



HAL
open science

Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran

Fafa Rebouha

► **To cite this version:**

Fafa Rebouha. Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran. Géographie. Université des Sciences et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf, 2010. Français. NNT : . tel-00595990

HAL Id: tel-00595990

<https://theses.hal.science/tel-00595990>

Submitted on 26 May 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université des Sciences et de la Technologie d'Oran
Mohamed BOUDIAF

FACULTE D'ARCHITECTURE ET DE GENIE CIVIL
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

THESE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE
DOCTORAT EN SCIENCES

SPECIALITE : ARCHITECTURE

OPTION : URBANISME

PRESENTEE PAR

Mlle REBOUHA Fafa

**Transport, mobilité, et accès aux services des populations
défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries
d'Oran**

Soutenue publiquement le 15 décembre 2010 devant le jury composé de :

MADANI Mohamed (Président) Maître de Conférences (USTOMB).

BRAHIMI Kouider (Rapporteur) Professeur (USTOMB).

PLAT Didier (Examineur) Professeur (ENTPE, Université de Lyon).

CHACHOUA Mustapha (Examineur) Maître de Conférences (Université d'Oran).

LAKJAA Abdelkader (Examineur) Maître de Conférences (Université d'Oran).

POCHET Pascal (Co-encadrant-Invité) Chargé de recherche (ENTPE, Université de Lyon).

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université des Sciences et de la Technologie d'Oran
Mohamed BOUDIAF

FACULTE D'ARCHITECTURE ET DE GENIE CIVIL
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

THESE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE
DOCTORAT EN SCIENCES

SPECIALITE : ARCHITECTURE

OPTION : URBANISME

PRESENTEE PAR

Mlle REBOUHA FAFA

**Transport, mobilité, et accès aux services des populations
défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries
d'Oran**

Soutenue publiquement le 15 décembre 2010 devant le jury composé de :

MADANI Mohamed (Président) Maître de Conférences (USTOMB).

BRAHIMI Kouider (Rapporteur) Professeur (USTOMB).

PLAT Didier (Examineur) Professeur (ENTPE, Université de Lyon).

CHACHOUA Mustapha (Examineur) Maître de Conférences (Université d'Oran).

LAKJAA Abdelkader (Examineur) Maître de Conférences (Université d'Oran).

POCHET Pascal (Co-encadrant-Invité) Chargé de recherche (ENTPE, Université de Lyon).

Remerciements

Dans le cadre de ce travail, j'ai pu bénéficier d'une bourse de formation (PNE), que j'ai effectué à l'Université de Lyon, et je voudrais exprimer mes remerciements à travers l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran- Med Boudiaf, le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique et le Gouvernement Algérien, qui m'ont donné cette opportunité et qui m'ont permis de finaliser cette thèse dans de bonnes conditions.

Je tiens à remercier Madani Mohamed d'avoir accepté de présider le jury, Chachoua Mustapha, Lakjaa Abdelkader, Plat Didier qui ont accepté d'être les examinateurs de cette thèse et qui me font l'honneur de participer à ce jury.

Mes remerciements s'adressent à mon directeur de thèse, Brahimi Kouider, pour sa confiance, sa patience et son soutien permanent tout au long de ma thèse. Je tiens à lui exprimer toute ma gratitude.

Je remercie tout aussi sincèrement Pochet Pascal, qui m'a consacré beaucoup de son temps. Ce travail doit beaucoup à ses relectures critiques et minutieuses et à ses conseils.

Un grand merci à toute l'équipe du Laboratoire d'Economie des Transports pour son accueil chaleureux. Je remercie tout particulièrement, Nicolas Jean-Pierre qui m'a permis de bénéficier des meilleures conditions pour la finalisation de ma thèse, Mignot Dominique et Mme Lova Marie, Sefsaf Martine, Toilier Florence et Bouzouina Louafi. A tous actuels et anciens doctorants ou post-doctorants du LET avec lesquels j'ai passé d'excellents moments : Setareh, Nouna, Sonia, Marine, Marie.G, Manu et Benoît.

Au Département d'Architecture, je souhaiterais également remercier M. Sariane Mounir, pour son soutien, ses encouragements et pour l'intérêt qu'il a accordé à ma thèse et Mme Bekkouche Ammara pour ses encouragements. Merci à mes collègues au Département d'Architecture et à la Faculté, pour leur gentillesse en particulier Fatiha, Zouawiya, Nadia, Dalila, Karima, Feiza et Fadila.

Aux nombreuses personnes, les administrateurs et personnel des services à Oran : Direction de Transport, Direction des Travaux publics, la DPAT, l'ONS, les APC... j'adresse mes remerciements. Je remercie également les familles qui ont accepté de répondre à mes questions et dont je n'oublie ni les visages ni les voix, je les remercie de leur accueil et de leur confiance.

C'est avec émotion que je remercie mes parents, mes frères et sœurs, en particulier ma chère sœur adorée Yamina à qui je souhaite un rétablissement de sa maladie, à Souad, Mustapha et Mohammed, leur générosité et leurs encouragements à persévérer dans les moments les plus difficiles m'ont beaucoup aidés.

Résumé

A l'image d'autres grandes villes du Sud, Oran, seconde ville algérienne, a connu une forte croissance démographique ces dernières décennies. Dans un territoire urbain de plus en plus vaste, les extensions périurbaines non planifiées se sont multipliées. Dans un contexte où les équipements, les emplois et l'offre de transports sont très insuffisants, la thèse porte sur la question de l'accès aux services pour les populations défavorisées installées en zones périurbaines, qui subissent les contraintes de mobilité les plus fortes. Deux types d'investigations ont été réalisées ; i) l'analyse de l'offre urbaine en termes d'emplois, de services (éducation et santé), de réseaux de transport collectif à partir des données statistiques existantes et d'entretiens auprès des acteurs de l'urbanisme et du transport et ii) l'analyse d'entretiens qualitatifs auprès de 60 ménages à bas revenu habitant en zones périurbaines, qui ont porté sur leurs besoins de déplacement et leurs difficultés d'accès. Les données spatialisées sur l'offre de services montrent des disparités spatiales dans l'offre de santé et d'éducation. De même, l'analyse de la répartition des lignes du réseau de transport fait ressortir la faiblesse de la régulation et surtout les difficultés propres aux opérateurs privés du transport sur les liaisons périurbaines. Les entretiens menés auprès de la population apportent des renseignements quant aux comportements de mobilité, aux contraintes d'accès concrètes au logement et aux services pour les populations défavorisées. L'un des plus importants problèmes, rencontrés dans ces quartiers, est constitué par le non-accès à l'emploi et le risque très élevé de chômage, tandis que les difficultés d'accès aux soins et à l'éducation sont d'origine multiple (coût d'accès au service, conditions de logement et distances parcourues, problèmes propres aux ménages) et renforcent la vulnérabilité des ménages. Les difficultés se cumulent pour nombre de ménages et pèsent sur l'insertion sociale des résidents des périphéries d'Oran.

Mots clés : mobilité urbaine, zone périphérique, offre de transport, pauvreté, difficultés de déplacement, accessibilité, emploi, éducation, santé, Oran, Algérie.

Abstract

Like other big cities of the South, Oran, second largest city in Algeria, has experienced strong growth in recent decades. In an urban area more extensive, unplanned suburban extensions have proliferated. In an environment where the equipment, jobs and transportation supply are insufficient, the thesis addresses the issue of access to services for poor populations located in suburban areas, which the constraints of mobility are the highest. Two types of investigations were conducted : i) analysis of the urban supply in terms of jobs, services (education and health), public transport networks from statistical data and interviews with actors involved in urban planning and transportation and ii) analysis of qualitative interviews with 60 low-income households, living in suburban areas; about their travel needs and access difficulties. The spatial data on services supply show spatial disparities in health and education supply. Similarly, analysis of bus route distribution in the transportation network highlights the weakness of regulation and especially the inherent difficulties to private operators of transport on suburban routes. Interviews with the people provide information about mobility behaviours, access constraints specific to housing and services for poor populations. One of the biggest problems encountered in these districts, is constituted by the lack of access to employment and very high risk of unemployment, while the access barriers to health care and education have many origins (cost of access to service, housing conditions and distances covered, specific problems of households) and increase the vulnerability of households. The difficulties accumulate for many households and affect the social integration of the outskirts residents in Oran.

Keywords : urban mobility, peripheral area, transportation supply, poverty, travel barriers, accessibility, employment, education, health, Oran, Algeria.

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : La question de l'accès à la ville dans un contexte d'urbanisation rapide et non régulé.....	5
Chapitre 2 : Conditions d'accès au logement, difficultés et contraintes des habitants pauvres en périphérie.....	37
Chapitre 3 : Transport public, offre et difficultés en zones périurbaines.....	71
Chapitre 4 : Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres.....	121
Chapitre 5 : Pauvreté et conséquences des difficultés d'accès à l'éducation en grande périphérie.....	151
Chapitre 6 : Concentration des services de santé et difficultés d'accès aux soins.....	205
Chapitre 7 : L'intégration au quartier et à la ville et problèmes de mobilité et d'insertion sociale.....	233
Conclusion générale.....	273
Bibliographie.....	279
Annexes.....	299
Listes des illustrations.....	305
Liste des Abréviations.....	308
Table des Matières.....	309

Introduction générale

Dans le contexte des villes du Sud, les quartiers périphériques nés d'une urbanisation rapide et désordonnée apparaissent relativement à l'écart dans les ensembles urbains et se distinguent des autres quartiers par leurs caractéristiques d'habitat et de population. Comme le décrit bien *Michel Rochefort* (2000 : 69), les problèmes rencontrés par les populations défavorisées sont nombreux : « L'autre ville, celle des pauvres, celle qui interpelle, avec ses zones de baraques précaires, entassées sans ordre apparent qui sont bordées d'interminables files de petites maisons, sans confort. Cet envers du décor incite d'abord au pessimisme : comment améliorer le sort de ces centaines de milliers, de ces millions d'habitants mal logés qui doivent affronter des déplacements longs et harassants, dans des trains ou des autobus bondés, pour atteindre leur lieu de travail, lorsqu'ils ont réussi à trouver un emploi ». Comment mieux répondre, par des politiques urbaines d'aménagement et de transport, aux besoins, de façon à réduire les risques

sociaux qui pèsent sur ces populations, généralement pauvres des quartiers de périphérie non lotie ? Cette question, au départ de la thèse, nous a amené à étudier le cas d'Oran, et notamment des ménages résidant dans ses périphéries non loties et éloignées du centre.

A l'image d'autres grandes villes du sud, Oran, deuxième ville d'Algérie, a connu une forte croissance démographique dans les dernières décennies. Cette croissance s'est traduite par un territoire urbain de plus en plus vaste et notamment par de nombreuses extensions urbaines non planifiées. Dans la métropole d'Oran, la plupart des zones périurbaines font état d'insuffisances liées aux équipements, aux emplois, ce qui engendre des besoins de mobilité importants vers la ville-centre et les centres secondaires de la métropole. Ces besoins sont pourtant mal connus, difficiles à satisfaire et demandent à être précisés. En effet, les politiques urbaines ont des difficultés à gérer les besoins en matière d'habitat, d'équipement et de transport dans des zones d'extensions diffuses de la métropole oranaise. De plus, le faible taux de motorisation des ménages de la métropole d'Oran rend une part importante de la population dépendante du transport collectif. La ville s'étale démesurément et cet étalement s'opère de façon socialement différenciée en dissociant les lotissements des catégories sociales aisées de l'habitat des couches moyennes et en écartant en périphérie plus lointaine les espaces d'habitat non réglementaire produits par des familles plus modestes.

Les ménages à faibles moyens, amenés à habiter dans des territoires éloignés de la ville et donc des services indispensables, vont subir les contraintes de la mobilité les plus fortes. Les conséquences de cet étalement sur la mobilité prennent une double forme : nécessité de parcourir des distances importantes pour accéder aux équipements et aux emplois, coût d'utilisation, difficultés et problèmes multiples liés aux insuffisances des transports collectifs. Comme il a été observé dans les pays du Nord et dans certains contextes du Sud comme l'Afrique subsaharienne, les difficultés quotidiennes de déplacement peuvent avoir une forte influence négative sur l'insertion sociale.

L'objectif de cette thèse est d'apporter des éléments de réponse aux questions suivantes : quelles sont les caractéristiques des comportements de mobilité quotidienne et ses contraintes dans les périphéries oranaises et peut-on identifier des besoins de déplacements non satisfaits ? Le chapitre 1 précise ces questionnements, et vise à

définir les notions utilisées dans l'analyse de la mobilité quotidienne, à l'aide de sources bibliographiques, et à présenter le terrain d'étude. Dans quelle mesure les difficultés de déplacements observées pèsent-elles sur l'insertion sociale des habitants de la périphérie oranaise ? Cette interrogation nous amène à poser la question du rôle de l'environnement urbain et de l'offre en services des périphéries dans les contraintes de mobilité des individus, en considérant également le fait que les caractéristiques sociales des zones enclavées ont une influence sur les comportements de mobilité et l'usage de l'espace.

Ce travail s'appuie sur deux types d'investigations : d'une part l'analyse de l'offre urbaine de la métropole oranaise en termes d'habitat et de transport et l'analyse des conditions de mobilité et d'accès aux activités actuelles des habitants des périphéries pauvres. Les sources sont les statistiques sur l'offre en services urbains et en transport. Des entretiens ont été conduits avec des acteurs de l'aménagement urbain et du transport public et privé, à Oran, et permettent de préciser les caractéristiques de cette offre urbaine. En premier lieu, il s'agit de connaître les dispositifs de régulation et de planification et les migrations résidentielles qui ont transformé la métropole notamment sa grande périphérie. Il s'agit également de connaître les caractéristiques de l'offre du réseau de transport collectif desservant les quartiers de la périphérie et de repérer les disparités entre les communes engendrées par la distribution des services et des établissements de santé. Des entretiens auprès des résidents défavorisés des périphéries constituent la deuxième source d'informations. Des entretiens ont été menés auprès des ménages, le plus souvent à bas revenus, des quartiers périphériques non planifiés et planifiés mais à caractère provisoire. Les entretiens ont été menés auprès d'individus appartenant à une soixantaine de ménages situés dans sept quartiers différents de la périphérie Est d'Oran pour avoir une diversité de situations. Il s'agit de connaître leurs conditions de vie, dans leur quartier, et d'accès plus large à la ville. L'étude des difficultés de déplacement, leur impact sur le mode de vie conduit à tenir compte de l'insertion sociale des individus et du rôle des équipements collectifs dans ces difficultés.

