agglomération oranaise; in *Espace Populations Sociétés*, Lille, pp. 88-99.

Semmoud B., 1995, Croissance urbaine, mobilité et changement social dans l'agglomération oranaise (Algérie), *Cahiers du GREMAMO*, n° 12, Université de Paris VII, pp. 3-70.

Sidi Boumediène R., 2005, "Alger : des réarrangements et des reclassements : vingt ans d'évolution de la métropole algéroise", in "*villes réelles villes projetées. Villes maghrébines en fabrication*", sous la dir de Boumaza N., éd. Maisonneuve & Larose, Paris, 691 p.

Trache S.M., 2010, "*Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise*", Thèse de Doctorat d'Etat en géographie, Université d'Oran, 368 p