

## Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran

Fafa Rebouha et Pascal Pochet

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4706>

DOI : 10.4000/cdlm.4706

ISSN : 1773-0201

### Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

### Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2009

Pagination : 335-353

ISSN : 0395-9317

### Référence électronique

Fafa Rebouha et Pascal Pochet, « Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 78 | 2009, mis en ligne le 15 février 2010, consulté le 07 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4706> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.4706>

---

Ce document a été généré automatiquement le 7 septembre 2020.

© Tous droits réservés

---

# Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran

Fafa Rebouha et Pascal Pochet

---

## Introduction

- 1 Les grandes métropoles maghrébines s'étendent et absorbent continuellement de nouveaux espaces. Les nouveaux espaces périurbains s'implantent ainsi sur des territoires de plus en plus lointains et séparés de la ville (autour de petites localités, villages, *douars*, ou sur des espaces non encore occupés). Toutes ces zones ne sont pas pauvres, mais certaines d'entre elles connaissent à la fois des problèmes d'équipement, de desserte, de précarité de l'habitat, de pauvreté et de chômage de leurs populations résidentes. Les recherches sur le Maghreb abordant la dynamique urbaine et ses modes de recomposition montrent que les évolutions récentes ont renforcé la ségrégation sociale<sup>1</sup>. L'espace périurbain d'Oran se caractérise globalement par un déficit d'équipements socio-économiques et un manque d'emplois et d'activités tertiaires, comme le montrent des enquêtes de terrain dans des communes telles que Hai Nedjma et Sidi El Bachir<sup>2</sup>. Ces espaces, très dépendants de la ville-centre ou de centres secondaires de la métropole, posent la question des mobilités quotidiennes et de leur prise en charge par les réseaux de transport<sup>3</sup>. Ces habitants du périurbain, pour lesquels l'accès à l'emploi est essentiel, sont nombreux à effectuer des déplacements quotidiens longs et coûteux pour se rendre à leur lieu de travail.
- 2 Accéder aux activités urbaines est indispensable à l'intégration de toutes les catégories sociales à la vie en ville. Cependant, les possibilités d'accéder aux activités ne sont pas distribuées de manière égale au sein des villes des pays en voie de développement. La population pauvre, qui a le plus besoin de services de base (éducation, santé) et de possibilités d'emploi proches, s'en trouve relativement éloignée en s'installant dans la grande périphérie comme cela est analysé dans le cas des villes d'Afrique

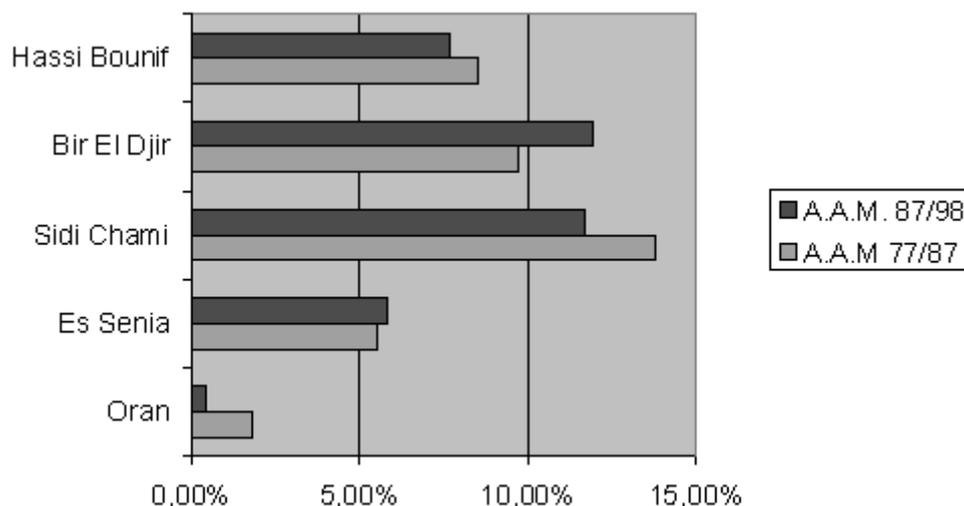
subsaharienne<sup>4</sup>. Aussi, ne bénéficiant pas d'une bonne offre en transport en commun, ils passent deux à trois heures en migration quotidienne<sup>5</sup>. Pour la population pauvre de périphérie, dont la majorité ne peut posséder un véhicule particulier et qui de plus a des difficultés à financer l'usage du transport collectif, la marche à pied devient le seul moyen de transport accessible<sup>6</sup>.

- 3 Nous nous intéressons dans cet article à l'accès à l'emploi, vital pour les populations pauvres. L'urbanisation précaire et le manque d'activités économiques des périphéries ont des conséquences sur la mobilité pour le travail de ces habitants à l'échelle du quartier et de la métropole. Quelles sont les difficultés quotidiennes des habitants de la périphérie pour accéder à l'emploi, situé souvent dans la ville-centre ?
- 4 Tout d'abord, il s'agit de rappeler brièvement le processus d'étalement urbain à partir de données sur la croissance urbaine de la métropole d'Oran. Nous présentons ensuite les caractéristiques des transports urbains et leurs conséquences sur les déplacements quotidiens vers Oran. Dans des zones sélectionnées, l'approche qualitative des besoins en mobilité des habitants de la périphérie défavorisée par des entretiens semi-directifs, permettra de mieux connaître les caractéristiques de la mobilité ainsi que les contraintes des déplacements quotidiens dans l'accès à la ville. Les pratiques de mobilité permettent l'intégration de l'individu à son environnement urbain, l'absence ou la rareté de ces pratiques tendent à assigner l'individu au lieu habité (voire même à son propre domicile) dans la périphérie déshéritée et l'exclut de l'espace de la ville où la majorité des services sont disponibles.

## Un étalement urbain rapide et incontrôlé

- 5 La population urbaine en Algérie n'a cessé d'augmenter ces dernières décennies. Les villes algériennes concentrent une part de plus en plus importante de la population totale : 14 % en 1886, 31 % en 1966, 50 % en 1987, 58 % en 1998<sup>7</sup>. Les villes attirent de plus en plus de population, en particulier celles qui ont un rayonnement important comme la métropole d'Oran.
- 6 La wilaya d'Oran a connu le solde migratoire le plus élevé en Algérie durant la période intercensitaire (entre 1987 et 1998, + 41 000, soit un solde près de deux fois supérieur à celui d'Alger, + 25 000<sup>8</sup>). Dans cette période, tandis que la population de la ville-centre connaît un faible taux de croissance de la population et un vieillissement démographique, les périphéries d'Oran sont caractérisées par de très forts taux de croissance de la population (figure 1), ainsi qu'un net renouvellement démographique<sup>9</sup>. La population de la wilaya d'Oran est dans sa grande proportion jeune, 62 % a moins de 30 ans et la population âgée de 60 ans et plus ne représentait que 6,9 % en 2005<sup>10</sup>. Cette population jeune est fortement marquée par le chômage. L'ONS (Office national des statistiques) fait état de 14 % de chômeurs en 2007, mais l'inactivité contrainte touche beaucoup plus de personnes, notamment chez les jeunes. Cette population en quête d'emploi et d'insertion urbaine a des besoins importants de mobilité, besoins qui demandent à être précisés.