Les enquêtés ont des pratiques du quartier et de la ville très différenciées, notamment du fait de leur situation économique, mais également du fait d'un rapport à l'espace

construit par le statut (activité, scolarisation, famille) et les activités qui en découlent. L'expérience urbaine varie d'une personne à l'autre et peut être mise en relation avec la situation sociale, les aptitudes de l'individu et la migration résidentielle. De plus, les représentations du quartier et les modèles de mobilités qui émergent (assignation au lieu, mobilité urbaine contrainte /choisie) sont liés. Enfin, les politiques d'urbanisation, d'emploi, d'éducation et de santé en zones périurbaines n'intègrent pas encore les besoins et attentes réels des habitants en difficultés et en quête d'insertion sociale. En effet, les services dans les quartiers périurbains sont de faible qualité avec une offre en transport collectif, qui du fait de ses lacunes, complique les liaisons avec d'autres lieux de la ville. L'un des plus importants problèmes, rencontrés dans ces quartiers, est constitué par le nonaccès aux emplois et par le risque très élevé de chômage. Les difficultés d'accès sont également multiples ; pour l'éducation des enfants, l'accès aux soins. Ces difficultés peuvent contribuer à une perte d'autonomie chez la population pauvre, une diminution du capital humain ayant des effets en termes de vulnérabilité et l'appauvrissement à l'origine de l'exclusion. Habiter en périphérie signifie ainsi bien souvent une disqualification sociale, culturelle et économique par l'éloignement des avantages qu'offre la ville et il devient nécessaire d'accompagner les politiques des moyens de réduction de la pauvreté.

Chapitre 1 : la question de l'accès à la ville dans un contexte d'urbanisation rapide et non régulé

A l'image de nombreuses grandes villes en développement, l'aire urbanisée de la métropole d'Oran s'étale démesurément. Cette croissance se produit de façon socialement différenciée en dissociant, les lotissements des catégories sociales aisées de l'habitat des couches moyennes et en écartant, en périphérie plus lointaine, les espaces d'habitat non réglementaire produits par des familles plus modestes. Dans les pays en voie de développement, l'urbanisation semble être un phénomène largement autonome, car l'extension des villes s'est faite dans un contexte de difficultés de l'action publique et parfois, en l'absence de l'Etat, sur des territoires de plus en plus diffus. Les conséquences en sont multiples quant aux conditions de vie des populations résidentes en particulier et cela ne permet pas la gestion durable de la mobilité (Godard, 2000).

Le besoin de logement est l'élément majeur à l'origine de l'étalement urbain. Les facteurs déterminants, dans les choix résidentiels et du type de logement, sont le statut d'occupation et la localisation résidentielle. L'habitat est un indicateur et un révélateur des structures des sociétés urbaines. Par contre, les choix de localisation résidentielle et les marges de manœuvre des ménages varient en fonction des revenus et du marché du logement (Menna- Barreto Silva, 2000). Pour la majorité des migrants et quelle que soit leur strate sociale, les choix résidentiels sont influencés par l'importance des réseaux familiaux. Dans les villes en développement, l'accession à la propriété reste contrainte chez la population de la classe populaire. Pour cette classe deux options restent à envisager : une sur-occupation des logements centraux ou l'auto-construction illégale en grande périphérie selon Dureau (2000). Dans un contexte de fortes contraintes financières, ces constructions se font dans des terrains dépourvus d'infrastructures et non raccordés ou mal raccordés au réseau de transport public. Les constructions se font parfois en plusieurs étapes en fonction de l'argent disponible pour produire les formes d'habitat appelées lotissements irréguliers ou clandestins, constructions informelles, illégales... C'est une des formes les plus répandues d'accès à la propriété foncière. Il s'agit de dépenser le moins possible pour l'achat du terrain et la construction. Ces lotissements sont issus de pratiques massives d'auto-construction permettant à une population pauvre de se loger sans investissements de l'Etat ni des entreprises (Menna-Barreto Silva, 2000 : 223).

Certains travaux ont étudié le processus que les migrants adoptent dans leurs stratégies résidentielles et leurs choix d'habiter dans des quartiers informels ainsi que leur insertion (Navez-Bouchanine, 1998, Florin, 2008). En effet, la rareté de l'offre en logement amène les différents groupes sociaux, notamment les plus pauvres, à adopter des stratégies résidentielles diverses et à partir desquelles résultent les grandes inégalités entre ménages dans la maîtrise d'un espace métropolitain (Dureau, 2000). A Sao Paulo par exemple, 35 % de la zone urbaine est constituée de lotissements irréguliers (Menna-Barreto Silva, 2000). Les ménages pauvres par leur choix sous contraintes d'habiter dans des territoires éloignés de la ville et donc des zones d'emploi et des services indispensables vont subir les contraintes de réalisation de la mobilité nécessaire aux activités quotidiennes.

1-1- Etalement urbain, pauvreté et accès à la ville

Le desserrement qui résulte de la dynamique urbaine est un phénomène touchant les pays du Nord comme les pays du Sud. Il se traduit généralement par un éloignement des lieux de travail et un accroissement de la mobilité quotidienne, tout au moins des distances à parcourir au quotidien. Dans les pays du Nord, une des conséquences de cet étalement sur la mobilité est la très forte motorisation des ménages, au prix de dépenses souvent importantes. Dans les pays en développement, dont l'Algérie, la motorisation reste très rare parmi les ménages pauvres et l'étalement urbain a pour conséquence des difficultés et des problèmes liés à l'usage des transports collectifs (dont la dimension financière, la pénibilité et l'absence de l'offre), mais aussi des déplacements à pied plus compliqués et plus longs. Ainsi, dans les villes d'Afrique sub-saharienne, pour la population pauvre de la périphérie, dont la grande majorité ne peut pas posséder un véhicule particulier et de plus ont des difficultés à financer l'usage du transport collectif, la marche à pied est le seul moyen de transport accessible (Diaz-Olvera et alii, 2005).

Dans les villes des pays en développement, la population pauvre, en quête de logement et d'emploi, est généralement confrontée à des difficultés d'accès aux lieux d'activités. Les difficultés sont relatives aux conditions de logement et aux conditions de mobilités et ont des conséquences sur la précarité et la vulnérabilité de la population pauvre. Ces difficultés sont liées au niveau de vie et à un déficit de l'offre urbaine. Pour les familles pauvres relégués dans des quartiers populaires et dans des périphéries de plus en plus lointaines, selon Dureau (2000), cette implantation implique une forte mobilité quotidienne vers les lieux de travail, qui est contrainte et dépend du lieu résidentiel. Dans le contexte de l'Amérique latine « Plus on s'éloigne du centre, plus les temps de transport augmentent, là où les populations deviennent plus pauvres, surtout où l'équipement des ménages est moins bon et où l'offre de transports collectifs est moins efficace » (Dureau et Gouëset, 2010 : 145). Les extensions rapides et désordonnées des zones urbanisées vont de pair avec une séparation entre lieux d'habitat et d'emplois, de commerces et d'établissements de soins, d'éducation.

La population urbaine en Algérie n'a cessé d'augmenter par rapport à la population rurale. De 13,9 % en 1886, la population urbaine a atteint 58,3 % de la population totale en 1998 (Tableau 1-1). En Algérie, près des deux tiers de la population étaient concentrés en zones urbaines en 1998. En 2008, la population en Algérie avoisinait 36 millions d'habitants. L'accroissement des villes attire une population de plus en plus importante. En même temps, la population d'origine rurale a diminué pour ne former qu'une faible minorité dans certaines villes. Les villes attirent de plus en plus de population urbaine, en particulier, celles qui ont un rayonnement important comme la ville d'Oran.

Tableau 1-1: Évolution de la population urbaine en Algérie de 1886 à 1998*

Années	Population			Population urbaine (%)
	Urbaine	Rurale	Totale	
1886	523 431	3 228 606	3 752 037	13,9
1931	1 247 731	4 654 288	5 902 019	21,1
1966	3 778 482	8 243 518	12 022 000	31,4
1987	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49,7
1998	16 966 937	12 133 916	29 100 863	58,3

Source : Office nationale des statistiques

* Les résultats du RGPH de 2008 en termes d'armature urbaine n'étant pas disponibles ne figurent pas dans le tableau.

Après l'indépendance, les villes algériennes ont connu de profondes mutations engendrées par deux facteurs démographique et politique ; l'arrêt du plan de Constantine dans le secteur de la construction¹ en particulier et les transferts de population (Semmoud, 1995). Le mouvement massif de réappropriation de la ville et de l'immobilier vacant par la population algérienne, l'exode rural, le changement des politiques et des institutions ont eu un impact sur les dynamiques urbaines. Les profondes mutations se sont manifestées par l'évolution du contenu social des quartiers,

¹ Le plan de Constantine, ou le Plan de développement économique et social en Algérie, a été initié à la fin des années 1950 par le gouvernement français pour la valorisation des ressources. Après l'indépendance, les réalisations sont restées limitées parmi lesquelles, des cités d'habitation construites sur le modèle des grands ensembles (Rapport général. Le plan de Constantine. 1959-1963).

« autrefois les quartiers européens ont été investis par les «nationaux » qui habitaient en majorité dans les quartiers périphériques de la ségrégation » (Souiah, 1996 : 9). Les formes d'urbanisation qui ont suivi dans les années 1970 et 1980 sous forme d'habitat collectif (ZHUN), lotissements résidentiels, zones industrielles... ont mis en évidence les difficultés d'appliquer un plan d'urbanisme cohérent tenant compte des espaces hérités et des croissances spatiales planifiées de la période post-indépendance.

1-1-1- Migrations résidentielles à l'origine de la dynamique urbaine

Les mouvements de population, affectant les villes, sont issus de l'exode rural et des villes intérieures ou faisant partie de l'aire métropolitaine, ce qui correspond à l'exode urbain selon Merlin (2009), observé à travers les dynamiques urbaines des villes en France à partir des années 1970. Selon Mancebo, « le périurbain désigne des espaces d'urbanisation diffuse en continuité urbaine avec la ville, mais situés au delà des périphéries immédiates qui forment l'agglomération [...] les activités de leurs habitants et leur mode de vie très dépendants de l'agglomération-centre, ils conservent en abondance des espaces ruraux souvent agricoles » (Mancebo, 1996: 51). Par ailleurs, Berger (2004) retrace les décennies de périurbanisation en France et les stratégies des ménages périurbains en quête de logement et d'emploi. Cette recherche éclaire sur les dynamiques spatiales et prend en compte le facteur de mobilité résidentielle et quotidienne. En Algérie également, le phénomène de périurbanisation dans les grandes villes pose la question du déroulement de la mobilité quotidienne des périurbains et de leurs besoins. Le changement du lieu de résidence implique le changement des pratiques de mobilités pour toutes les catégories d'âge de genre, de niveau d'éducation ou de revenus.

Actuellement, la périphérie immédiate d'Oran connaît une densification de ces espaces par la multiplication d'opérations d'habitat comme la construction de logement social, le logement social participatif, le logement promotionnel et le logement évolutif... En même temps, des agglomérations composées de l'habitat informel se sont étendues dans la périphérie oranaise. De plus, la croissance urbaine vers la périphérie s'est accélérée vers les années 1990 par la disponibilité d'un foncier et la possibilité d'occuper les terres agricoles. Ainsi le mouvement résidentiel intra-wilaya à Oran depuis 1987 à 1998, vers les communes de Bir El Djir, Sidi Chami et Es Senia est le plus important. Ces

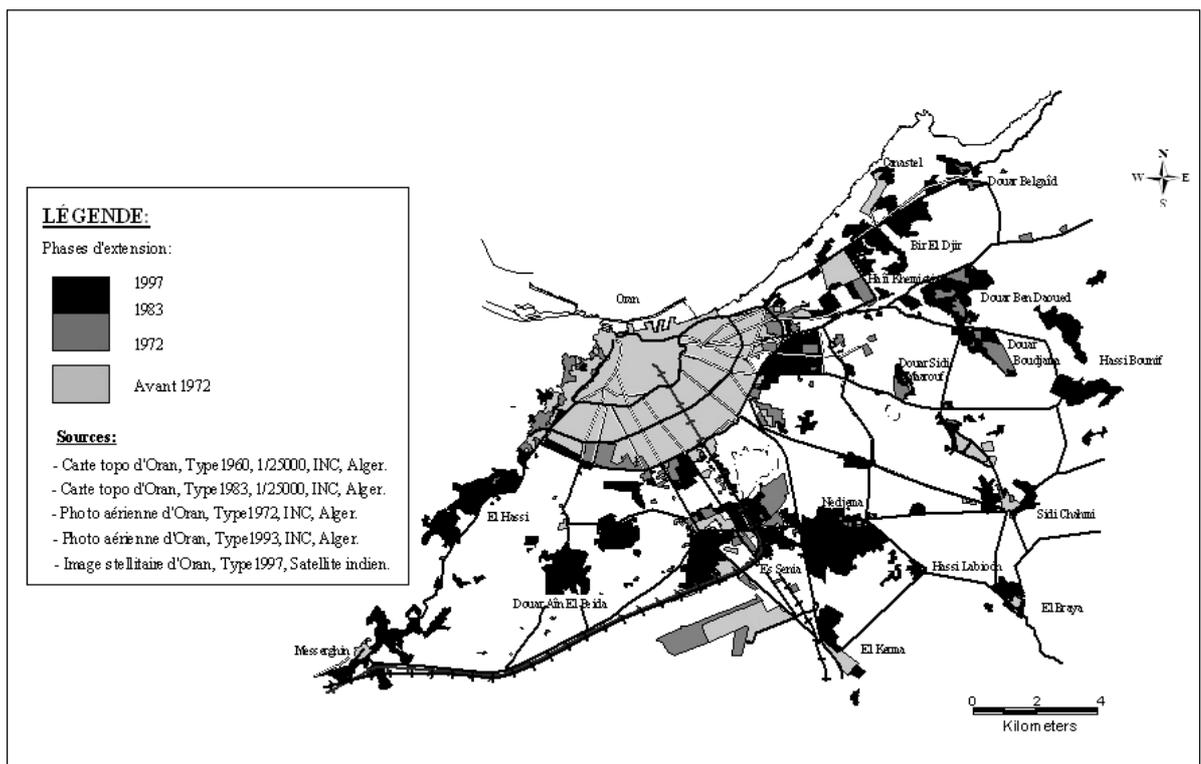
communes sont peuplées respectivement de 32188, 17371 et 18306 ménages dans la wilaya d'Oran². Ces changements résidentiels ont pour origine des facteurs très divers qui, le plus souvent, s'associent entre eux : exigüité des logements, multiplication du nombre de ménages dans un même logement, ménages de plus en plus grands, habitat en phase de dégradation, changements dans le cycle de vie, recherche d'un espace résidentiel pour affirmer son statut social...

La carte des phases d'extension de la ville d'Oran et de sa périphérie montre l'évolution de l'expansion suivant trois périodes distinctes. Celle antérieure à 1972, qui montre la disponibilité d'espaces non urbanisés et des terrains agricoles de cette époque (Carte 1-1). Les mécanismes de cette extension notamment les migrations résidentielles à Oran ont été étudiés par des géographes et ont permis de connaître les dynamiques urbaines qui en résultent (Bendjelid et alii, 2004, Chachoua, 1998). L'espace urbanisé dans cette phase suffisait aux besoins en logements de la population qui a occupé les logements vacants et abandonnés après l'indépendance. Au cours de la deuxième période entre 1972 et 1983, l'espace périurbain a connu une première urbanisation. La construction de zones d'habitats urbanisées nouvelle (ZHUN) a densifié cette première périphérie. L'évolution des superficies de nouveaux espaces bâtis de l'agglomération oranaise dans la période entre 1983 et 1997 a été trois fois plus importante que celle située entre 1972 et 1983. La période, de 1983 à 1997, marque un rythme accéléré et une extension diffuse qui est le résultat de la construction du bâti planifié et non planifié dans les villages autour de la ville, ces noyaux périurbains ayant alors connu une forte consommation des terres agricoles.