Figure 1 : évolution de la population de la ville-centre et des communes limitrophes entre les trois derniers recensements.



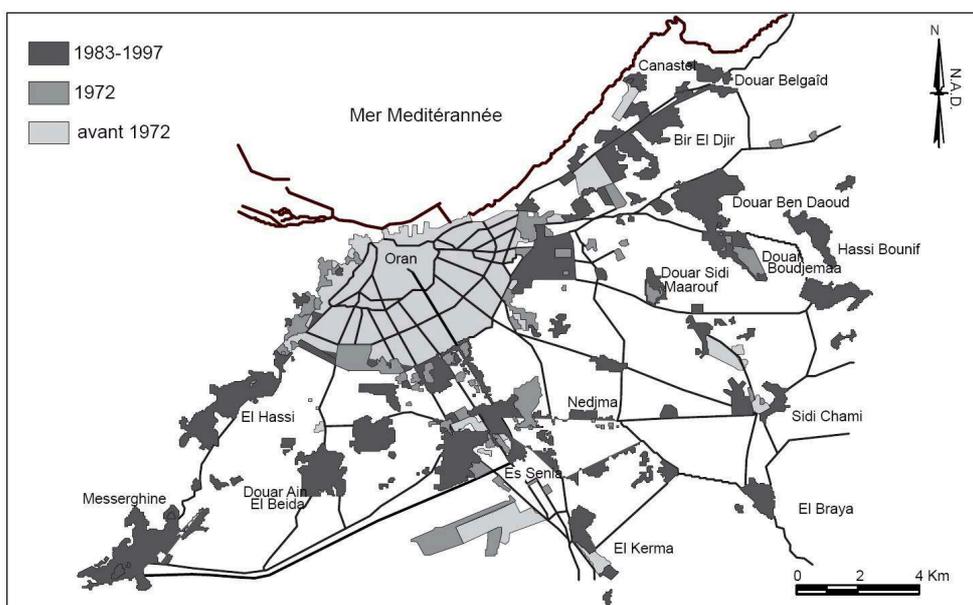
A. A. M : Taux d'Accroissement Annuel Moyen.

Source : données du RGPH (recensement général de la population et de l'habitat) et du Département de la planification et de l'aménagement du territoire de la wilaya d'Oran.

- 7 Les communes de Sidi Chami et de Bir El Djir ont augmenté en population dans un facteur de 1 à plus de 3, entre 1987 et 1998, celle de Hassi Bounif a plus que doublé tandis que la population d'Es Senia a aussi doublé. Cette croissance démographique s'est répartie de manière diffuse sur l'aire métropolitaine d'Oran (figure 2). Comme le note Bekkouche<sup>11</sup> : « Depuis les années 1970, période de reprise des constructions après l'indépendance, l'accélération de l'étalement urbain complique le problème de sa gestion ».
- 8 Les modalités de l'étalement urbain ont été diverses : le détournement des terres agricoles, la création de zones locales d'activités, la création de lotissements d'habitat et de coopératives résidentielles, de zones d'habitat d'urbanisation nouvelle (ZHUN) et l'implantation de tissu informel d'habitat dans la périphérie, etc. De plus, l'ouverture du marché immobilier générée par la cession des biens de l'État en 1981, la création des lotissements et des coopératives immobilières, la multiplication des logements sociaux et promotionnels... ont permis une certaine mobilité résidentielle<sup>12</sup>. Mais de manière générale, une famille aux ressources faibles à moyennes autoconstruit son habitation car ses chances d'accès au marché formel du foncier et de l'immobilier sont particulièrement réduites<sup>13</sup>. Des familles sont venues s'installer aux abords des villes en quête de revenus mais aussi de sécurité car fuyant les risques dus au terrorisme des années 1990.
- 9 À Oran, l'expansion de l'habitat non planifié a eu de multiples causes, dont le désengagement de l'État dans le contrôle de l'urbanisation depuis la crise politique des années 1990. En effet, cette urbanisation a été marquée dans la réalité par des pratiques d'occupation de l'espace éloignées des orientations énoncées par les instruments d'urbanisme. Notamment, l'urbanisation sur les terres agricoles a suscité des réactions face au non-respect de la réglementation<sup>14</sup>, des constructions illicites hors périmètre d'urbanisation se sont développées dans le sens inverse projeté par le Plan d'urbanisme

directeur, jusqu'à la création d'un lotissement de 51 ha avec 6 000 habitants hors périmètre d'urbanisation<sup>15</sup>.

Figure 2 : extension de la métropole d'Oran jusqu'en 1997



Source : Bendjelid et alii, 2004.

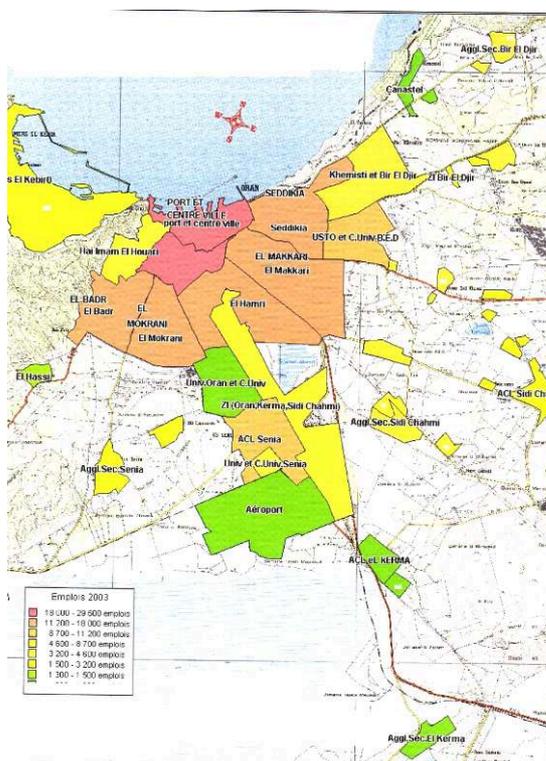
- 10 La conception de l'urbanisme et des infrastructures de desserte ne se sont pas faites de façon coordonnée dans la métropole d'Oran, aussi les habitants des zones situées dans la périphérie subissent les conditions de déplacements difficiles. En particulier, la commune d'Oran attire des flux quotidiens pour le travail du fait d'une forte concentration des emplois dans les secteurs de la ville d'Oran (figure 3). Il est vrai que tous les emplois ne se situent pas à Oran, les zones industrielles et d'activités situées en périphérie sont également fortement pourvoyeuses d'emplois.
- 11 Cependant, ces emplois sont la plupart du temps hors d'accès des actifs résidant à proximité, car ils exigent des compétences, des qualifications, mais aussi des relations au sein des organismes qui les proposent, toutes caractéristiques dont sont démunies les pauvres. Selon une étude de l'ONS sur le mode d'accès au travail en Algérie, près de la moitié des travailleurs ont eu recours à leurs relations personnelles et familiales, plus qu'aux contacts formels avec l'employeur et aux concours pour trouver l'emploi qu'ils exercent<sup>16</sup>. Ainsi les jeunes en recherche d'emploi et en quête d'insertion sociale sont fatalistes et convaincus que ne pas avoir de connaissances va les exclure de l'accès au travail :

Le travail... c'est le travail qui te cherche, je te le jure, si tu as les connaissances tu travailles, si tu n'as pas de relations tu ne travailles pas. Avec les connaissances tu peux trouver un poste mais sans les connaissances tu ne trouves pas. (femme de niveau universitaire de 26 ans, Hassi Ameur)

Je vois des gens, comme mon oncle qui a eu une licence et qui reste chômeur, il ne travaille pas, beaucoup de gens, pas un, pas deux, tout se fait avec les connaissances aujourd'hui, moi je vois que celui qui a les connaissances il accède au travail et celui qui n'a pas les connaissances il reste chez lui. (homme de niveau universitaire de 20 ans, Emir Khaled à Hassi Bounif)

- 12 Des émeutes de jeunes ont eu lieu et continuent de faire irruption sporadiquement dans la périphérie d'Oran et dans d'autres villes<sup>17</sup>. Les jeunes expriment ainsi leur amertume vis-à-vis de leur marginalisation du monde de l'emploi, en dépit de l'existence d'unités industrielles et agroalimentaires toutes proches. La progression de la délinquance, observée notamment après la fermeture de certaines usines de taille importante peut également être mise en relation avec l'absence de perspectives d'emplois pour les jeunes.
- 13 Les situations de chômage et de faible qualification renforcent la précarité des actifs résidant dans les territoires périurbains, et des jeunes en particulier. Comme il a pu être montré dans un autre contexte, les zones urbaines sensibles d'Ile-de-France, il existe de forts contrastes socioéconomiques au sein même des zones défavorisées. Les déterminants principaux en sont le degré d'inadéquation entre la structure des qualifications offertes et demandées localement (*skill mismatch*), la distance physique aux emplois, compte tenu des infrastructures de transport (*spatial mismatch*, les zones de lointaine périphérie étant plus concernées par ce problème), et enfin, les effets de composition sociale et de ségrégation résidentielle<sup>18</sup>, tous facteurs qui paraissent également jouer un rôle dans les difficultés d'accès à l'emploi dans la métropole oranaise.

Figure 3 : nombre d'employés par secteur en 2003.



Source : Schéma directeur de transports et étude de faisabilité du tramway de l'agglomération oranaise, rapport de mission 3, vol. 1 : diagnostic des déplacements INGEROP & BETUR, Alger.

## Une offre de transport périurbain essentiellement artisanale

- 14 Dans un contexte où l'activité se fait sur des fonds privés, l'équilibre financier des opérateurs privés de transport collectif est rendu difficile par tout un ensemble de facteurs : structures urbaines peu favorables (étalement diffus, urbanisation disparate), caractéristiques sociales des usagers, déséquilibre des flux de déplacements dans l'espace (en raison des migrations alternantes) et dans le temps (forte concentration de la demande en pointe du fait des scolaires et des actifs). Ces problèmes sont très répandus en Afrique<sup>19</sup>. Autre limite que montre cet auteur, le secteur du transport, à caractère artisanal, ne possède ni les compétences ni le financement pour garantir une offre adaptée et durable.
- 15 L'actuel réseau de transport collectif suburbain présente une faible qualité de service (fréquences irrégulières, absence des transporteurs sur certains itinéraires, non-respect de l'utilisateur...). Cette offre est mal répartie dans le temps et dans l'espace car les opérateurs préfèrent desservir les axes à forte demande et délaissent les moins denses pour assurer la rentabilité de leur activité. Par conséquent le réseau de transport ne permet pas une offre régulière, en particulier dans la périphérie. Enfin, l'organisation du réseau de transport dépend aussi de la performance des véhicules de transport en commun, qui sont souvent de petite taille. La direction de transport de la *wilaya* d'Oran peut difficilement gérer et faire respecter la réglementation au nombre important d'opérateurs exerçant, sur le périmètre périurbain en particulier<sup>20</sup>. Les estimations de la Direction de la planification et de l'aménagement du territoire d'Oran font en effet état de 823 opérateurs suburbains et ruraux avec 945 véhicules en 2007. Nous avons pu constater que les lignes classées suburbaines et rurales sont caractérisées par un faible niveau de gestion et de contrôle.
- 16 Dans ce contexte, la mobilité quotidienne pour le travail apparaît très contrainte du fait de la localisation de l'activité professionnelle et de l'usage du transport collectif, comme le montrent les descriptions suivantes du déroulement des déplacements domicile-travail quotidiens en transport collectif.

## Méthodologie

- 17 À partir d'une grille d'entretien, des entretiens ont été réalisés pour analyser les comportements de déplacements, les contraintes rencontrées, la situation sociale, et l'environnement du lieu de vie. De façon générale, le mode de vie, l'usage de la ville et les besoins de déplacement diffèrent selon le genre, le revenu, l'âge, la position de la personne dans le ménage et l'histoire résidentielle du ménage. Les activités pratiquées, les lieux fréquentés, ainsi que les attitudes face aux divers moyens de transport sont des caractéristiques à partir desquelles les modes de vie des citadins peuvent être interprétés<sup>21</sup>. L'étude de la mobilité urbaine d'une part, et des représentations spatiales d'autre part, permettent en effet de comprendre les logiques comportementales adoptées face à de fortes contraintes socio-économiques<sup>22</sup>. Plus précisément, dans notre étude, il s'agit de révéler les besoins et les difficultés de mobilité des habitants du périurbain, d'en connaître les raisons, et de comprendre l'effet de ces difficultés sur le mode de vie et l'insertion sociale des individus.

- 18 Ces entretiens ont été réalisés dans la période de mars à septembre 2007 auprès de 40 familles situées dans huit quartiers de la grande périphérie sud et est d'Oran. Ces quartiers sont les suivants : Hassi Ameer, Hassian Ettoual, Med Boudiaf, Ain El Beida, Hassi Bounif, Hassi Ben Okba, Boufatis, Emir Khaled (tableau 1). Ils ont été choisis pour refléter des situations différenciées en termes de distance au centre, de desserte en transport en commun, d'équipements et d'emplois sur les lieux, et enfin de niveau de vie des populations résidentes. De plus, ces quartiers sont mal desservis (voirie et services de transport) et les habitants des périphéries pauvres ont un faible taux de motorisation. Selon l'enquête transport réalisée en 2000, le taux de ménages équipés d'au moins une voiture était de 21 % dans l'agglomération d'Oran, mais pour des communes situées en périurbain, ce taux est encore inférieur<sup>23</sup>.
- 19 Lorsque cela était possible, plusieurs membres de chaque ménage ont été interviewés individuellement. Les ménages enquêtés sont d'origine géographique variée et n'ont pas tous le même niveau économique ou d'instruction, mais la majorité peut être qualifiée de pauvres et/ou peu instruits.