Un fort mouvement de migration a été constaté dans les dernières décennies, de 1977 à 1998, dans l'agglomération oranaise avec des phases assez différenciées. L'extension rapide de fragments d'habitat, planifié et non planifié, dans la périphérie a produit au cours des années 1974-2002 des différenciations physiques et morphologiques de l'ensemble urbain (Bendjelid et alii, 2004). De même que Madani (2002), à travers une analyse des travaux de recherche sur les villes algériennes permet de décrire les

² Selon le Rapport sur les données statistiques sur les migrations internes intercommunales à travers les résultats exhaustifs du RGPH de 1998, Office National des Statistiques n° 331.

dynamiques urbaines et les causes qui ont été à l'origine de la fragmentation sociale notamment les pratiques des habitants du pouvoir politique qui ne prend pas en compte la structure sociale (Madani, 2002). Toutefois, l'avancée désordonnée de l'urbanisation a été favorisée par l'absence d'un schéma directeur de l'ensemble de l'urbanisation dans l'espace périurbain, tenant compte notamment de l'espace rural. Il s'agit de connaître les besoins de la population installée dans l'extension urbaine désordonnée et diversifiée en perpétuelle progression.



Carte 1-1 : Étapes d'extension de la métropole de 1972 à 1997

Source : Bendjelid et al, 2004 : 11.

1-1-2- Etalement urbain et conséquences en termes de besoins de la population

Les grandes métropoles maghrébines absorbent continuellement de nouveaux espaces. Il est constaté que ces localités d'habitation dans la périphérie se caractérisent par un déficit d'équipement socio-économique et le manque de pôles économiques et tertiaires qui seraient nécessaires pour réduire les dépendances par rapport à la ville-centre. De plus, l'étalement démesuré de la périphérie est en opposition avec les évolutions de la ville-centre et ses quartiers : vieillissement démographique et faible taux de croissance de population. Concernant la périphérie d'Oran, la population est caractérisée par un net renouvellement démographique rajeunissant la population globale et de forts taux de

croissance de population (Souiah, 2005). Cette population jeune, en quête d'emplois et d'insertion sociale, a des besoins importants de mobilité, besoins qui demandent à être précisés.

Ces mouvements de différentes origines géographiques créent des besoins en matière de logement, de travail, d'éducation et de santé. Les besoins en matière de travail se sont multipliés, en revanche l'offre a diminué pendant la période de crise des années 1990 dans les villes urbaines d'Algérie. Il en résulte un chômage important dans les communes en périphérie des grandes villes (Semmoud, 1995). Cette population au chômage a recouru à des métiers sans qualification et non déclarés. Selon Lakjaa (2007), le chômage est un indicateur de la précarisation en plus de la déscolarisation, la dégradation des conditions d'habitation... «Le chômage, facette importante de la problématique de la précarisation et de l'exclusion sociale, représente un facteur pernicieux de perturbation de la cohésion sociale» (Lakjaa, 2007 : 9). Le chômage touche principalement les jeunes avec près de trois chômeurs sur quatre (73 %) âgés de moins de 30 ans, et 86 % qui ne dépassent pas 35 ans. Par ailleurs, le taux de chômage varie selon les régions, les villes, le centre et les périphéries. Certaines zones offrent moins de possibilités d'accéder à un emploi. Cette population en quête d'emploi est à la recherche de moyens de sociabilisation et d'intégration sociale et professionnelle tant que le chômage représente un risque d'exclusion et de fragilisation. Ces jeunes résident en périphérie sous-équipée et défavorisée peinent à trouver un emploi stable et leurs chances d'insertion professionnelle se trouvent réduites. De plus, les contraintes de mobilité accentuent le risque d'exclusion, comme il a été montré par ailleurs (Le Breton, 2009).

Les recherches sur le Maghreb abordant la dynamique urbaine et ses modes de recomposition montrent que la ville dans son accumulation des modes d'occupation du sol³ de manière successive a fait renforcer la ségrégation sociale (Troin, 2000). Dans un contexte économique peu favorable (niveau de vie, chômage, difficultés d'accès au logement, précarité du logement) et marqué par un processus de libéralisation très

³ Chacun de ces modes rend compte des conditions de sa production et de l'état des rapports sociaux.

rapide, l'urbanisation s'est développée avec une concentration de pauvres dans des quartiers de la grande périphérie.

1-1-3- La première difficulté des ménages pauvres : l'accès au logement

Le déficit en matière de logement est une des premières difficultés auxquelles sont confrontées les classes moyennes et pauvres (Bouinot et Bermils, 1996). Dans les pays en développement et en Algérie, en particulier, le nombre de logements sociaux subventionnés par l'État reste insuffisant, tout comme les logements avec un loyer accessible aux couches populaires. Avec la priorité donnée au secteur de l'industrie et énergétique (hydrocarbures), la question du logement se trouve reléguée au second plan (Touria, 1997). Cependant des progrès ont été réalisés. Les données concernant l'offre de logements pour la wilaya d'Oran font état d'un doublement de la livraison de l'année 1999 à l'année 2006 de (2764 à 5488). Cette offre concerne les logements sociaux et d'autres qui bénéficient de l'aide de l'Etat tels que le logement social participatif. Mais, pour une wilaya qui compte 1,5 millions d'habitants, les demandes de logement sont de plus importantes avec l'accroissement de la population en périphérie et des mouvements migratoires. Cette offre ne suffit pas à satisfaire les besoins de la population en croissance dans les périphéries. En effet, parmi les quartiers existants ou planifiés, les quartiers informels se sont multipliés en réponse aux besoins des habitants qui se sont rabattus sur l'habitat autoconstruit.

Les nouvelles périphéries s'implantent sur des territoires plus lointains et séparés de la ville (petites localités, villages, douars) posant par conséquent la question des mobilités quotidiennes et de leur prise en charge par les réseaux de transport (Godard, 2000). En effet, concevoir l'urbanisme et le transport ne s'est pas fait de façon coordonnée dans la métropole d'Oran, ainsi, les zones situées dans la périphérie subissent les conditions de déplacements difficiles. L'offre en transport reste inférieure à la demande et les temps d'attente incertain, la surcharge des minibus et des bus, l'absence de transport à certaines heures de la journée...⁴ font partie de la vie quotidienne des périurbains. Les zones périurbaines font état d'insuffisances liées aux équipements, aux emplois ce qui engendre une mobilité importante vers la ville centre et les centres secondaires de la

⁴ Les conditions de transports difficiles des usagers sont souvent rapportées par la presse nationale et sont observées dans différentes villes en Algérie, voir chapitre 3 et 4.

métropole. En effet, les politiques de la ville ont des difficultés à gérer les besoins en matière d'habitat, d'équipement et de transport et de canaliser et organiser les opérations de planification dans des zones situées dans l'extension diffuse de la métropole. Cela a engendré la création de zones différenciées notamment quant à la répartition des activités.

1-1-4- Mobilité quotidienne, accès à la ville et insertion économique et sociale

Notre objectif est de connaître la mobilité des populations à bas revenu, plus précisément l'accès aux services de cette population, voire son intégration sociale et son insertion professionnelle. Plus un ménage est pauvre, et plus il est éloigné de la ville, lieu de concentration des services, plus faible sera sa capacité d'utilisation effective des biens et services publics. Selon Kaufmann (2005), le capital de mobilité est une dimension essentielle de l'insertion sociale car il démontre la capacité des individus à se mouvoir. Nous nous concentrons dans ce travail sur la dimension spatiale et concrète de la pauvreté en milieu urbain, en nous intéressant aux activités quotidiennes et à l'accès aux espaces qu'elles impliquent. Par ailleurs, il s'agit de connaître les effets de la pauvreté urbaine en termes de risques d'exclusion et de vulnérabilité sociale sur les périurbains d'Oran.

Nous partons de l'idée que les ménages modestes ou démunis résidant en périphérie ont plus de difficultés à accéder aux aménités de la ville et ont donc plus de contraintes d'insertion sociale que les autres catégories de population. C'est dans ce cadre particulier que s'inscrit cette étude. Ce travail analyse présente les déterminants de l'accessibilité des ménages urbains à l'emploi et aux biens et services publics essentiels tels que l'éducation, la santé. Nous nous intéressons à la mobilité quotidienne urbaine qui correspond aux pratiques de déplacements des habitants périurbains au sein des villes en vue de réaliser des activités spatialement localisées dans la ville. Ces déplacements peuvent se reproduire fréquemment ou quotidiennement (comme le travail ou l'école) ou plus irrégulièrement, ce qui les distingue des autres formes de mobilités est leur caractère réversible (Kaufmann, 2008) et le fait qu'ils se produisent au sein de la ville.

Par le niveau de vie, d'équipement et de la situation sociale, l'Algérie appartient à l'ensemble des pays du Sud (Côte, 1996). La métropole d'Oran est un pôle d'échanges pour différents secteurs aux échelles internationale, régionale et locale et attire de plus de plus de flux de population et d'échange. Mais dans les quartiers de la grande périphérie, lointaine en particulier, de nombreuses exigences en termes de services, de logements et de transports demeurent à satisfaire. Le déficit de l'offre peut créer des inégalités socio-spatiales pénalisant la population périurbaine pauvre.

Les pratiques de mobilité changent d'un individu à un autre. Des recherches sur l'urbanité comme mode de vie par des géographes et des sociologues prennent en compte les conditions d'insertion et d'intégration à la ville. L'urbanité est spécifique aux rapports sociaux dans les espaces urbains et se vit selon des normes et des règles selon Lakja (2009 : 30) « c'est une éthique urbaine du respect du vivre ensemble. En ville, ce vivre ensemble se déploie selon plusieurs échelles : la famille, l'immeuble, la rue, le quartier, la commune, l'agglomération, mais aussi l'association, le club sportif, le lieu de travail, l'activité sportive, l'activité politique... ». L'urbanité est en lien avec le capital de mobilité des individus à différentes échelles. Connaître les comportements de mobilité et ses limites permet d'appréhender cette urbanité et de saisir cette notion. Au-delà de cette notion, les liens sociaux et stratégie des habitants pour faire face aux difficultés de la vie quotidienne.

Dans un autre contexte, les périurbains contraints par la mobilité quotidienne sont pénalisés par l'absence de transport et le risque de perdre leurs emplois qui leur permet de payer les mensualités des dettes de leurs maisons acquises en périphérie lointaine selon Rougé (2007) qui retrace les itinéraires des ménages périurbains toulousains en difficulté financière. Au Sud comme au Nord, les périurbains en difficulté financière sont plus vulnérables car ils ne peuvent pas compter autant que les autres sur les équipements urbains.

1-2- Difficultés de mobilité et d'accès à la ville et insertion sociale

L'objectif de ce travail est d'analyser les difficultés de mobilité d'accès aux services et leurs conséquences sur l'intégration des individus et leur participation à la vie

quotidienne dans un contexte de pauvreté en périphérie urbaine. Les difficultés d'accès peuvent être dues aux difficultés de la mobilité, aux caractéristiques de l'environnement. Le quartier et l'offre en transport et les conditions économiques des ménages influencent également ces difficultés d'accès aux services. L'approche des difficultés d'accès aux services et l'analyse des conditions de logement et d'usage des services de transport met en évidence la combinaison de facteurs de risque et leurs effets sur la population pauvre. Dans quelle mesure le fait de vivre dans des quartiers périurbains défavorisés, contribue-t-il aux difficultés?

Dans le contexte de l'Afrique subsaharienne, « les nombreuses insuffisances dans l'équipement et l'accessibilité des quartiers renforcent l'impact négatif des faibles revenus sur la mobilité, favorisent un repli contraint sur le quartier, au risque d'un approfondissement de la pauvreté urbaine ». (Diaz-Olvera et alii, 2005 : 24). Le lien entre pauvreté et mobilité a fait l'objet d'études dans les villes du Nord. Ces recherches ont permis de connaître les facteurs d'inégalité de mobilité et les risques d'exclusion sur la population pauvre, liés au revenu, et leurs conséquences sur les inégalités sociales (Mignot, 2004). En effet, Mignot (2004 : 90), dans le cadre d'une recherche sur les inégalités de la mobilité dans les agglomérations de France, confirme « qu'au-delà du revenu, les visages de la pauvreté monétaire se transforment, notamment avec l'augmentation du chômage et des emplois précaires ». Les difficultés d'accès à l'emploi peuvent être causés par une mobilité restrictive. Selon Orfeuil, « L'aptitude à la mobilité n'est plus seulement une condition de vie, elle devient une condition de l'accès au marché de l'emploi » dans le contexte français (Orfeuil, 2004 : 22). Car cette aptitude a des conséquences sur l'exclusion ou l'insertion sociale et professionnelle (Le Breton, 2005). Nous présentons dans les sections qui suivent le lien entre la mobilité avec et la pauvreté multidimensionnelle. Dans ce travail, mettre en relief ce lien permet de rendre compte des besoins de déplacement et des possibilités concrètes d'insertion sociale et professionnelle de la population pauvre.

1-2-1 Pauvreté urbaine et pauvres en périphérie

Les travaux sur la pauvreté urbaine et le sous-équipement dans les pays d'Afrique subsaharienne font état de la croissance urbaine désordonnée des périphéries et de l'incapacité des pouvoirs publics à répondre aux besoins de logement, de services

urbains et de transport (Diaz Olvera et alii, 2005). Dans les villes du Maghreb, la pauvreté est globalement moins omniprésente qu'en Afrique subsaharienne, mais un constat assez similaire peut être fait. La relégation d'une population pauvre dans des quartiers informels ou mal lotis, crée des territoires marginalisés et des concentrations de populations pauvres en difficultés d'intégration dans des zones (Navez Bouchanine, 2005). En Algérie, dans les périphéries informelles, se développent les besoins et les difficultés d'intégration d'une population à la marge (Bendraoua et Souiah, 2008). Ces travaux montrent l'importance de bien définir les caractéristiques du contexte spatial des quartiers pauvres et de leurs spécificités, étape préalable pour bien mettre en évidence les besoins de leurs habitants.

Les villes d'Algérie ont été confrontées à des émeutes semblables à la crise de banlieue en France en 2005. Certes les deux populations appartiennent à deux contextes différents mais leurs malaises témoignent de la discrimination vécue à différents niveaux. « Les jeunes de ces banlieues sont au chômage et vivent dans des foyers où la pauvreté est réelle » (Paugam, 2007 : 23). « Car la concentration de la misère dans ces quartiers renforce le discrédit de ceux qui y vivent » (Paugam, 2007 : 23). Ce qui renvoie à l'effet de la composante sociale, économique et spatiale du quartier, des effets doublement néfastes et correspond au processus de disqualification sociale et spatiale. 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 (Cholez et alii, 2005).