Tableau 1 : Caractéristiques des zones enquêtées

| Agglomération   | Type | Population 1998 |
|-----------------|------|-----------------|
| Hassi Bounif    | ACL  | 15 157          |
| Hassi Ameer     | AS   | 3 626           |
| Emir Khaled     | AS   | 8 622           |
| Med Boudiaf     | AS   | 2 739           |
| Hassian Ettoual | ACL  | 7 530           |
| Boufatis        | ACL  | 5 977           |
| Hassi Ben Okba  | ACL  | 9 253           |
| Ain El Beida    | AS   | 26 893          |

ACL : agglomération chef lieu, AS : agglomération secondaire

- 20 Parmi les 40 ménages interrogés, nous distinguons différentes personnes concernées par l'accès à l'emploi :
- 19 actifs occupés dans un cadre formel ; la plupart d'entre eux vont à la ville-centre (que nous avons nommés les « mobiles contraints »), d'autres travaillent dans les zones industrielles en périphérie...
  - 48 actifs occupés dans des petits boulots ou dans un cadre informel, emplois qui peuvent se situer dans les différentes parties de la ville, dans les quartiers limitrophes ou dans le quartier même.
  - 34 chômeurs, en recherche de travail ou découragés.
- 21 Pour identifier les difficultés d'accès à la ville, nous avons ainsi sélectionné en particulier les extraits d'entretiens d'actifs mobiles contraints qui vont travailler à Oran depuis leur quartier périphérique, et ceux d'individus qui ont des limitations d'accès à l'emploi : chômeurs ou personnes vivant de petits boulots.

## Le chômage ou les petits boulots au quartier

- 22 Les discours des chômeurs et des travailleurs de l’informel rencontrés montrent la situation de précarité de ces individus, en grande partie due à l’absence d’opportunités d’emploi. Ils mettent aussi en évidence le coût élevé de transport :

Je suis sans travail, je reste à la maison ou je sors dans le quartier. Je vais chercher [du travail] mais je ne trouve pas, on refuse de me recruter, et puis, je ne peux pas travailler gratuitement, avec 100 Da [100 dinars, soit 1 euro] par jour, je voudrais travailler pour m’acheter des habits [...]. 100 Da me permet juste d’acheter de quoi manger et de payer les déplacements. Depuis, je te dis la vérité, je suis dégoûté, je ne cherche plus de travail. (garçon de 17 ans, Hassian Attoual)

- 23 Des jeunes sans qualification ne peuvent prétendre à des emplois rémunérateurs et qui leur permettraient d’assumer leurs propres dépenses, et notamment de prendre en charge les frais de transport. Les faibles revenus rendent l’activité peu intéressante et peu motivante surtout dans le cas où les déplacements en transport en commun sont nécessaires. Aussi, certains marchent :

Hier j’ai fait des travaux publics toute la journée à Hassi Bounif. Je vais à pied et je reviens à pied avec mes amis, 1 heure à peu près [de Hassi Ameer à Hassi Bounif]. C’est un travail temporaire, pour trois mois et après il faut que je cherche. Avant, j’allais partout, USTO, centre ville, je faisais tout, je vendais les sachets, je travaillais dans les chantiers quand je trouvais [...]. Il y a des gens qui te font travailler comme un âne et ils ne te payent pas. On est ni assuré et tout. Des fois je n’avais pas de quoi payer le transport, une fois j’ai passé la nuit dans un abri de bus dans le quartier des Amandiers [sud-ouest d’Oran] pour ne pas être obligé de revenir à Hassi Ameer, de payer le transport aller-retour. Nous les pauvres, on ne nous donne pas de travail. Tu vois dans la zone de Hassi Ameer, il y a les usines... (garçon de 18 ans, Hassi Ameer)

- 24 Les chômeurs rencontrés, qui habitent des quartiers marginalisés et souvent insalubres, vivent dans l’insécurité et l’incertitude du lendemain. En particulier, ce sont eux les plus sensibles au coût du transport collectif artisanal. De plus, cette catégorie est pénalisée par l’absence de possibilités de travail à proximité du quartier. Être au chômage et ne pas pouvoir accéder à la ville est un lourd handicap pour s’insérer socialement<sup>24</sup>.

- 25 Les difficultés d’insertion sociale rencontrées par les jeunes habitants de la périphérie sont étroitement liées au fait de ne pas pouvoir trouver de travail. Les difficultés de recherche d’emploi amènent la personne à effectuer des déplacements nombreux et variés dans cet objectif, ou à l’inverse, ont pour conséquence de l’« assigner » à son quartier lorsqu’elle renonce à se déplacer dans la ville<sup>25</sup>, notamment pour des raisons financières, comme le montre l’extrait suivant :

À cause du transport, tu prends pour 50 Da [...] et là où je trouve je travaille, le plus important, c’est que je ramène de quoi manger pour mes enfants [...]. Ces jours-ci, je suis sans travail, je travaillais chez une femme à Oran qui a déménagé. [...] Je cherchais chez les gens, je frappais aux portes pour demander s’ils ont besoin d’une femme de ménage, mais je ne trouve pas, parce que je suis diabétique, les gens ne m’embauchent pas, j’ai travaillé chez une femme à Maraval [Oran], elle m’aidait, et puis j’ai arrêté, mais elle me donnait trop de travail, elle me payait 300 Da [3 euros] par jour, et tu la dépenses seulement pour le transport. Je payais trois transports, puis je ne pouvais rien faire pour mes enfants avec 300 Da. (femme de 42 ans, Hassi Ameer)

- 26 Pour ces individus qui souffrent de la pauvreté, le transport représente pourtant une contrainte de moindre importance, le plus important est de trouver un travail et ne plus vivre dans le sentiment que demain ils n'auront pas de quoi acheter à manger, comme l'enquêtée déjà citée ci-dessus :

Je ne me plains pas du transport, c'est le travail [...] moi tout ce que je demande de mon Dieu c'est un travail.

- 27 Cette recherche d'emploi est donc coûteuse et difficile à assumer pour des personnes ne disposant pas de ressources propres pour leur transport vers Oran. Ainsi certains ne trouvent pas d'autres alternatives que d'emprunter pour faire des déplacements ponctuels vers la ville lorsqu'un client se présente :

Je travaille comme réparateur de machine à café, mais le travail, il n'y en a pas beaucoup. Je vais chercher du travail chez les cafeterias pour voir s'ils ont besoin de réparation, partout, Gdyl, Oran, je vais au centre-ville d'Oran, quand ils ont besoin de moi, ils m'appellent [...]. Quand je trouve du travail, je me débrouille pour le transport, j'emprunte. (homme de 28 ans, Hassian Ettoual)

- 28 Les habitants de la périphérie en quête d'un emploi sont de tous âges et sont aussi bien des femmes que des hommes, mais ils souffrent des mêmes contraintes. Le travail précaire, préférable au chômage, ne permet pourtant pas de payer le loyer et d'améliorer la situation financière, mais seulement de subvenir aux besoins quotidiens. Ces travailleurs ne sont pas protégés sur les plans matériel et social. Les emplois devenus précaires ou partiels assurent rarement de bonnes conditions de vie, créant des situations d'exclusion.