Selon un rapport de l'OCDE « la pauvreté recouvre l'ensemble des difficultés matérielles auxquelles les personnes font face, qui peuvent se traduire par des restrictions de consommation, des difficultés de logement, un moindre accès aux soins de santé, mais aussi plus largement par un niveau faible de connaissances » (OCDE, 2007 : 50). Cette définition présente les facteurs à l'origine de l'exclusion.

Comme le souligne Deboulet (2004 : 229), dans les représentations des pauvres, la question est de « savoir à quel moment la misère matérielle (pauvreté) [...] relayée par les inégalités d'accès aux services de base, sanitaires, éducatifs ou autres, se redouble de

la misère morale ». Selon Deboulet (2008 : 229), à long terme, « la faiblesse des revenus mais aussi la privation des droits à la santé ou à l'éducation [...] produit des effets destructurateurs, lents mais certains ».

Dans la périphérie, la pauvreté urbaine a remplacé la pauvreté rurale, dans les pays du sud, dont le niveau de vie moyen n'a pas suivi la croissance de la population urbaine. « Le développement n'a pas accompagné la croissance des villes qui portent au contraire bien des stigmates de la misère et de la délinquance » selon Rochefort (2000 :15) car des risques en résultent et peuvent être aggravés. La pauvreté est perçue de différentes manières selon le contexte et les besoins spécifiques des populations à satisfaire. Mais le risque est que la pauvreté associée à l'exclusion disqualifie les individus. Les pauvres sont désignés comme tels en fonction des normes spécifiques de bien-être et de participation à la vie collective dans chaque société (Paugam, 1996). La satisfaction des besoins essentiels des populations est un élément important dans la réduction de la pauvreté (Sikirou, 2008). Car cela permet la participation des populations à des activités et donc à la vie en société. D'autres facteurs permettent de réduire durablement la pauvreté et dépendent notamment des aptitudes de l'individu à se prendre en charge grâce à ses propres capacités. Parmi celles-ci, on peut classer les capacités de mobilité des individus (Kaufmann, 2004). Mais l'accès à l'éducation et à l'emploi peut permettre à l'individu de sortir du cercle de la pauvreté (Sikirou, 2008) ce qui agit sur l'amélioration de la productivité des pauvres. La pauvreté peut varier d'un contexte à un autre, elle peut être acceptée dans des sociétés plus traditionnelles et convaincues que le sort de la pauvreté leur a été destiné. Le fatalisme peut également être très répandu dans certaines zones urbaines où se concentrent les difficultés sociales.

Pour la lutte contre la pauvreté, le Gouvernement algérien a élaboré un programme de développement national, depuis 1999, articulé autour de réformes visant à maintenir la croissance, créer des emplois, assurer la cohésion sociale et réduire la pauvreté (Rapport MAEP, 2008). Depuis les années 2000, une amélioration est constatée notamment par la réduction du taux de chômage de 24 % à 10 % en 2008 selon les chiffres de l'ONS. Cependant, ces programmes et leur application ne permettent pas encore de résoudre les problèmes et les besoins non satisfaits de la population. Les grandes opérations d'urbanisme et l'évaluation des réponses aux problèmes urbains ont permis dans un

premier temps la réalisation de projets d'une réelle importance pour les villes telles que les zones industrielles, les universités... Mais la fourniture de services et les réformes en profondeur, aux niveaux économique et social, ne sont pas suffisantes pour la valorisation des ressources humaines.

Dans ce contexte, la gestion de la ville connaît des problèmes pour faire face aux nombreux besoins de base essentiels au déroulement de la vie quotidienne, notamment à ceux des plus pauvres. L'extension spatiale de la ville, sous la forme de périphéries pauvres, toujours plus éloignées, et l'accroissement quantitatif de la population qui réside dans ces périphéries, non loties, créent des besoins spécifiques notamment en mobilité des périurbains pauvres. Certaines parties de la périphérie pauvre deviennent des lieux de concentration d'une population à faible revenu et défavorisées à la recherche d'un logement à moindre coût. Mais les difficultés d'accès aux logements pour les pauvres les excluent d'avantage d'un environnement urbain adéquat. Ces quartiers, dits marginaux, seraient des espaces clos où les individus réalisent l'essentiel de leurs activités, hormis le travail.

1-2-2- Conditions de mobilité quotidienne

Les relations, hommes/espaces, peuvent être abordés sous deux aspects, le premier relatif à la pratique de la ville, le deuxième aux représentations spatiales qui lui sont associées. Les lieux fréquentés privilégiés sont répartis en fonction du contexte urbain et des caractéristiques socioéconomiques des individus (Panerai et alii, 2005 : 290). Quelles relations les citoyens ont-ils avec l'espace urbain, en termes de pratiques de l'environnement et en termes d'appréciations de cet environnement ? Les deux approches concernant l'étude de la mobilité urbaine quotidienne d'un côté et l'étude consacrée aux représentations spatiales, permettent de comprendre des logiques comportementales par rapport à de fortes contraintes socioéconomiques.

Dans leur localisation résidentielle en périphérie dans des quartiers lotis et non lotis, les habitants entretiennent des relations plus ou moins régulières avec les quartiers centraux en vue d'accéder à l'emploi et de bénéficier des services urbains (Bendjelid et alii, 2004). Les échelles de déplacements d'une population peuvent être restreinte ou diffuses. L'individu juge critique et interprète constamment l'environnement pour

former ce qui est appelé ses représentations spatiales. Chaque personne est supposée choisir ses différents lieux de vie, qui varie selon les situations professionnelles et donc selon leur intégration sociale (Le Breton, 2005).

Pour que la mobilité quotidienne soit effective, cela doit supposer un projet de mobilité qui dépend des capacités telles que l'emploi ou des ressources, de compétences et des liens sociaux selon Orfeuil (2004) d'où la notion d'aptitude à la mobilité. De même que la capacité à se déplacer au quotidien dépend des connaissances sur la distribution des services. La mobilité quotidienne est souvent mesurée dans les enquêtes par le nombre de déplacements effectués par jour. Elle est liée également aux activités réalisées, aux modes de transport, lieux et distances impliquées en termes de nombre de km parcourus. Par ailleurs, l'étude des activités, réalisées à travers la mobilité urbaine et des représentations, permet de comprendre les logiques comportementales, mises en œuvre face, à de fortes contraintes socio-économiques (Clément, 2000).

1-2-3- Difficultés d'accès aux services pour les pauvres périurbains

Le mode de vie, l'usage de la ville et les besoins de déplacement varient selon le genre, le revenu et l'histoire résidentielle du ménage (Clément 2000., Diaz et alii, 2005., Dureau et Lévy, 2007). De plus, la position sociale et économique de l'individu oriente le choix modal (Paulo, 2006). Parallèlement, les activités pratiquées, les lieux fréquentés et les attitudes face aux divers moyens de transport sont des caractéristiques, à partir desquels, les modes de vie des citoyens et les interactions entre les différentes classes sociales peuvent être interprétées (Diaz Olvera et alii, 2001). Par ailleurs, le quartier n'est pas le seul espace de vie des citoyens, car les centralités à l'échelle métropolitaine, les besoins et les relations sociales sont déterminants des pratiques hors du quartier. Selon Orfeuil, « l'aptitude à la mobilité, la capacité de se rendre dans divers type d'espace, parfois, éloignés de son domicile ou de sa commune, sont, aujourd'hui plus qu'hier, des conditions indispensables pour la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés » (Orfeuil, 2004 : 23). En effet, l'analyse de la mobilité quotidienne peut en dévoiler les principaux déterminants du fonctionnement spatial et social. La restriction des déplacements peut être due en particulier aux manques de ressources économiques liées à l'absence de travail.

La concentration de population défavorisée, la croissance du chômage, le faible niveau d'instruction et l'importance des non-diplômés et de la population juvénile créent des besoins spécifiques vis-à-vis desquels la périphérie ne fournit pas une offre pouvant permettre l'amélioration du cadre de vie et une insertion professionnelle et sociale. De plus, la localisation résidentielle des ménages modestes dans les périphéries est une mise à l'écart dans des espaces partiellement aménagés et manquants des services essentiels à la vie quotidienne. Du déficit d'aménagement qui caractérise les quartiers de la périphérie, résultent des contraintes importantes pour la mobilité des individus. Tous ces individus ne sont pas à même de résoudre ces contraintes de mobilité. Par ailleurs, les difficultés de mobilité rencontrées peuvent être une source de discriminations selon Paulo (2007).

Les difficultés d'accès aux services et à l'emploi sont des facteurs de risques de reproduction de la pauvreté. Selon Castel « L'école est certainement, avec le travail, l'institution la plus importante pour promouvoir l'intégration des citoyens d'une nation » (Castel, 2006 : 795). Le déficit des établissements scolaires et le manque d'adaptation aux difficultés des ménages pauvres en grande périphérie réduisent les chances d'intégration sociale et professionnelle des individus. De même que le manque de services de santé et la dégradation des services perturbent une bonne prise en charge des problèmes de santé, des pauvres en particulier. Dans les quartiers pauvres situés dans la périphérie française, la concentration et l'accentuation du chômage de masse, le niveau d'instruction d'une population jeune renforcent les processus d'exclusion sociale et de ségrégation urbaine (Kokoreff, 2007). Selon Lakjaa, dans son étude sur la périphérie oranaise « Il est question d'exclusion dans le sens où le chômage renvoie à la problématique de la désintégration et, par conséquent, de la réduction des chances de mobilité sociale » (Lakjaa, 2007 : 9). Dans ce contexte, les jeunes sont de plus en plus découragés par rapport à leur avenir professionnel et à leur intégration sociale.

Les difficultés d'accès aux services marquent la vie quotidienne des habitants des périphéries sous-équipées et défavorisées et leurs mobilité s'en trouve réduite. De plus, les contraintes financières limitent la mobilité car « La capacité de mobilité est étroitement liée à la capacité financière et à un degré moindre la capacité culturelle de l'individu » (Rémy et Voyé, 1992 : 73). Dans les villes des pays pauvres comme à Dar

Es Salaam en Tanzanie, la mobilité faible et contrainte est identifiée par un nombre de déplacement de moins d'un aller retour quotidien par personne en moyenne (Diaz Olvera et alii, 2005). La mobilité devient contrainte lorsqu'il y a des motifs dont l'accès y est difficile, la mobilité pour les activités professionnelle prédomine largement dans les grandes villes pour les besoins en matière d'études et de travail. Cette mobilité devient contrainte par la difficulté d'accès aux modes de transport, de la marche à pied pour des durées différentes aux réseaux de transport autorisé et informel. Parfois, la marche à pied est le seul recours pour des citoyens quand ils ne disposent pas des moyens de transport nécessaires, comme il est observé dans les enquêtes menées dans des villes d'Afrique subsaharienne (Diaz Olvera et alii, 2007).

Les périphéries pauvres souffrent également de difficultés d'accès aux réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement. Ces services sont essentiels à la vie quotidienne des habitants qui se servent de stratégies variées pour en bénéficier malgré tout (Botton, 2008). La mobilité est de plus en plus nécessaire pour cette population en quête d'insertion sociale et professionnelle, il faut « bouger pour s'en sortir » selon l'expression de Le Breton (2005). Il s'agit de montrer dans ce travail le lien entre le cumul des difficultés des pauvres et de montrer les interactions entre l'isolement, concentration de la pauvreté et des inégalités d'offre et les contraintes de mobilité... Quelles sont les logiques de manœuvre adoptées par les individus ? Quels sont les effets des difficultés de mobilité sur la vulnérabilité des individus ?

1-2-4- Facteurs de risques d'exclusion : reproduction des inégalités pour les pauvres

Le cadre informel du bâti se manifeste par les quartiers non réglementaires comme c'est le cas des villes des pays du Sud et du Maghreb. L'étude du processus de développement de ces quartiers notamment l'urbanisation spontanée montre le rôle de l'Etat ainsi que les stratégies des habitants comme à Tunis et à Dakar (Legros, 2003). L'étude des quartiers populaires à Oran menées par Souiah (1996) fait ressortir les inégalités engendrées par l'exclusion des pauvres de l'accès au logement. En Algérie, la défaillance des outils d'aménagement et l'absence d'une "gouvernance" efficace, caractérisent la ville qui propose à l'observateur une trilogie des formes urbaines. En effet, la tripartition du tissu urbain dans les villes d'Algérie distingue les quartiers

hérités de l'histoire ancienne (patrimoine colonial), la ville planifiée de l'État socialiste et la ville spontanée produite par les citoyens selon Kerdoud (2007). Constantine, située à l'Est algérien n'échappe pas à cette tripartition où les quartiers spontanés, exclus et marginalisés, sont vus comme éphémères, ils sont là, mais en réalité, ils sont invisibles et absents, cachés, jusqu'à ce que les autorités décident de nettoyer (Kerdoud, 2007). A Oran, les quartiers informels font partie du paysage, de la grande périphérie, et ne sont plus vus comme éphémères à partir du moment où ils forment une agglomération. Dans ce cas, il devient difficile d'appliquer la réglementation et démolir des milliers d'habitations informelles. Tahraoui (2004) retrace le processus de création de quartier informel à Oran, par l'exemple du quartier Si Salah (ex : Planteur à l'Ouest d'Oran), par la description du cadre de l'habitat spontané difficilement contrôlable. Cette urbanisation située presque dans la ville est sur un site à risque d'éboulement. Ces quartiers informels connaissent une densification car ils attirent un flux de nouveaux migrants, ainsi leur amélioration reste coûteuse et difficile (Tahraoui, 2004)

Dans la périphérie, nous distinguons les types d'habitat planifié, habitat spontané et habitat informel rendu licite. Toussaint (1998) remarque l'écart variable existant entre la ville planifiée et la ville réalisée. Car des quartiers licites ne sont pas achevés, sont sous équipés et se rapprochent des quartiers illicites. Ce type de production informelle ou illégale n'était pas pris en charge par les plans d'urbanisme aussi bien en Afrique qu'en Asie ou en Amérique Latine.

Les zones d'urbanisation spontanées se sont renforcées au fil des années dans la périphérie oranaise. Les quartiers défavorisés sont investis par la population à bas revenu qui opte pour une construction à caractère illégal. Comme nous le verrons dans l'analyse (Cf. chapitre 2), les habitants des quartiers pauvres ont pour la majorité une histoire douloureuse selon les résultats des entretiens, autant de blessures qui les marquent et affectent le développement de leur projet de vie. Les familles ont aussi le sentiment de ne pas être écoutées et de ne pas avoir le droit à la parole et à revendiquer une situation meilleure.

Vivre dans un quartier pauvre renforce l'appauvrissement et peut influencer, négativement, les comportements des individus. Dans le cas des mobilités résidentielles,

dans les banlieues françaises, une concentration de la population pauvre accentue l'effet d'exclusion et crée des inégalités pour les pauvres, comme le montre Bouzouina : « le départ des classes moyennes des centres vers les périphéries a conduit à l'appauvrissement socio-économique et culturel des populations et des espaces centraux accélérant l'apparition de différentes pathologies du Ghetto » (Bouzouina, 2008 : 21).

Les inégalités socio-spatiales sont le produit de différents facteurs, liés à la population et au contexte économique. Selon Dureau (2000), la rareté de l'offre en logement amène les différents groupes sociaux à adopter des stratégies résidentielles diverses et à partir desquelles résultent les grandes inégalités des ménages dans la maîtrise d'un espace métropolitain fortement ségrégué. L'étude de la genèse des quartiers populaires et illégaux éclaire sur les stratégies résidentielles, contrastées, selon les groupes sociaux, témoignant de l'inégale maîtrise de l'espace. Ces inégalités s'ajoutent aux sous-équipements et à une offre de transport insuffisante renforçant les écarts en termes de mobilité et d'accès aux services.

1-3- Méthodologie

Nous avons opté dans ce travail pour une approche alliant informations quantitatives et qualitatives avec deux niveaux d'investigation, à l'échelle des communes (voire des quartiers) par des données statistiques et à l'échelle « microsociale », des ménages ou de l'individu par le biais d'entretiens.

Les données issues des statistiques permettent de présenter les caractéristiques de l'offre urbaine à l'échelle de la wilaya réparties sur les communes. Les données sont récentes, de 2006 à 2007 et ont été fournies par l'ONS et la DPAT. D'autres données permettent de connaître l'évolution de l'offre, notamment dans le domaine du transport. Cette approche donne lieu à des comparaisons entre les communes.

Les entretiens auprès de résidents de ces quartiers ont été complétés par un travail d'observation sur le terrain des conditions de logement et d'accès des ménages enquêtés. Le choix des enquêtés s'est fait selon divers moyens de recrutement (J-C Kaufmann, 1996, Beaud et Weber, 2003). Des entretiens exploratoires avec 3 ménages ont été menés au départ. Par ailleurs, quelques acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement au niveau de la commune de Hassi Bounif et de la DPAT d'Oran ont accepté de répondre à

nos questions dans le cadre d'entretiens. Le personnel de la direction de transport et de la SNTT ainsi que le personnel des opérateurs privés en transport suburbain ont également accepté d'effectuer des entretiens.

1-3-1- Interprétation des données quantitatives

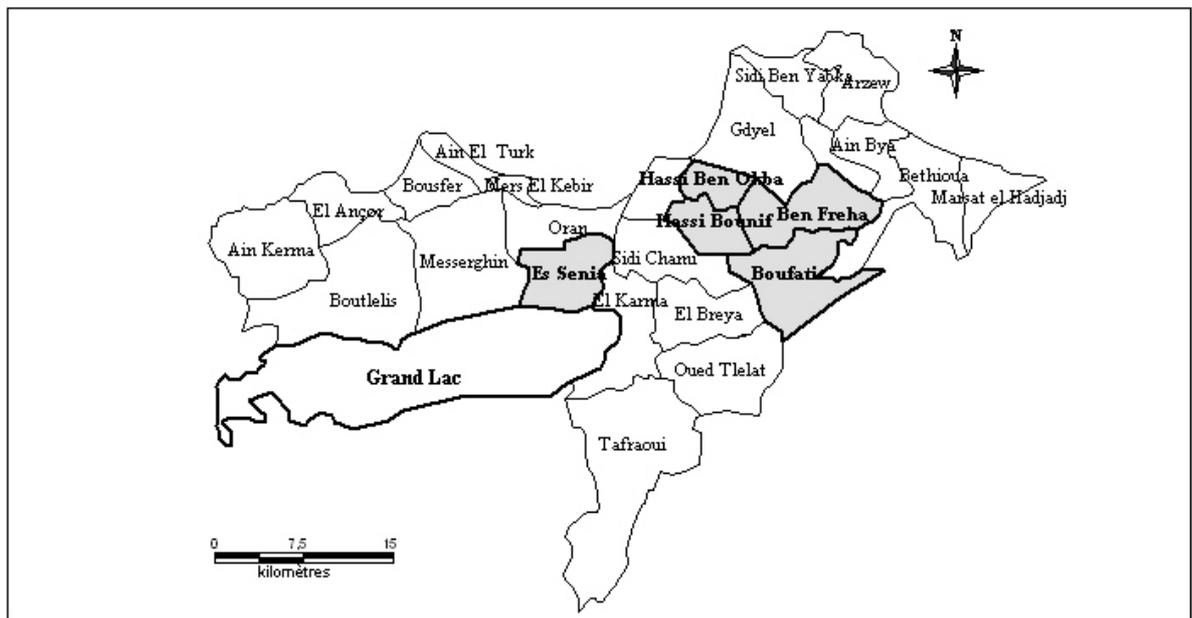
L'analyse de la répartition des infrastructures d'éducation et de santé et des effectifs de médecins sur le territoire de la wilaya a été réalisée par le biais de cartes, à l'aide d'un SIG. L'outil du système d'information géographique et l'évaluation des indicateurs de distribution de l'offre ont permis la création de cartes réalisées par l'auteur. Les données quantitatives sont représentées sous formes de tableaux et de cartes.

Les données sont représentées à l'échelle de la wilaya d'Oran. Car les données quantitatives apparaissent selon les communes. Les données collectées auprès de la DPAT sont réparties par commune de la wilaya d'Oran. A l'échelle de la wilaya, la cartographie de la distribution de l'offre a été réalisée. Il s'agit de présenter la concentration et les disparités des établissements selon un rapport entre la population (la demande) et l'offre. Ces données concernent l'offre en établissements de santé avec les différents types et en établissements d'éducation selon les différents paliers.

1-3-2- Entretiens qualitatifs auprès de ménages résidant dans des communes de la périphérie

Ces entretiens ont été réalisés auprès familles situées dans huit quartiers de la périphérie Sud et Est d'Oran et situés dans cinq communes de la wilaya (carte 1-2) : Hassi Bounif, Hassi Ben Okba, Ben Freha, Boufatis, Es Senia. Ces quartiers ont été choisis pour refléter des situations différentes en termes de distance au centre d'Oran, de desserte en transport en commun, d'équipement et d'emploi sur les lieux, et de niveau de vie des populations résidentes. Par ailleurs, par leur localisation dans le périurbain, en se référant à la définition de Mancebo (1996), ces zones rendent compte des difficultés des habitants à se déplacer et à réaliser leurs pratiques quotidiennes. Les entretiens sont confortés par des notes d'observation de l'environnement des quartiers pauvres. 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 pauvre et/ ou peu instruite.



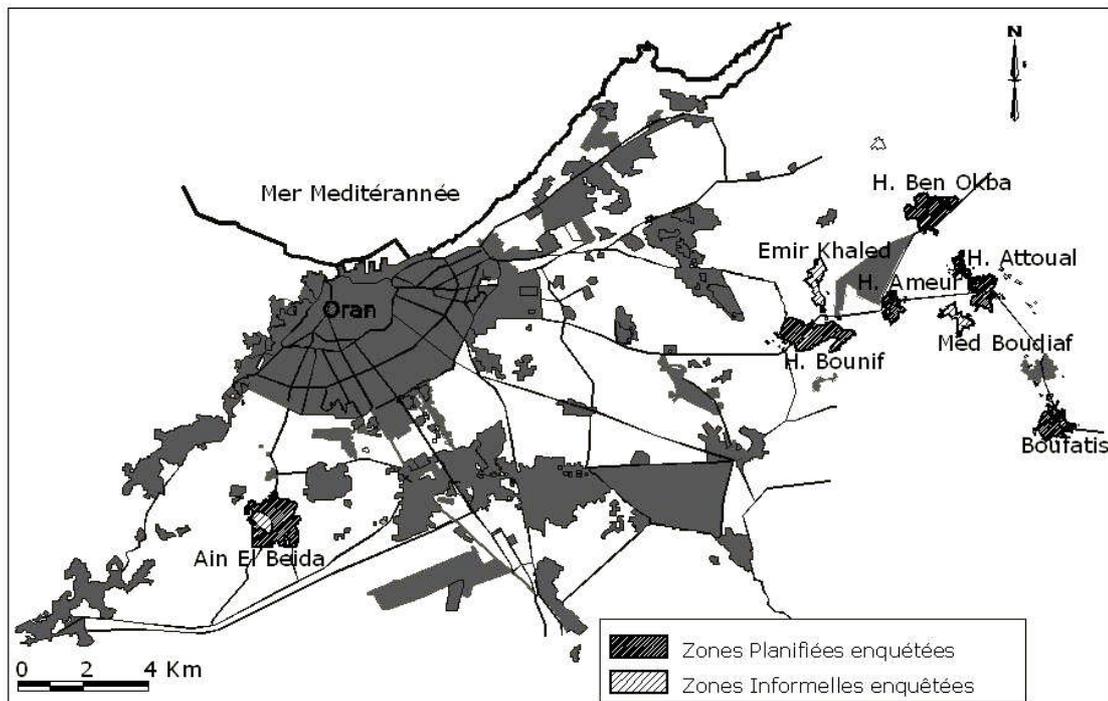
Carte 1-2 : Communes des terrains d'enquête dans la wilaya d'Oran

La période des entretiens s'est étalée du mois de mai au mois d'août 2007 et a été complétée en juin et septembre 2008. Les entretiens ont été effectués suivant les étapes indiquées dans le tableau 1-2. Dans le cadre de notre enquête, les entretiens effectués ont été appliqués sur un échantillon de 60 familles situées dans cinq communes de la périphérie Est d'Oran et Sud (carte 1-3 et 1-4, tableau 1-2). D'autres grilles d'entretien ont été élaborées pour répondre aux thèmes de la problématique sur les difficultés d'accès à l'éducation et l'offre en transport (Annexe 1 et 2). Dans ces communes, ces entretiens sont répartis sur huit zones situées dans la périphérie (Cartes 1-3 et 1-4) : Hassi Bounif, Hassi Ameer, Hassian Ettoual, Med Boudiaf, Boufatis, Hassi Ben Okba et Aïn El Beïda. Le nombre de ménages interviewés varie de cinq à dix d'un quartier à l'autre.

L'enquête a été conduite en prenant en compte les déterminants de la mobilité quotidienne (le genre, l'âge, le mode de transport, l'activité) et en incluant les indicateurs de la pauvreté (revenu, type d'habitation et conditions d'habiter, niveau scolaire). L'échantillon a été élaboré pour obtenir un nombre de ménages enquêtés dans différents quartiers de la périphérie d'Oran. Des critères ont conduit le choix des

quartiers tels que l'éloignement de la ville-centre, la desserte en transport, le type d'urbanisation notamment informelle, le sous équipement et la concentration de classes populaires (Carte 1-3).

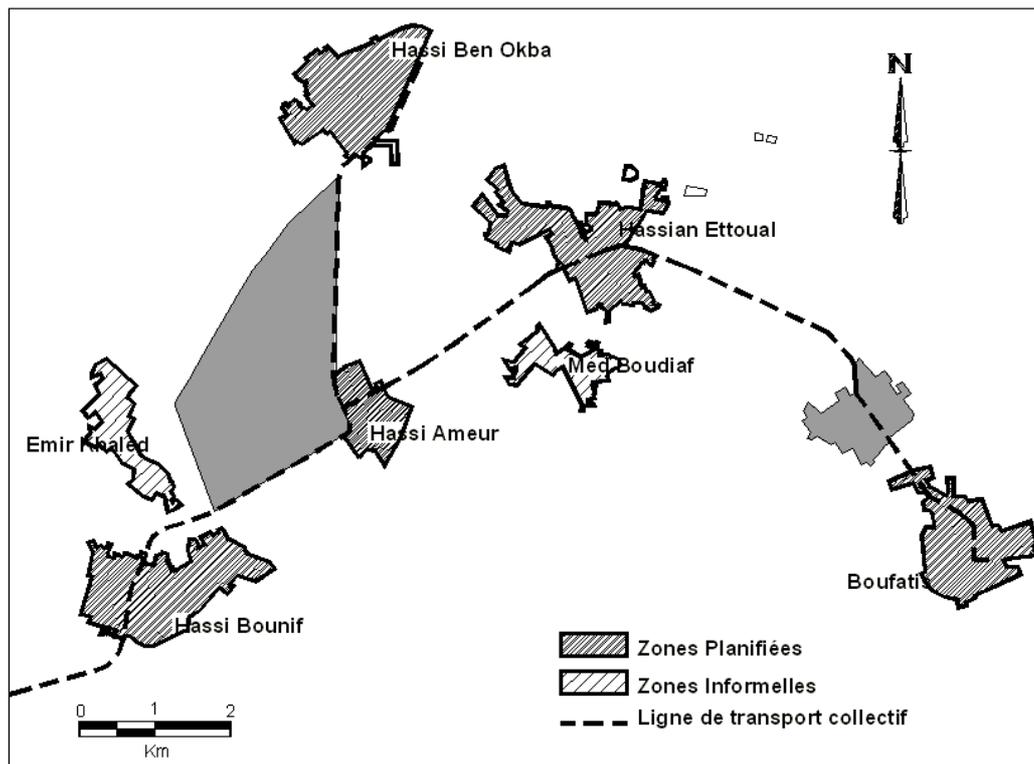
L'observation sur terrain et les nombreux déplacements effectués dans les quartiers de la grande périphérie d'Oran nous ont permis de confirmer ce choix⁵. En se référant à des guides d'entretiens déjà réalisés dans le contexte des villes de l'Afrique subsaharienne (Clément, 2000) et en respectant les objectifs de la thèse, nous avons élaboré notre grille d'entretien. En se référant également à la problématique, nous avons conçu une grille d'entretien (tableau 1-3) à partir d'entretiens préparatoires dans le cadre d'une première phase de pré-enquête.



Carte 1-3 : Localisation des quartiers, terrains d'investigation de l'enquête

Source : Rebouha d'après l'image SPOT 2004 et d'une carte de 1997 (Bendjelid et al., 2004).

⁵ La presse nationale renseigne également sur les conditions de vie et sur les manques en termes de logements, de transport et d'équipement dans les quartiers de la périphérie et a aidé à privilégier des quartiers plus que d'autres.



Carte 1-4: Schéma de localisation des zones d'enquête dans les communes de Hassi Bounif, Hassi Ameur, Hai Emir Khaled, Hai Med Boudiaf, Hassi ben Okba, Hassian Ettoual, Boufatis.

Source : Rebouha selon l'image Spot, Oran- 2004

1-3-2-1 Corpus d'entretien

Le « recrutement » des enquêtés a été mené sur le terrain. Il s'agit de s'entretenir avec des catégories de ménages pauvres et modestes. Nous nous sommes adressés aux services concernés par la prise en charge des cas sociaux. Ce n'est qu'au siège de l'APC de Hassi Bounif que nous avons pu accéder aux données de classification de la population handicapée, de femmes divorcées... Ces données ne mentionnaient pas les adresses des ménages classés. De plus, cette classification ne prend pas en compte l'ensemble des critères de pauvreté et peuvent exclure les ménages qui vivent dans l'habitat insalubre. Rares sont les communes qui disposent des données sur les ménages pauvres ou sans ressources. La commune dispose d'une liste de demandeurs de logements sociaux et de la liste des ménages qui peuvent avoir accès à des aides tel que le couffin du ramadhan. Nous n'avons pas obtenu d'informations sur des associations actives au niveau des communes enquêtées. Cela permet de constater, dans ces quartiers, l'absence ou la rareté d'association et de réseaux effectives d'aide et de solidarité.