## Les conditions de déplacement en transport collectif vers Oran

- 29 Le centre-ville d'Oran présente la perspective de meilleures rémunérations pour les jeunes habitant la périphérie. Pourtant, le manque d'offre de transport collectif, en fin de journée notamment, et la durée du trajet peuvent s'avérer dissuasifs, amenant parfois certains, comme cette jeune fille, à essayer de travailler plus près de son quartier :

Je viens de commencer mon travail de coiffeuse ici à Hassi Ameur. Avant, je travaillais dans une pizzeria au centre-ville à Miramar et j'étais mieux payée qu'ici, j'avais jusqu'à 8 000 Da par mois, ici je ne peux avoir que 5 000 à 6 000 Da. Ces derniers temps, je m'étais débrouillée pour trouver du travail de coiffeuse au centre-ville d'Oran, mais le trajet est trop long pour moi, j'ai quitté ce travail. La rémunération était plus intéressante, il y avait plus de clients. J'ai travaillé quelques jours et c'était dur parce qu'il fallait arriver à 8h au centre-ville d'Oran le matin, et le retour j'arrivais chez moi après le maghreb [coucher du soleil]. (jeune fille de 23 ans, Hassi Bounif)

- 30 Ces cas évoquent les difficultés rencontrées par les actifs modestes en France, qui sont conduits à privilégier la proximité de l'emploi au domicile au détriment d'autres choix possibles, du fait de l'éloignement et des problèmes de transport rencontrés<sup>26</sup>, ou qui sont dissuadés de rechercher un emploi à faible gain du fait de la pénibilité des déplacements, lorsqu'ils résident en banlieue<sup>27</sup>.
- 31 À Oran, les tentatives d'ajustement de l'offre du transport à la demande n'ont pas permis d'améliorer les conditions de déplacements ni même de satisfaire la demande en transport. Les analyses portant sur des villes du Maghreb telles que Casablanca ou

Tunis montrent que le réseau de transport est synonyme de pénibilité pour les usagers<sup>28</sup>. La situation est la même à Oran. En effet, le temps d'attente, la pénibilité, le manque de respect, la surcharge des moyens de transport sont le quotidien des usagers. Le temps d'attente (à la station et dans le bus) varie selon les saisons, selon la localisation des stations et les périodes dans la journée ; lorsque la station est située dans la ville-centre, en heures de pointe l'hiver, l'attente peut durer une heure.

- 32 La difficulté à accéder au véhicule de transport collectif dépend elle aussi de la localisation de la station sur la ligne de transport. Les extraits qui suivent illustrent ces conditions difficiles. En particulier, le fait que le bus ne démarre qu'après remplissage et l'entassement dans les véhicules gênent fortement les usagers. En effet, les transporteurs recherchent une rentabilité coûte que coûte à leur activité et se soucient peu du confort des usagers :

Maintenant en vacances [l'été], il y a les bus. Quand les gens commencent leurs études [année scolaire, l'hiver] tu ne croiras pas tes yeux, le monde qu'il y a, des fois j'attends une heure, surtout l'après-midi, à Mdina Djidida quand tu veux revenir, tu attends une heure, parce qu'il y a des personnes qui travaillent à Mdina Djidida [...]. Le problème des bus, c'est qu'ils ne respectent pas l'utilisateur, ils remplissent le véhicule, ils ne laissent pas de la place pour que les gens puissent se mettre debout sans gêne, s'il reste un petit espace, ils te demandent de pousser pour remplir de plus en plus le bus, on étouffe avec la chaleur, les odeurs. Le transporteur nous dit : « si cela ne vous plaît pas prenez un taxi, moi je travaille et je veux gagner ma journée, c'est mon gagne-pain ». (homme de 30 ans, Ain El Beida)

- 33 Par rapport au fonctionnement des itinéraires de bus, les multiples changements de lignes de transport et de véhicules entraînent des temps de trajet élevés (supérieurs à deux heures pour un aller simple dans l'extrait qui suit) :

Je suis chauffeur de camion des déchets ménagers au secteur d'El Hamri à Oran. Je sors à 11h de chez moi. Et je finis tard [...] au retour, je prends le 4 G « De Yaghmourassen à USTO », je descends à El Hamri, l'aller je prends le fourgon de Hassi Ameur à Bounif. Après, je prends la navette de Hassi Bounif à USTO, après je prends le 4 G. Parfois, je prends un transport de Hassi Bounif pour aller à Dar El Beida et de là je prends le 4 G. (homme de 44 ans, Hassi Ameur)

## L'offre irrégulière de transport, une réalité quotidienne

- 34 Les usagers du transport collectif sont également confrontés à des modifications imprévisibles qui perturbent le déroulement de leurs activités quotidiennes. Les opérateurs de transport, pour augmenter leurs recettes quotidiennes, ont des pratiques peu respectueuses de l'utilisateur, comme le refus d'effectuer des arrêts sur une partie de leur trajet. Jusqu'à récemment, le coût de transport sur les trajets séparés d'une ou deux stations pouvait être réduit<sup>29</sup>. Mais, dans ce cas, les habitants de certaines zones n'étaient pas pris en compte par les transporteurs. Les opérateurs du transport, compte tenu de la forte demande, font une sélection des usagers. L'extrait suivant décrit un exemple de ces pratiques :

Ces transporteurs refusent parfois de nous faire monter pour aller à Hassi Ameur [...] des fois tu trouves, des fois je reste à attendre à Hassi Bounif presque une heure, des fois, c'est la crise qui tombe du côté de Hassi Bounif, quand tu ne trouves pas, tu vas marcher, je revenais plusieurs fois à pied chez moi l'hiver parce qu'il n'y avait plus de transport. (homme de 44 ans, Hassi Ameur)

- 35 Face à ces problèmes, la marche à pied représente donc la seule alternative pour ces usagers qui dans d'autres cas la combinent aux transports collectif sur une partie des trajets. D'autres, ne pouvant effectuer une partie du trajet par la marche à pied font appel à des taxis clandestins (transport informel) et dont le coût est important :

Des fois quand je ne trouve pas le transport, je prends un clandestin et ça me coûte 100 Da de Hassi Bounif à Hassian Attoual. (homme de 46 ans, Hassian Ettoual)

- 36 L'offre s'adapte difficilement à la demande, ainsi les changements de fréquentation de l'offre en transport selon les saisons sont également durement ressentis :

Je travaille au service des impôts, centre-ville. Je prends tous les jours le transport collectif. En été, je trouve les fourgons, mais dans la période scolaire on souffre. La période scolaire c'est un calvaire. L'hiver, il y a beaucoup de monde. Il y a les travailleurs, les élèves scolarisés au CEM et au lycée et ceux qui vont à Oran, qui sortent en même temps et qui prennent le transport. Nous avons un problème de transport collectif l'hiver. L'hiver, des fois je ne rentre que vers 20h, je reste dehors, avec le froid et tout. (homme de 46 ans, Hassian Ettoual)

## Des transports collectifs qui coûtent cher

- 37 En 1995, à Oran les dépenses totales moyennes par ménage étaient de 113 Da/jour (3 000 Da par mois), soit 9,5 % des dépenses totales (en 1980 et 1988 elles étaient respectivement de 9,1 % et 11,4 %) <sup>30</sup>. Il était demandé aux actifs interviewés d'estimer le revenu mensuel tiré de leur activité (salaire ou bénéfice) et les sommes dépensées pour les trajets entre domicile et travail. Pour les individus qui travaillent dans un cadre informel et qui n'ont pas de revenu régulier, les estimations peuvent être difficiles. Mais cette part des dépenses en transport collectif pour se rendre au travail à la ville-centre se situe entre 6 et 16 % du revenu de l'activité pour les actifs pauvres auquel il faut ajouter, comme dépenses directement induites par le travail, les dépenses liées aux petits achats et aux repas :