Nous avons aussi opté pour le contact direct avec des ménages sélectionnés de manière aléatoire dans le quartier selon des facteurs liés au type de l'habitat, la localisation... De plus, les enquêtes socioéconomiques en Algérie ont un caractère réducteur critiqué parce que ne permettant pas de connaître les situations d'activités informelles et de revenus de la population par secteur (quartier). C'est pourquoi, le type de logement nous a permis dans un premier temps de sélectionner les enquêtés et dans un second de connaître les conditions de logement et de qualifier les caractéristiques du vécu des périurbains pauvres.

C'est pourquoi, après un parcours effectué dans le quartier et après nous être familiarisé avec ses caractéristiques, nous avons sélectionné des ménages. L'observation sur terrain est un outil complémentaire utile. Une observation dans les lieux publics, places, marchés, station de bus, des voies et des rues nous permettaient de mieux cibler les thèmes des entretiens par rapport au cadre de vie, des distances, des lignes de transport et du voisinage. Nous avons sélectionné, essentiellement, des ménages composés des parents et des enfants selon la localisation, le type de logement, la proximité des services de premières nécessités (commerces). Les démarches de recrutement des enquêtés sont donc variées selon le quartier. Selon Beaud et Weber (2003), dans les méthodes d'enquête de terrain et de récit de vie, il est nécessaire d'ajuster la méthode au sujet choisi ; quartier et ménage. Certains enquêtés nous ont permis d'accéder à d'autres ménages du voisinage.

Nous avons été orientés par les administrateurs vers les quartiers pauvres de l'agglomération. La connaissance du terrain qui s'est faite progressivement nous a permis de rencontrer d'autres enquêtés. Nous avons ainsi procédé dans une situation à suivre un enfant, vendeur ambulant de bouteilles de javel, après lui avoir demandé sa permission. A la mairie de Hassi Ameur, nous avons été orientés par les agents, vers une femme sensée tenir une association. Les profils recherchés, tels que les scolarisés, déscolarisés, actifs occupés à Oran, ménages avec enfants scolarisés, déterminaient le procédé de choix des enquêtés. Par exemple, nous nous sommes renseignés auprès des habitants sur les ménages avec des enfants scolarisés ou avec des étudiants à l'université. Nous procédions de prime abord à une enquête sur la présence de ces

catégories selon des ménages auxquels nous nous sommes adressés et à qui nous demandions des informations sur les adresses des profils recherchés.

Dans cette recherche, il est question de connaître les besoins en mobilité et les difficultés des différentes catégories, selon l'âge, le niveau d'éducation, l'origine géographique, résidants au village ou au douar informel. Le niveau de vie dépend selon le revenu du ménage et la catégorie socioprofessionnelle et peut être identifié selon le type d'habitation. Les ménages enquêtés ont été ciblés selon ces indicateurs, dans un éventail allant des ménages disant n'avoir aucun revenu à ceux appartenant à la classe modeste de fonctionnaire avec un revenu ne dépassant pas 20 000 Dinar (Da) en moyenne, certains ménages ayant un revenu supérieur, 25 000 à 30 000 Da, mais dont la part est très faible dans l'ensemble. Les tranches d'âge des enquêtés regroupent les catégories âgées, enfants et jeunes qui prennent la part la plus importante. La répartition des enquêtés, selon le genre est de 60% de femmes, et 40% d'hommes en moyenne. Dans le corpus, les jeunes âgés entre 15- 25 ans et ceux âgés entre 25 à 35 ans et de 35 à 40 ans occupent la part la plus importante. Les entretiens ont été effectués et enregistrés par l'auteur selon une durée de 20 mn à 60 mn. Le nombre de personne enquêtés âgés de plus de 45 ans est restreint. Les enfants ont été interviewés et représentent une part du corpus. Ces entretiens ont été retranscrits et traduits intégralement de l'arabe au français.

La composition des ménages est de 4 à 10 selon l'âge des parents. Certains ménages partagent la même maison, généralement de type Haouch à Hassi Ameur, Hassian Ettoual et Ain El Beida, à 2 ou 3.

Tableau 1-2 : Caractéristiques du corpus des entretiens

Quartier	Nombre de ménages enquêtés	Nombre de Personnes interviewées	Age	Genre		Revenu (pauvre, moyen)
				F	M	
Ain El Beida	12	22	8 à 71 ans	13	9	0-20 000 Da
Hassi Bounif Hai Chahid Mahmoud	8	21	12-65 ans	12	9	2 000 Da- 20 000
Hassi Aneur	12	42	11-71	23	19	0 à 20 000
Hassi Ben Okba	5	13	12-62 ans	7	6	0-30 000
Hassian Ettoual	7	17	8- 80 ans	8	9	0-15 000
Med Boudiaf	8	22	14-55 ans	14	8	0-40 000
Emir Khaled	2	7	18-50 ans	4	3	0-10000
Boufatis	6	15	17 – 54 ans	10	5	0-30000
Total	60	159		91	68	

1-3-2-2 Conception de la grille d'entretien

La grille d'entretien est composée des thèmes et des indicateurs et comporte cinq parties (Tableau 1-3). La première concerne des questions pour connaître les caractéristiques socio-économiques et pour permettre une adaptation des thèmes et des sous thèmes à l'enquêté. La deuxième présente les besoins de déplacements et les besoins de mobilité, les conditions de déplacement. La troisième partie concerne l'accès aux services et la perception de l'offre de transport en prenant en compte les marges de manœuvres des individus. La quatrième partie s'intéresse au quartier, aux représentations et aux effets du sous-équipement. Dans la dernière partie est évoquée la question du revenu et de la répartition du budget. Des entretiens exploratoires ont été effectués au début de l'enquête et ont permis d'améliorer l'approche de l'enquêteur et le déroulement de l'entretien.

Tableau 1-3 : Grille d'entretien de l'enquête qualitative

Étapes de l'entretien	
1	<ul style="list-style-type: none"> - Age, genre, statut familial, composition du ménage, statut professionnel, le type d'habitat - Origine géographique des deux individus : H/F, activités antérieurs, étude, emploi... - Raison d'installation - Equipement du domicile en gaz, électricité, eau ainsi que des nécessités (cuisinière, téléviseur...)
2	<p>Pratiques de déplacement (<i>Longueur des déplacements, fréquences des déplacements, modes de transport, lieux de mobilité : Territoires fréquentés le plus et pourquoi ? vie quotidienne, vie professionnelle, loisir</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compétences et expériences de la mobilité : <i>quartiers fréquentés, connaissance de lieux, des moyens pour s'y rendre. Description des activités réalisées, décrire les activités et les déplacements de la veille et celles de la semaine précédente, ou bien ceux occasionnels, de loisir.</i> - Mode de transport : <i>lignes de transport fréquentées, l'usage du transport informel ou clandestin.</i> - Mobilité pour le travail : <i>localisation, mode de transport, si le travail se fait au domicile</i> - Mobilité scolaire : <i>niveau scolarisation, caractéristiques de l'établissement, cout, raison de l'échec scolaire</i> - Mobilité pour les soins : <i>établissement fréquenté, cout, mode de transport</i> - Mobilité pour les liens de famille et amicaux : <i>rencontre dans la semaine, visite au domicile..., localisation de ces liens familiaux et amicaux, activités effectuées.</i> - Autres mobilité : <i>à l'échelle du quartier ou du domicile, activités de loisir des enfants sortie de famille...</i> - <i>En l'absence de déplacements quotidiens : Pourquoi renoncer aux déplacements?</i>
3	<ul style="list-style-type: none"> - Le réseau de transports : <i>dépenses pour, budgets, temps de transport, fréquences, qualité du temps passé dans les transports,</i> - le trajet de déplacement : <i>marche à pied, nombre de lignes et de stations, pénibilité, Appréciation du système de transport : lieux de transport, sécurité, confort...</i> - Marge de manœuvre : <i>en l'absence de transport collectif, aux heures de pointe.</i>
4	<p>Le quartier : <i>opinions sur les aménités et l'équipement, perception de l'environnement urbain.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Appréciation et représentation par rapport au quartier (enclavement ou satisfaction) maîtrise des lieux et des activités du quartier.</i> - Les aspirations des habitants par rapport au quartier - Le rôle du sous équipement du quartier
5	<p>Revenu : <i>nombre de personne ayant un revenu.</i></p> <p>Dépense : <i>pour la santé, l'éducation et autre, organisation des dépenses...</i></p>

1-3-2-3 Des entretiens complémentaires effectués avec les acteurs de l'administration et des services

Pour compléter les informations sur l'offre en transport et la qualité de service, nous avons effectué des entretiens⁶ avec les acteurs de transport et de l'urbanisme. La direction de transport de la wilaya est représentée par son directeur et son personnel. L'entretien avec le directeur sur la base d'une grille d'entretien a été suivi avec un entretien avec les agents de la direction confrontés à des difficultés de gestion quotidienne. Le syndicat des transporteurs, celui qui détient la majorité des adhérents, a été questionné sur les revendications des transporteurs. Le syndicat est formé de transporteurs, le directeur et le secrétaire général, et constitue une source d'information sur l'avis des transporteurs concernant le plan de transport et les actions de la direction de transport. Ces entretiens ont complétés par les acteurs suivants suivant une grille d'entretien :

- Personnels du transport : chauffeur et receveur interviewés
- Acteurs d'urbanisme et des collectivités locales : direction de l'aménagement et de la planification, services technique au niveau des communes...

1-3-2-3-1- Les transporteurs privés

La grille d'entretien avec les transporteurs et le personnel du transport : chauffeur, chauffeur-proprétaire, receveur, tient compte de thèmes en relation avec les modalités d'appropriation du véhicule et de choix de la ligne, du fonctionnement quotidien de la ligne (heures de départ et de fin de service), des difficultés liées à la voirie, au contrôle et aux dépenses ainsi que le coût de l'activité. Il s'agit de personnels du transport desservant la périphérie ; Hassi Bounif, Hassian Ettoual, Hassi Ameer, Hassi Ben Okba et Boufatis. Ces entretiens ont été effectués sur le lieu de l'activité, les stations de transport, au moment de la pause. Deux stations ont été ciblées, celle de USTO, de la ligne USTO-Hassi Bounif, la deuxième se situe à Hassi Bounif de la ligne Hassi Bounif, Boufatis. Le nombre de personnels enquêtés, entre chauffeurs et transporteurs, est de dix. Ces entretiens ont été enregistrés et ont une durée variant entre 20 et 30 minutes. La

⁶ La grille d'entretien et la liste des personnes rencontrées pour cette catégorie sont présentées en annexe.

retranscription de ces entretiens a été accompagnée d'une traduction de l'arabe au français.

Dans le cadre des entretiens relatifs à l'activité du transport, nous avons également contacté des personnes exerçant dans le transport informel « clandestin » pour répondre aux déplacements d'individu entre le centre et les zones de Hassi Bounif, Hassian Ettoual, Hassi Ben Okba à Boufatis. Ces entretiens ont été réalisés auprès de trois chauffeurs sur le lieu de l'activité. Les thèmes de ces entretiens ont concerné les dépenses, la tarification, les horaires de services, la relation avec la clientèle et les difficultés de l'activité du transport informel vers la périphérie.

1-3-2-3-2 - Des acteurs parmi les services publics de l'urbanisme et de transport

Nous avons été reçu par certains acteurs tels que les responsables des services techniques. Nous avons sélectionné la commune de Hassi Bounif qui regroupent plusieurs quartiers et semble avoir plus de difficultés de gestion par rapport aux autres communes. Les entretiens ont concerné trois administrateurs et ont été effectués sur le lieu du travail. L'objectif était de connaître les contraintes de la commune comme acteur local et son rôle dans la prise en compte des besoins de la population périurbaine, notamment pauvre. Dans un autre lieu, nous avons contacté les services liés à la planification pour connaître les programmes mis en œuvre pour la prise en charge des besoins des communes. La durée des entretiens varie de 20 mn à 120 mn.

1-3-3 Difficultés et limites de la méthodologie d'enquête

Au niveau des données statistiques sur les caractéristiques de la population en Algérie, nous ne disposons pas de données par commune sur les types d'emploi, le nombre d'emploi et le revenu des ménages. Ces données permettent la comparaison entre communes et la classification des zones les plus pauvres selon le revenu et les emplois. En l'absence de ces données, nous n'avons pas pu effectuer une enquête par questionnaire qui exige un échantillon de grande taille et des moyens financiers et humains que nous n'avons pas. Mais l'enquête par questionnaire n'aurait été qu'un complément aux entretiens qualitatifs qui représentent les principales sources de données dans cette thèse. La démarche par les entretiens répond le plus à la

problématique de cette thèse car elle permet une analyse approfondie de la question de la mobilité et des difficultés d'accès aux services.

1-4- Organisation de la thèse

La suite de la thèse s'organise autour de sept chapitres. En premier lieu, il s'agit de rappeler les dispositifs de régulation et de planification qui ont transformé l'ordonnance de la ville et le développement des transports pour la métropole d'Oran. Ce travail présentera les caractéristiques de la dynamique de la ville et son impact sur la mobilité urbaine ainsi que les mobilités résidentielles des ménages pauvres des quartiers enquêtés (chapitre 2). Cette partie est basée sur une étude bibliographique. En second lieu, nous évoquerons les obstacles rencontrés dans la gestion des transports qu'ils soient organisationnels ou institutionnels (chapitre 2). Dans un troisième temps, les résultats de notre enquête qualitative auprès des habitants de la périphérie afin de mieux connaître les enjeux sociaux des transports et les difficultés quotidiennes de mobilité (chapitres 4 à 7).

Dans le second chapitre est privilégiée une analyse de l'urbanisation et des conditions de logement en périphérie. Le lieu et les conditions de vie sont décrits à partir des observations de l'enquête sur le terrain et de la littérature existante. Il s'agit de comprendre le processus de production de l'espace bâti des périphéries par les populations à bas revenu (défavorisés). Connaître les conditions d'habiter de cette population et la desserte en transport rend compte d'une dimension de la pauvreté. Le sous-équipement de ces zones pose les besoins en termes de déplacements de la population notamment pauvres qui restent méconnus au même titre que l'offre en habitat et en transport. L'étude du transport dans le troisième chapitre concerne les acteurs du transport, notamment les institutions et le rôle des collectivités locales. Le réseau de transport, aussi bien urbain et périurbain, présente la dimension de l'offre et permet de mieux connaître les contraintes de mobilités expliquées dans les chapitres suivants. Nous présentons les rapports au quartier et à la ville à partir des mobilités quotidiennes pour les habitants installés en zones périurbaines. Le quatrième chapitre analyse les contraintes de mobilité pour l'accès à l'emploi selon les enquêtes et entretiens réalisés. Dans le cinquième chapitre, une analyse approfondie des difficultés d'accès à l'éducation est indiquée de manière détaillée pour les différents paliers selon

les contraintes financières des ménages et le mode de transport. Le sixième chapitre prend en compte les besoins en termes de services de santé et les disparités de la répartition des établissements ainsi que les contraintes de mobilité pour l'accès aux soins. Le dernier chapitre fait la synthèse des résultats et examine les conséquences des difficultés d'accès aux services dans l'approfondissement de la pauvreté et les difficultés d'insertion sociale et professionnelle. La conclusion éclaire sur les principaux résultats de notre analyse et les pistes de recherches qui en découlent. Nous y proposons une lecture transversale des différents chapitres de la thèse.

Chapitre 2 : Conditions d'accès au logement, difficultés et contraintes des habitants pauvres en périphérie

2-1- Introduction

L'objet de ce chapitre est de présenter les conditions de la périurbanisation d'Oran et les conditions d'accès au logement. Dans ce chapitre, nous rappelons, à partir de sources bibliographiques, les choix résidentiels dans les quartiers défavorisés d'Oran des populations pauvres. Un éclairage sur les mécanismes et les facteurs de cette périurbanisation et les défaillances en matière de gestion urbaine permet de présenter les effets sur les conditions de la vie précaire des habitants dans les quartiers périurbains. Dans un second temps, nous nous concentrons sur les limites des stratégies résidentielles des ménages de ces quartiers, très éloignés du centre d'Oran, telles

qu'elles apparaissent à travers une série d'entretiens menés en 2007 et 2008. Même si dans le contexte de la périphérie pauvre, il est difficile de prendre la mesure des phénomènes qui règnent dans ces lieux tels que l'exclusion, la ségrégation et le chômage, les enquêtes qualitatives éclairent sur ces phénomènes dont les conséquences ont été démontrées dans les études sur les villes des pays du Sud et du Nord (Kokoreff, 2007).

Les migrations résidentielles renvoient à l'attrait et à la répulsion des espaces à l'origine des flux migratoires. Généralement, les lieux attractifs sont des villes perçues comme les lieux de toutes les chances professionnelles, éducatives, sociales... Dans les villes du Maghreb, les formes de migration étudiées montrent la diversité des stratégies résidentielles. A Sousse, le parcours résidentiel s'accompagne des modalités d'intégration sociale et professionnelle, par l'appropriation d'un logement et l'intégration à une activité professionnelle (H'naka et alii, 1995). Dans ces contextes, l'étude des migrations est un moyen de connaître les changements urbains, sociaux et spatiaux.

Dans les villes d'Algérie, il subsiste une méconnaissance des mécanismes à l'origine de la mobilité résidentielle, des formes de transaction et en particulier de la situation post-migratoire dans le nouveau quartier. Dans les quartiers informels, les étapes de migration résidentielle dépendent des réseaux, et peuvent être facilitées par l'aide ou des actes de bienfaisance. Pour d'autres ce parcours peut être pénible et contraindre l'intégration résidentielle.

En Algérie, l'offre en logements sociaux reste insuffisante. « L'équilibre quantitatif du marché du logement résulte de l'adéquation entre une demande et une offre » (Wiel, 1999 : 23) mais cet équilibre est rarement atteint et le déficit en logement pour les ménages à bas revenus crée des inégalités. De plus, les formules d'accès au logement offertes par l'Etat pour la classe moyenne, comme la location-vente et le logement participatif sont conditionnées par un apport financier par les ménages. Ces formules ne sont pas accessibles à la population pauvre et ne sont pas à la portée des ménages à revenu limité ou sans emploi stable.

Les inégalités d'accès au logement apparaissent comme un facteur d'exclusion des ménages pauvres vers les périphéries défavorisés. Selon Navez Bouchanine (2002) l'offre globale d'habitat et de services constitue un déterminant des inégalités socio-spatiales. D'autre part, selon la même source, sur le cas d'étude dans les villes marocaine ; «la mise en place de réponses inadéquates (en termes de logement), inaccessibles économiquement, non maîtrisables socialement, ou encore des annonces officielles non suivies d'effets» (Navez Bouchanine, 2002 :11) sont des facteurs qui alimentent la demande sur le logement non lotis construit dans le cadre informel en périphérie.

Habiter un logement c'est aussi habiter un quartier et bénéficier des aménités et des services proposés. De façon générale, le quartier constitue une échelle d'analyse et une entité d'observation plus qu'un concept et représente une échelle de conception et d'action pour les urbanistes (Authier et alii, 2007). L'étude des difficultés d'accès au logement à l'échelle du quartier apporte un éclairage sur le déploiement des logiques résidentielles. Les caractéristiques d'une habitation sont liées aux avantages du quartier et de la localisation résidentielle des habitations dans le quartier au-delà de leurs états de construction et leurs superficies. De même que l'accessibilité aux aménités est un facteur qui permet une différenciation entre les quartiers dans la grande périphérie.

Les grandes villes en Algérie ont connu un étalement urbain qui a généré des besoins en terme de logement et de transport. L'urbanisme en Algérie, après l'indépendance, selon Côte (Côte : 1996) a connu trois phases : d'une phase de croissance en 1970 à une phase où le développement devenait confisqué, car les efforts de constructions étaient relâchés et l'Etat commençait à se désengager des investissements publics, dans la troisième phase (la décennie de 1980) débute la crise au pays et la période d'insécurité... Les migrations résidentielles en Algérie entre 1954 et 1960 ont été essentiellement d'origine rurale, et ont fait augmenter le taux d'urbanisation à 67% dans la région algéroise, 63% dans la région de constantinois et de 48% en Oranie (Bendjelid, 1997).

L'aire métropolitaine d'Oran a une grande influence sur la zone Ouest d'Algérie. La ville développe ses capacités en termes d'équipements et de logements. L'extension des périphéries autour de la région métropolitaine résulte de l'attractivité de la région métropolitaine. Nous verrons, dans les paragraphes qui suivent, que les migrants vers la

métropole d'Oran dans les décennies qui suivirent étaient d'origine diverse, des wilayas limitrophes et de la ville d'Oran.

2-2- Conditions de croissance des zones d'habitat populaire en périphérie

La périurbanisation est un phénomène résultant de la croissance démographique et de l'étalement urbain. Dans les métropoles, l'espace devient plus rare avec la mobilité spatiale et résidentielle de la population. Le phénomène a fait l'objet de recherches sur les villes du Nord et du Sud comme celle de Berger qui retrace les décennies de périurbanisation en Île-de-France, territoire attractif avec plus de 10 millions d'habitants (Berger, 2004) et montre l'ampleur du phénomène de la périurbanisation. L'étude des stratégies résidentielles déployées par les ménages en quête de logements et d'emplois permet de mieux comprendre le processus de périurbanisation. Les quartiers de la périphérie oranaise se sont développés selon les conditions d'urbanisation à l'échelle nationale et à l'échelle de la ville. L'urbanisation a été favorisée par l'apport en populations dans les périphéries et s'est faite progressivement dans certaines zones. Cet apport s'est fait de manière massive dans certaines zones plus que d'autres. Car, pendant la période intercensitaire 1977/1987, le taux d'accroissement annuel de Bir El Djir (Chef lieu) était de 4,4 %, et se trouvait nettement inférieur à celui de Sidi El Bachir (agglomération secondaire) 10,8 %, et l'écart est croissant vu l'accélération du processus d'urbanisation (Ghomari, 2001).

Dans ce contexte, les productions d'habitat réglementaires étaient faites de manière ponctuelle sans vision globale du développement urbain. Il en résulte un espace de juxtaposition de fragments hétérogènes. Les agglomérations chef lieu, Bir El Djir, Es-Sénia, et Sidi Chami faisaient partie des premières zones d'extension et d'investigations par une population à la recherche d'un logement. De plus en plus de groupements humains ont été investis par l'apport de population sur des sites qui étaient restés vierges, (Douar Belgaid, Nedjma), et autour d'anciens noyaux coloniaux ou fermes agricoles; Bir El Djir, El Kerma, Sidi El Bachir.

A Oran, les modalités de l'étalement urbain ont été diverses : détournement des terres agricoles, création de zones locales d'activités, de lotissements d'habitat et de coopératives résidentielles, de zones d'habitat d'urbanisation nouvelle (ZHUN). De plus, l'ouverture du marché immobilier généré par la cession des biens de l'État en 1981, a permis la création des lotissements et des coopératives immobilières, la multiplication des logements sociaux et promotionnels (Bendjelid et alii, 2004). La périurbanisation a été aussi favorisée par les opérations de recasement et l'auto-construction (Beladis, 1997, Messahel, 2008). Ces types de lotissement posent des problèmes d'intégration dans les villes qui ont accueilli ces programmes. Comme le cas de Nedjma, une agglomération surpeuplée avec des insuffisances liées à l'équipement, et dont les habitants sont contraints par les difficultés de la vie quotidienne (Messahel, 2008) notamment le transport. Parallèlement, des zones d'habitat informel se sont multipliées dans la région d'Oran. En effet, le développement urbain dans la périphérie d'Oran durant les années 1980 et 1990 a été marqué par la croissance des quartiers précaires autour des communes de la Wilaya d'Oran. Cependant, leur amélioration urbaine reste problématique. Comme le note Bekkouche (2004: 81): « Depuis les années 1970, période de reprise des constructions après l'indépendance, l'accélération de l'étalement urbain complique le problème de sa gestion ».

Ces agglomérations périphériques ont connu une extension en particulier dans la décennie de 1987-1998 (tableau 2-1). Entre 1987 et 1998, les communes de Sidi Chami et de Bir El Djir ont augmenté en population dans un facteur de 1 à plus de 3, celle de Hassi Bounif a plus que doublé tandis que la population d'Es Senia a aussi doublé. Cet accroissement s'est poursuivi, selon le recensement 2008, mais inférieur à la décennie précédente. Les résultats du recensement de 2008 montrent une baisse nettement inférieure durant la décennie 1998-2008, plus basse pour la ville-centre d'Oran, due à une immigration des ménages (figure 2-1). Le taux d'accroissement de la wilaya d'Oran du dernier recensement montre une baisse dans la croissance démographique globale estimée à près de 1,5 millions d'habitants, le taux d'accroissement à l'échelle nationale est plus faible et a atteint 1,6. Au dernier recensement (2008), on dénombrait 609 014 habitants dans la ville d'Oran, soit 40% de la population totale de la wilaya par rapport à 65% en 1987. A un taux d'urbanisation de 90% de la wilaya d'Oran, cette métropole continuera à s'étendre et à intégrer d'autres espaces.

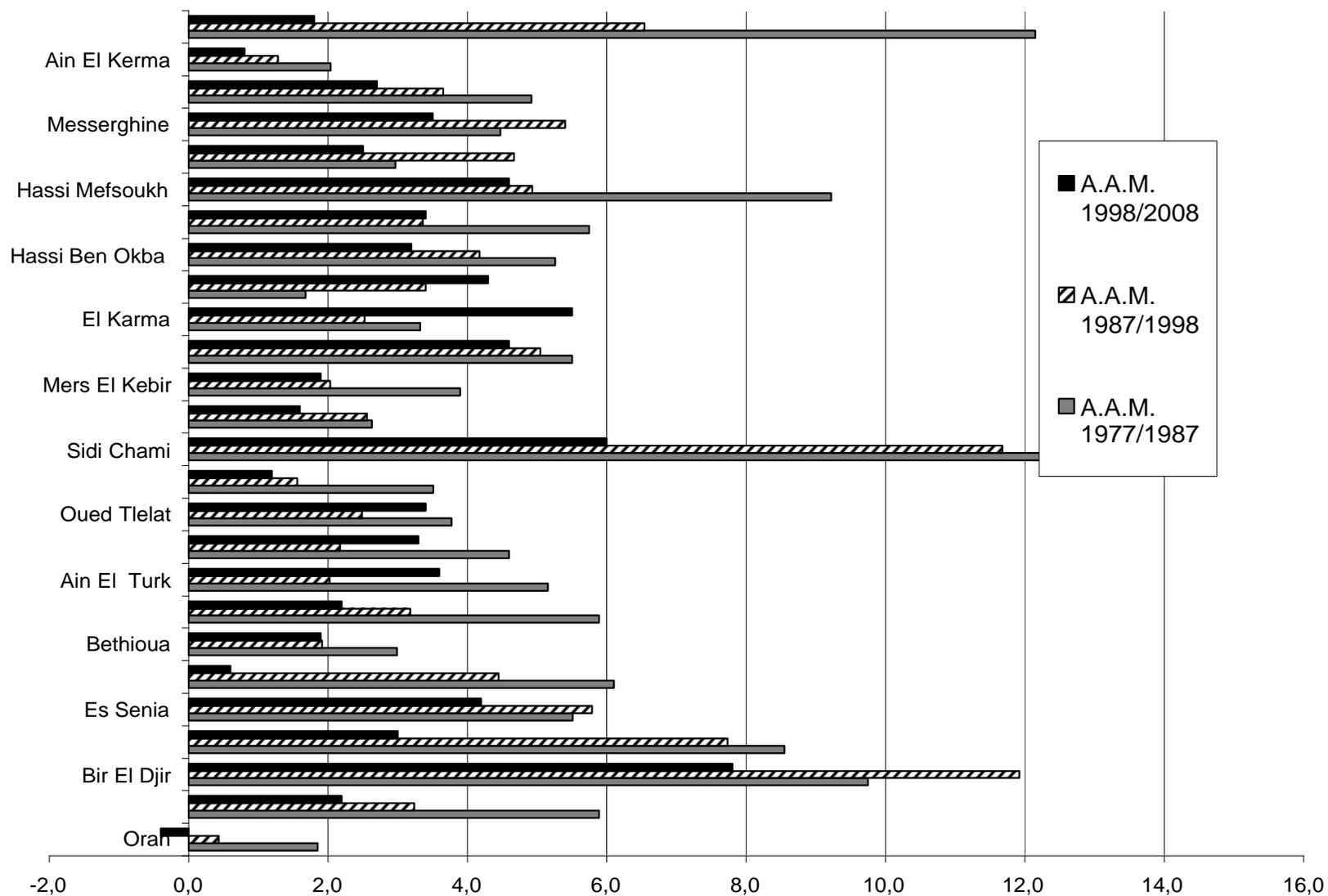


Figure 2-1 : évolution de la population de la ville-centre et des communes de la wilaya entre les quatre derniers recensements.

Source : données du RGPH d'Oran, A. A. M : Taux d'Accroissement Annuel Moyen.