Puisque je déjeune à l'extérieur j'ai le tabac, le tout me coûte 200 Da. Tous les jours 200 Da, si tu calcules cela par mois, c'est beaucoup. (homme de 46 ans, Hassian Ettoual)

## Pénibilité des liaisons en transport collectif

- 38 Les individus qui souffrent des conditions de transport collectif essayent parfois, par des démarches, de faire en sorte que leur lieu de travail soit plus proche. Mais ces cas sont rares, car généralement le choix du lieu de travail et les horaires ne dépendent pas d'eux. Contraintes par rapport au transport collectif, temps de marche à pied entre la station de transport collectif et le domicile, pénibilité des conditions de déplacement, non-respect caractérisent le vécu quotidien des « mobiles contraints ». Il faut donc, pour ces « mobiles contraints », s'adapter coûte que coûte aux difficultés quotidiennes d'accès à leur lieu de travail :

Si je te décrivais la souffrance due au transport, tu ne pourras pas me croire. Il y a deux ans, on pouvait utiliser une ligne directe de la zone d'USTO à Boufatis. Mais après la suppression de cette ligne, nous étions obligés d'utiliser la ligne qui démarre à partir de Hassi Bounif. Cela revient à trois lignes de transport et parfois quatre, la durée de mon trajet varie entre 60 minutes à 90 minutes. Tu sais, ces deux dernières années, j'ai pu travailler à Hassi Bounif, je mettais moins de temps dans le transport et c'était pas loin. Ce lieu de travail m'arrangeait parce que je ne prenais

qu'une seule ligne de transport [...] mais voilà, mon directeur du centre d'Oran m'a fait rappeler pour retourner à mon ancien lieu de travail au centre-ville. (femme de 37 ans, Med Boudiaf)

- 39 Le manque de respect dans les lieux de transport est particulièrement ressenti par les femmes :

Le matin je sors à 7h, je marche 20 minutes à peu près, c'est long et fatigant, mais le plus difficile dans la marche à pied c'est le retour parce que je dois monter la pente qui me fatigue [...] parfois pour ne pas me faire tarabuster par mon chef de service à cause du retard et qui me demande de remplir une fiche de retard à chaque fois, je supporte et je me fais même frapper et je monte le bus quand même [...] le transport est insupportable, ça me rend malade, les gens ne respectent pas [...] en arrivant à la station de bus, j'ai attendu 15 minutes pour monter le bus à cause de la bousculade. (femme de 37 ans, Med Boudiaf)

- 40 Du fait que l'offre est moins importante que la demande durant les heures de pointe, les travailleurs qui doivent arriver à l'heure au travail se disputent les places en transport public. Ces interviews ne sont pas des cas isolés et montrent le degré de pénibilité qu'éprouvent quotidiennement les employés au centre-ville. Ces employés arrivent fatigués ce qui peut jouer sur la productivité et le rendement au travail :

En arrivant au travail, c'est pas loin de la station, j'arrive au bureau, je me repose un peu au bureau, le travail au bureau je le fais sans problèmes. (femme de 37 ans, Med Boudiaf)

- 41 L'effet de la pénibilité des conditions de transport<sup>31</sup>, chez les femmes en particulier, se prolonge aux activités effectuées au domicile qui sont réduites ou qui ne sont pas faites, le programme d'activités étant restreint à cause de la fatigue éprouvée par les usagers et du temps passé en transport. Dans ce cas les tâches ménagères sont parfois concentrées pendant le week-end :

J'arrive exténuée chez moi parce que je marche à pied pour à peu près vingt minutes avec le transport et tout. À mon retour je ne peux rien faire, je dois préparer à manger, et tout ce qui est ménage, je le laisse à la fin de semaine. À cause de ça je programme le grand ménage pour le week-end. (femme de 37 ans, Med Boudiaf)

## D'autres conditions de transport pour ceux qui bénéficient du transport de l'entreprise pour se rendre à leur lieu de travail

- 42 Le contraste est fort avec les actifs employés par de grosses entreprises, qui n'utilisent pas le transport collectif artisanal pour leurs déplacements domicile-travail et ne sont donc pas concernés par les contraintes dues à ce mode de déplacement. Les employés qui bénéficient du ramassage de l'entreprise effectuent quotidiennement des déplacements dans des véhicules de transport confortables avec un service régulier en fréquence et en durée de trajet, ils n'ont pas de budget à consacrer à leurs déplacements domicile-travail. Il apparaît que cette catégorie utilise rarement ou pas du tout le transport collectif classique, pour ne pas subir ses contraintes et ses difficultés, et le justifie par la mauvaise qualité de service. Lorsque la question se pose, ils préfèrent alors renoncer à leur déplacement, effectuer des trajets à l'échelle du quartier, ou compter sur un parent motorisé, comme le montre l'extrait suivant :

Comme mon père nous avons le transport de l'entreprise. Je travaille à Sonatrach et mon frère aussi, on utilise le transport de l'entreprise. Moi le transport collectif des

fourgons, je ne le connais pas. Ces fourgons qui sont sales et qui entassent les gens, jamais, j'attends mon cousin qui a un véhicule, il vient me chercher et on va au centre-ville ou à Ain El Turck [...] sinon, je ne sors pas. (homme de 25 ans, Hassian Et Toual)

- 43 La disponibilité d'un transport d'entreprise permet à cet homme d'effectuer des déplacements hors travail vers les quartiers centraux ; du fait des sommes économisées par un usage plus rare des transports collectifs artisanaux, il hésitera moins à se payer un taxi collectif plus onéreux :

Je travaille à Hassi Aneur à l'Usine, j'ai le transport d'entreprise mais quand je rate le transport qui passe à 7h30, je vais à pied : 15 mn, je vais faire des achats pour le ravitaillement du local commercial quand j'ai la possibilité d'utiliser le véhicule de l'entreprise, je m'entends avec le chauffeur et je vais à Oran pour mes affaires, parfois, je prends un clandestin (homme de 51 ans, Hassi Aneur).

## Conclusion

- 44 Les personnes rencontrées dans les zones d'enquête sont pour la plupart pauvres ou très pauvres, même si certaines font partie de la petite classe moyenne. À travers ces entretiens, les conséquences de l'étalement urbain apparaissent dans l'ensemble négatives : le quotidien est difficile dans un espace urbain non maîtrisé en périphérie et qui ne bénéficie pas d'un système de transport adapté. Les contraintes d'accès à la ville caractérisent le vécu quotidien des actifs de la périphérie, de ceux qui effectuent un déplacement quotidien dans la ville pour l'emploi, que cet emploi soit formel ou informel, comme de ceux qui ne travaillent que rarement et sont découragés par la précarité du travail informel. Les conséquences des conditions de déplacements quotidiens en sont des coûts élevés pour de petits budgets, ainsi que des durées et une pénibilité importantes.
- 45 Les habitants de la périphérie d'Oran ont emménagé dans ces quartiers car ils n'avaient pas d'autres possibilités, parce qu'ils ont profité de l'absence du contrôle de l'État pour s'approprier des lots de terrain, car ils ont pu l'acheter à prix abordable et y construire leur maison à bas prix, ou enfin parce qu'ils étaient en relation avec des résidents du lieu. Mais dans tous les cas, le « choix résidentiel » n'est pas réel, il est d'abord déterminé par les moyens financiers limités de ces ménages. Le manque de gestion de ces espaces de la périphérie et l'absence d'aménagements adaptés aux besoins de la population contribuent à marginaliser les territoires de la périphérie et leurs habitants.
- 46 Dans ces conditions, l'accès à l'emploi n'est lui-même pas simple pour de multiples raisons : populations à faible niveau d'études, ou n'ayant jamais fait d'études, souvent peu insérées socialement, avec peut-être une connaissance limitée des opportunités urbaines dans le cas des migrants récents, femmes devant gérer l'activité de front avec le travail domestique. Le risque de chômage est grand, et les opportunités d'emploi stable autour du quartier sont rares, notamment du fait des faibles niveaux de qualification, il est donc logique de se tourner vers la ville-centre pour renforcer ses chances d'en trouver un. Certains y parviennent, mais accéder à cet emploi demande des efforts importants avec une durée allant jusqu'à deux heures de trajet, comprenant des temps d'attente, de marche à pied et de dépenses de transport en commun pouvant atteindre un sixième de leur revenu d'activité. Dans ces conditions, certains abandonnent ce type de mobilité pour la réduire à l'échelle du quartier ou de la périphérie proche de leur lieu d'habitat, quitte à gagner encore un peu moins d'argent.

- 47 D'autres enfin, à partir d'un certain temps de recherche, finissent par se décourager et par ne plus investir le peu de budget qu'ils ont pour une recherche d'emploi très aléatoire. Là encore, la capacité à se déplacer est une condition à la qualité de l'insertion sociale d'un individu, de même que la pauvreté et la disqualification sociale peuvent assigner des individus à des territoires géographiques plus restreints, les exposant ainsi à des situations d'enclavement voire « d'insularité » selon les termes de Le Breton<sup>32</sup>.
- 48 Dans cette mesure, les difficultés quotidiennes de déplacements peuvent avoir une influence négative sur l'insertion sociale des individus et ce, sans doute plus fortement encore que dans les situations de pauvreté observées dans le contexte français<sup>33</sup>. Certes, dans l'accès à l'emploi, tout ne dépend pas du transport ou de l'aménagement urbain déficients, loin de là. Le faible niveau de qualification, l'insertion urbaine limitée, le manque de relations sociales, la stigmatisation de la pauvreté apparaissent vraisemblablement plus déterminants. Les habitants de la périphérie peinent à maintenir tant bien que mal un rapport avec la ville. Ils ont besoin d'une amélioration de leurs conditions de déplacements pour accéder à l'emploi dans de meilleures conditions. À long terme, l'insertion des sans-emploi et des travailleurs précaires peut être menée en implantant des zones d'activités dans la périphérie et en intégrant cette catégorie. À plus court terme, les habitants de la périphérie à faibles ressources devraient pouvoir bénéficier d'un système de transport plus adapté en matière de desserte et de tarification, mais de telles mesures sont difficiles à mettre en place si les possibilités de financement et de régulation publique ne sont pas renforcées.

---

## NOTES

1. Jean-François Troin, « Du bon usage du terme "métropole", notamment dans le monde arabe », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 64, mis en ligne le 25 juillet 2005, URL : <http://revel.unice.fr/cmedi/document.html?id=73>.

2. Abed Bendjelid, Mohamed Hadeid, Abd Allah Messahel et Sid Mohamed Trache, « Différentiation socio-spatiales dans les nouveaux espaces urbanisés d'Oran », dans « Oran une ville d'Algérie », *Insaniat*, n° 23-24, janvier-juin 2004, p. 7-43.

3. Xavier Godard, « La mobilité urbaine dans les villes en développement : difficultés de mesure, incertitude des tendances et de l'évaluation de la durabilité », dans Oscar Diaz, Gonzales Palomas et Christian Jamet (éds), *Urban transportation and Environment, Actes du colloque international tenu à Mexico les 1-14 avril 2000*, CODATU, Rotterdam, Éditions Balkema, 2000, p. 143-147.

4. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet, « Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux équipements dans les villes subsahariennes », *Chaire Quetelet 2007, Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités. Mesures et processus explicatifs en démographie et en sciences sociales, Actes du colloque tenu à Louvain-la-Neuve, 27-30 novembre 2007*.

URL : <http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/demo/documents/DiazPlatPochet1.pdf>.

5. A. N. R. Silva, R. S. Lima, A. A. Raira Jr et P. V. D. Waerden, « Urban transportation accessibility and social inequity in a developing country », dans Peter Freeman et Christian Jamet (éds), *Urban*

*transport policy, Actes du colloque international tenu à Cape Town, 21-25 septembre 1998*, CODATU, Rotterdam, Éditions Balkema, 1998, p. 709-714.

6. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet, « Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar », dans Marie-André Buisson et Dominique Mignot (dir.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, Éditions De Boeck, 2005, p. 246-261.

7. Données issues de l'Office national des statistiques d'Algérie.

8. Bouziane Semmoud, « Mobilité géographique des populations et grandes villes en Algérie », dans *Las movilidades geográficas de la población en el Mediterráneo occidental*, Colloque tenu à Grenade les 26-28 octobre 2006.

URL : [www.redamed.com/docs/Semmoud\\_seminario\\_movilidades\\_Granada.pdf](http://www.redamed.com/docs/Semmoud_seminario_movilidades_Granada.pdf).

9. Sid Ahmed Souiah, « Les marginalités socio-spatiales dans les villes algériennes », dans « Villes arabes en mouvement », *Les Cahiers du GREMAMO* (Groupe de recherche sur le Maghreb et le Moyen-Orient), n° 18, 2005, p. 47-69.

10. Selon les données fournies par la Direction de la planification et de l'aménagement du territoire de la wilaya d'Oran.

11. Ammara Bekkouche, « Images d'Oran », dans « Oran une ville d'Algérie », *Insaniat*, n° 23-24, janvier-juin 2004, p. 81.

12. Abed Bendjilid *et alii*, « Différentiations socio-spatiales dans... », art. cit.

13. Sid Ahmed Souiah, « Les marginalités socio-spatiales dans les villes... », art. cit.

14. Omar Midoun, « Non-respect des procédures réglementaires par les acteurs du secteur public », dans Abed Bendjelid, Jean-Claude Brûlé et Jacques Fontaine (dir.), *Aménageurs et aménagés en Algérie - Héritages des années Boumediène et Chadli*, Paris, Éditions l'Harmattan (Histoire et Perspectives Méditerranéennes), 2004, p. 166-167.

15. Abed Bendjelid et Omar Midoun, 2004, « Stratégie d'anticipation de la privatisation des terres agricoles, poussée urbaine et pratiques des coopérations agricoles à Bir El Djir », dans Abed Bendjelid *et alii* (dir.), *op. cit.*, p. 168-170.

16. Cf. l'article de presse : « Une étude de l'ONS révèle l'importance des relations dans le recrutement : le piston, un passage obligé », *El Watan*, 6 septembre 2008, URL : <http://www.elwatan.com/Une-etude-de-l-ONS-revele-l>.

17. Des émeutes de jeunes ont éclaté en 2005 à Hassi Ameur, Arzew et dans d'autres zones de l'espace périurbain d'Oran. Parmi les causes que l'on peut avancer, les situations de chômage que ces jeunes connaissent en dépit de la présence de zones industrielles et d'activités implantées à proximité. Cf. les articles de presse suivants :

- « Émeutes de la ville d'Arzew, Le calme revient », *El Watan*, 27 octobre 2005, URL : [http://www.algeria-watch.org/fr/article/pol/revolte/arzew\\_calme.htm](http://www.algeria-watch.org/fr/article/pol/revolte/arzew_calme.htm).

- « Hassi Bounif, deux émeutiers arrêtés », *El Watan*, 7 janvier 2008, URL : [http://www.elwatan.com/spip.php?page=article&id\\_article=84122](http://www.elwatan.com/spip.php?page=article&id_article=84122).

18. Yannick L'Horty et Florent Sari, « Les zones urbaines sensibles en Île-de-France : typologie des tensions territoriales », document de travail n° 99, Centre d'étude de l'emploi (CEE), Noisy-le-Grand, mai 2008, 27 p.

19. Xavier Godard, « Mobilité quotidienne et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », dans Jean-Pierre Levy et Françoise Dureau (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris, Éditions l'Harmattan, 2002, p. 99-113.

20. Fafa Rebouha, « Développement d'un réseau de transport durable : le cas d'Oran », *Actes du Séminaire International, Villes et territoires : Mutations et enjeux actuels tenu à Sétif (Algérie) les 12, 13 et 14 novembre 2005*, Sétif, Éditions de l'université Ferhat Abbas, 2005, p. 343-347.

21. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet, « Immobiliers ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou », *Revue canadienne d'études du développement*, vol. 22, n° 1, 2001, p. 115-134.

22. Cécile Clément, « Les pauvres dans leur quartier d'habitation : localisation, fréquentation et représentations », dans Oscar Diaz, Gonzales Palomas et Christian Jamet (éds), *Urban transportation and Environment, Actes du colloque international tenu à Mexico les 11-14 avril 2000*, CODATU, Rotterdam, Éditions Balkema, 2000, p. 735-740.
23. Enquête ménage Transport, Oran, 2000, Rapport final, Alger, groupement : EMA/BETUR-CNEAP.
24. A. N. R. Silva, R. S. Lima, A. A. Raira Jr, et P. V. D. Waerden, « Urban transportation accessibility... », art. cit.
25. Éric Le Breton, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Éditions Armand Colin (Sociétales), 2005, 247 p.
26. Jean-Pierre Orfeuill, « Accessibilité, mobilité, inégalité : regards sur la question en France aujourd'hui », dans Jean-Pierre Orfeuill (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions*, Paris, Éditions l'Aube (Monde en cours), 2004, p. 27-47.
27. Éric Le Breton, « Bouger pour s'en sortir. Mobilité... », *op. cit.*, p. 30.
28. Touria Zhiri-Oualalou et Chantal Chanson-Jabeur, « Rythmes et usages des transports et déplacements urbains au Maghreb : les cas de Casablanca et de Tunis », dans Peter Freeman et Christian Jamet (éds), *Urban transport policy, Actes du colloque international tenu à Cape Town les 21-25 septembre 1998*, CODATU, Rotterdam, Éditions Balkema, 1998, p. 675-681.
29. Suite à l'agression mortelle d'un receveur de bus à Oran par un client qui refusait de payer le tarif normal pour un trajet d'une inter-station, les autorités ont ordonné que le paiement des courses se ferait désormais au tarif normal quelle que soit la longueur du trajet.
30. El-Hadi Makboul, « Le transport urbain dans les agglomérations de Constantine, Oran et Annaba », dans Chantal Chanson-Jabeur et Saïb Musette (éds), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, Paris, Éditions GREMAMO - CREAD, 2002, p. 57-66.
31. Pénibilité dont la presse se fait régulièrement l'écho, voir notamment : « Transport public à Hassi Ameur, les habitants se plaignent », *El Watan*, 9 février 2008. URL : [http://www.elwatan.com/spip.php?page=article&id\\_article=86658](http://www.elwatan.com/spip.php?page=article&id_article=86658).
32. Éric Le Breton, « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », dans Jean-Pierre Orfeuill (dir.), *op. cit.*, p. 49-69.
33. Céline Cholez, Lourdes Diaz Olvera, Dominique Mignot et Christelle Paulo, « Mobilité quotidienne et inégalités : le cas des personnes les plus démunies », dans Marie-André Buisson et Dominique Mignot (dir.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, Éditions De Boeck, 2005, p. 263-284.

---

## RÉSUMÉS

Dans la métropole d'Oran, les espaces périurbains sont marqués à la fois par le sous-équipement et une offre en transport qui ne répond pas aux besoins de déplacements de leurs résidents. Dans ce contexte d'urbanisation très rapide, la population, souvent pauvre, qui habite le périurbain connaît des difficultés pour satisfaire ses besoins de mobilité. Il s'agit de connaître dans quelle mesure ces difficultés de déplacements pour accéder aux lieux d'emplois contribuent à renforcer les situations de précarité des habitants du périurbain. Dans un premier temps, l'étude de l'étalement urbain vise à identifier les caractéristiques de la croissance urbaine et les conséquences de cette urbanisation sur les conditions de déplacement. Des entretiens auprès de

40 ménages localisés dans huit zones périurbaines, où les pauvres sont nombreux, permettent de comprendre les contraintes d'accès à l'emploi rencontrées par les actifs pauvres du périurbain. En conclusion, sont évoqués les risques d'exclusion que peut entraîner le manque d'accessibilité à la ville-centre.

In Oran metropolitan area, the distant suburban areas are marked at the same time by the underequipment and a transport supply which does not meet the needs for daily trips of their residents. In this context of the fast urbanization growth, the population often poor, which live in the distant outskirts, has problems to satisfy their needs for daily mobility. This article considers the conditions of access to the city centre for poor workers. It aims at understanding to what extent these travel barriers contribute to reinforce the precarious conditions of life and the segregation of the inhabitants in the outer suburbs. First, the study of urban sprawl identifies the characteristics of the urban growth and the consequences of this urbanization on the mobility conditions. The interviews with 40 households located in eight districts of the distant suburban areas, from poor to middle class, make possible to understand the constraints of access to employment met by the active poor living in these places. In conclusion, are mentioned the risks of social and territorial exclusion than can be related to the lack of accessibility to the city-centre.

## INDEX

**Mots-clés** : Algérie, difficulté de déplacements, emploi, mobilité quotidienne, Oran, pauvreté

## AUTEURS

### FAFA REBOUHA

Fafa Rebouha est enseignante-chercheuse au Département d'Architecture de l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran et doctorante accueillie au Laboratoire d'Economie des Transports (Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, Université de Lyon). Elle finalise une thèse sur la mobilité et les difficultés d'accès aux services pour les habitants des quartiers défavorisés dans la grande périphérie d'Oran.

### PASCAL POCHE

Pascal Pochet est chargé de recherche au laboratoire d'Economie des Transports (Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, Université de Lyon). Ses thèmes de recherche portent sur l'analyse des mobilités quotidiennes en milieu urbain, sur des terrains africains et français.