Tableau 2-1 : Population et taux d'accroissement annuel moyen des communes de la wilaya d'Oran de 1977 à 2008

Commune	POP 1977	POP 1987	T.A.A.M 1977/1987	POP 1998	T.A.A.M 1987/1998	POP 2008	T.A.A.M 1998/2008
Oran	502014	603931	1.85	634113	0.43	609 014	-0,4
Gdyel	11739	20929	5.89	30000	3.24	37315	2,2
Bir El Djir	8015	20510	9.75	73029	11.92	152151	7,8
Hassi Bounif	8417	19278	8.55	44649	7.73	59671	3
Es Senia	19969	34324	5.51	64797	5.79	96928	4,2
Arzew	22457	40837	6.1	66720	4.45	70951	0,6
Bethioua	8835	11902	2.99	14738	1.91	17758	1,9
Marsat El Hadjadj	4051	7223	5.89	10284	3.18	12729	2,2
Ain El Turk	12597	20946	5.16	26251	2.02	37010	3,6
El Ançor	3952	6222	4.6	7929	2.17	10882	3,3
Oued Tlalat	6925	10067	3.77	13289	2.49	18397	3,4
Tafraoui	5920	8388	3.51	9988	1.56	11263	1,2
Sidi Chami	4587	16935	13.81	58857	11.68	104498	6
Boufatis	5734	7451	2.63	9906	2.56	11579	1,6
Mers El Kebir	7674	11298	3.9	14167	2.03	16970	1,9
Bousfer	3720	6389	5.5	11136	5.05	17243	4,6
El Karma	7393	10284	3.32	13637	2.53	23163	5,5
El Brea	2247	2660	1.68	3879	3.4	5860	4,3
Hassi Ben Okba	3549	5954	5.26	9435	4.17	12906	3,2
Ben Freha	5703	10033	5.75	14565	3.36	20235	3,4
Hassi Mefsoukh	1825	4447	9.22	7656	4.93	11856	4,6
Sidi Ben Yabka	2619	3521	2.97	5893	4.67	7516	2,5
Messerghine	6421	9990	4.47	18089	5.4	25443	3,5
Boutlelis	7233	11746	4.92	17599	3.65	22898	2,7
Ain El Kerma	4927	6044	2.04	6980	1.28	7530	0,8
Ain El Bya	4037	12851	12.15	26253	6.54	31386	1,8
Total	682560	924160	3.05	1213839	2.45	1453152	1,9

Source : RGPH de 1977, 1987, 1998, 2008, Office National des statistiques et Département de planification et d'Aménagement du Territoire de la wilaya d'Oran, données statistiques du recensement de 2008 de la wilaya d'Oran, n° 527/31, juillet 2009, ONS, Alger.

T.A. A. M : Taux d'Accroissement Annuel Moyen.

POP : population

2-2-1 Facteurs de périurbanisation et de formation de l'habitat populaire

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 (Midoun, 2004). 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 6000 habitants hors périmètre d'urbanisation (Bendjelid et Midoun, 2004). En effet, les noyaux bâtis implantés en fragments éclatés en périphérie compliquent les actions de gestion territoriales par les collectivités locales (Bendjelid, 2005). Des formes de croissance d'habitat illicite ont caractérisé le périurbain en plus du sous-équipement. Dans ces zones construites durant le dernier quart du vingtième siècle, les espaces urbanisés sont tantôt légales tantôt illicite (haouchs¹, villas, villas-immeubles, baraques,...) et construits en l'absence d'autorisation réglementaire d'occupation du sol et de la construction.

Les types d'habitat varient d'un site à l'autre, qu'ils soient dans un lotissement, dans des coopératives immobilières ou dans un site de recasement ou de l'habitat autoconstruit dans un cadre informel. Le lotissement² a été la forme la plus utilisée dans les modes de constructions d'habitat (Bendjelid et alii, 2004). Ce type d'occupation du sol s'est développé dans une conjoncture conditionnée par la crise économique qui est apparue vers les années 1986-1987, après l'effondrement du prix pétrolier. La période qui a suivi a renforcé la crise et a entraîné la dégradation de la situation dans le pays notamment économique et d'insécurité. L'appui de l'Etat en matière de financement direct et indirect, des collectivités locales et des populations, a été fortement perturbé³. Des superficies importantes appartenant au domaine public (de l'Etat) ont été squattées par

¹ Le terme Haouch désigne une habitation traditionnelle organisée autour d'une cour.

² Opérations de constructions d'habitat subventionnées en partie par l'État pour la réalisation des infrastructures et des réseaux divers.

³ Des groupes sociaux démunis se sont vus encouragés à s'approprier illégalement des terrains en l'absence de contrôle par l'Etat. Ces populations traçaient eux même la forme des lots en groupes d'une même famille ou de même provenance (Bendjelid, 2005: 375). Par ailleurs, des terrains étaient attribués à des groupes sociaux proches du pouvoir politique et administratif. L'occupation « spontanée » du sol était rendue légitime par les conditions de l'époque notamment l'inégalité d'accès au logement (dans le cadre de la répartition des lots de terrain rendu possible par la loi de 1974 portant sur la constitution des réserves foncières communales) et dans le cadre aussi de l'attribution de logement public vendu à très bas prix grâce à la loi de « cession des biens de l'Etat » promulguée en 1981.

la population dans les différentes périphéries des métropoles algériennes (Alger, Oran, Annaba,...).

2-2-2 Gestion urbaine de la périphérie ; modalités et contraintes

La gestion urbaine dans le domaine du foncier était, dès l'année 1974, régulée par un ensemble de lois dont l'ordonnance n°74-26 du 20/02/1974. Dans ces années, L'État, représenté par les collectivités locales, constituait le principal acteur dans la gestion du sol urbain. Le plan d'urbanisme directeur (P.U.D.), lancée en 1974 a présenté les orientations de la croissance spatiale d'Oran dans les directions Sud et Est en particulier avec des affectations des sols. Au début, l'extension urbaine s'est faite sur une part importante de terrains à valeur agricole (Rebouha, 2005). L'extension urbaine comportait cinq Z.H.U.N, de grands équipements et des zones industrielles et d'activités (Bendjelid, 2002). Dans cette extension, le déficit en matière de logement, apparaissait dès la moitié des années 1970. Après la loi foncière de 1990 (Loi n°90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière), l'agence foncière détenait, seule, le rôle d'attribution.

Dans le cadre de la répartition des lots de terrain rendu possible, la loi portant sur la constitution des réserves foncières communales, de 1974, a déclenché une croissance urbaine au niveau des périphéries. En même temps, dès les années 1980, des douars se développaient et d'autres commençaient à apparaître (Beladis, 1997), de nouveaux noyaux d'habitat précaire à la périphérie d'Oran ; Pont Albin, douar Cheklaoua à l'Ouest et d'autres à l'Est vers Bir El Djir, et Sidi Chami, Es Senia... Cette urbanisation reste inachevée et a été faite avec un déficit en infrastructure et en équipement.

La planification urbaine à Oran a connu des irrégularités dans la gestion du foncier ; de la construction et dans la prise en charge des problèmes urbains. Pour les gestionnaires, les instruments d'urbanisme représentent un outil de régulation de l'espace mais ces documents sont loin de la réalité et ne présentent qu'une description brève de l'espace et des habitants. Les gestionnaires ne peuvent pas se suffire à l'application de la réglementation régissant le cadre bâti. Sans une connaissance fine des situations réelles des quartiers, la gestion de l'espace reste confrontée à de nombreux obstacles. Les lenteurs administratives font partie des conditions favorables à une urbanisation

spontanée. Comme le signale un gestionnaire de la commune de Hassi Bounif, il y a quelques années seulement, le maire pouvait délivrer une attestation d'occupation à des habitants des quartiers spontanés par une simple visite des lieux pour témoigner de l'occupation par le demandeur selon notre enquête sur terrain en 2008.

Pour répondre aux besoins de la population, des études de structuration urbaine sont appliquées sur les douars informels pour permettre une intégration physique. Les projets qui accompagnent la structuration urbaine non accompagnée par des stratégies d'intégration sociale et professionnelle de la population ne permettent pas, dans la longue durée, une amélioration urbaine durable de ces zones. Les administrateurs et gestionnaires des communes et des villages appellent ces douars, « des bombes à retardement ». Dans cette situation, même si la loi autorisant la démolition de tout habitat irrégulier, les maires préfèrent passer par d'autres solutions pour n'éradiquer que les habitations en tôle et celles isolées du tissu du douar. Ces habitations sont exclues même par les habitants des douars informels qui les voient comme irrégulière et menaçante, d'autres estiment que ces dernières constructions défigurent l'image de leur quartier.

La situation des quartiers défavorisés et à la marge, dans la grande périphérie, est complexe. Leur amélioration reste difficile et dépend de l'investissement et de l'engagement des administrateurs de l'espace urbain et de la solvabilité des habitants. La gestion urbaine reste déficiente. Dans l'agglomération chef lieu de Hassi Bounif, l'état d'urbanisation montre l'ampleur et la complexité de la situation foncière et urbaine illustrée dans le témoignage de cet administrateur :

« Au niveau foncier : tous les habitants de Hassi Bounif ne disposent pas d'actes de propriété ». Géographe responsable du service technique à l'APC de Hassi Bounif septembre 2008.

L'urbanisation incontrôlée et la production foncière non régulée ont créé un désordre dans la commune de Hassi Bounif. Par exemple, 720 dossiers de régularisation d'acte de propriété sont en cours (selon notre enquête de terrain en 2008), pour obtenir l'acte de propriété parce que les occupants ne possèdent que des attestations d'attribution.

Dans la période des années 1990, plusieurs lots de terrain ont été attribués, ce qui a été à l'origine d'une urbanisation galopante autour du village de Hassi Bounif.

Dans le cadre de l'occupation du sol, les instruments d'urbanisme et la réglementation ne peuvent suffire pour la protection du foncier et pour une cohérence de l'aménagement. La demande sociale et le retard en urbanisation exigent des moyens institutionnels et une gestion à la taille des besoins. De plus, la question de la prise en charge des zones vulnérables demeure sans réponse :

« En plus des problèmes de l'absence de viabilisation, d'équipements, et d'activités, la réglementation en matière de POS (plan d'occupation du sol) ne permet pas une amélioration durable des quartiers, ni de réduire les poches de pauvreté. Les communes doivent remplir des fiches sur l'habitat précaire pour l'amélioration du système urbain, des moyens importants doivent être déployés. De plus, le PDAU est obsolète et date de 1997 [...] Le POS qu'est ce qu'il pourra faire, le plan d'aménagement n'est pas scientifique. Les instruments d'urbanisme de chez nous sont à revoir, c'est un avis, et, est-ce qu'il y a une prise en charge des zones vulnérables ? ». Responsable du service technique de l'architecture et de l'urbanisme de la commune de Hassi Bounif, septembre 2008.

La loi promulguée pour l'éradication des constructions informelles⁴ n'est pas suivie en réalité avec une application par les élus. Les élus sont confrontés à deux problèmes ; le premier réside dans le nombre important de population en résistance à toute expulsion ou démolition, le deuxième est que les collectivités locales n'ont pas les moyens de reloger des milliers de ménage non solvables. C'est pourquoi, pour les quartiers informels, les élus et les administrateurs préconisent pour les habitants la constitution d'un certificat de possession, afin de pouvoir résoudre le problème du statut d'occupation du logement. Par ailleurs, les élus tentent de freiner l'expansion de ces sites par la démolition des baraques récemment installées.

⁴ La loi n°08 - 15 du 20 juillet 2008 du journal officiel de la république algériennes n°44 du 3 août 2008. Cette loi fixe les règles de mise en conformité des constructions et de leur achèvement.

L'amélioration et l'extension des zones urbaines dépendent de l'investissement alloué à ces zones urbanisées. Le financement des projets restent centralisé et dépend de l'accord de l'Etat. Le financement des projets de développement urbain est de deux types : PCD (plan communal de développement) et le PSD (plan sectoriel de développement). Selon notre discussion avec le responsable du service des finances de la wilaya d'Oran (enquête de 2008), le financement est accordé après l'avis favorable du ministère y afférent et de l'Etat. Cependant, dans le contexte de la périphérie, l'émergence de problèmes liés au transport, à l'emploi... rend compte de la complexité de la situation des migrants. Les contraintes de prise en charge des besoins des migrants apparaissent dans d'autres villes telles qu'en France, où la question de l'aménagement du territoire et du peuplement des villes a été confrontée à l'ampleur des flux migratoires dans les années 1950 et 1960 notamment pour répondre aux besoins de logements (Bonvalet et Brun, 2002). Des difficultés de gestion urbaine apparaissent dans les grandes villes notamment Oran et ces difficultés sont souvent évoquées pour décrire l'urbanisation des villes du tiers monde ; le sous équipement des grandes périphéries, l'entassement, la prolifération de l'habitat précaire et la pauvreté (Rochefort, 2000).

Ces dernières années, l'Etat a repris le contrôle des secteurs notamment de l'urbanisation, mais les obstacles demeurent nombreux et les décisions politiques d'amélioration urbaine sont confrontées aux réalités complexes du terrain. Dans les villes algériennes, une urbanisation intensive, sous l'effet de la croissance démographique, a eu pour conséquence la multiplication des besoins en matière de services et d'aménités pour la population. La réalisation d'équipements d'accompagnement ne résout pas le manque de services et ne diminue pas des difficultés quotidiennes des habitants.

2-3- Approche spatiale : environnement périurbain, quartier et conditions de logement

Présenter le quartier comme entrée exige d'expliquer le processus qui a permis de former ces espaces, d'un côté, et d'expliquer d'un autre côté l'aspect défavorisé d'une périphérie à la « marge » de la ville. La production d'habitat parfois planifié, généralement non réglementaire d'une part, et d'autre part généré par un apport massif de populations venues s'installer de manière licite ou illicite, font partie des facteurs

d'extension de la grande périphérie (Bendraoua et Souiah, 2008 et Mssahel, 2008). Les modèles d'extension des quartiers, à Oran, selon Beladis (1997) sont classés selon le type de construction qu'elles soient anarchiques, axiale, (constructions réalisées sur les axes routiers), ou en groupes structurés à partir d'un habitat ancien qui peut être précaire ou désorganisé. Les sites planifiés de recasement ont également connu une extension illicite. Dans la périphérie défavorisée, des zones sont plus déshéritées que d'autres selon des critères tels que le logement, comme dans d'autres contextes où Durand-Lasserve (1986) montre dans son étude des constructions informelles : « Le critère d'exclusion du marché officiel du logement est largement retenu, et distingue le critère de « régularité » ou d'« irrégularité » par rapport au statut d'occupation du sol » (Durand-Lasserve, 1986 :18).

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 (Souiah, 2005). 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. L'appropriation du sol, dans les quartiers informels, s'est faite de manière autonome par les ménages pauvres. Ces modes d'occupation du sol influencent le mode de vie des habitants qui entretiennent le logement par la débrouille selon Lakjaa (2004).

L'extension des quartiers informels a suivi le processus d'« informalisation » comme le décrit Durand-Lasserve (1986) dans les villes des pays du Sud. L'« informalisation » du cadre bâti est liée aux pratiques informelles ou illégales dans le domaine de l'urbanisation. D'autres modes d'occupation du sol liés à la spéculation des différents acteurs de la ville et des communes, dans un cadre informel, se sont poursuivies et se manifestaient par la création de lotissements au profit de groupes sociaux favorisés et de groupements d'habitat illégal pour les exclus de la ville. Ces opérations d'urbanisation ont été favorisées par le contexte politique des années 1990 (Bendraoua et Souiah, 2008). Dans les années 1990, la période noire marquée par le terrorisme a déclenché un fort mouvement de population des wilayas limitrophes (Relizane, Tiaret, Saida...) afin de s'installer sur la frange périurbaine d'Oran. A cette période commençait à se dessiner une nouvelle forme de ségrégation socio-spatiale distinguant, dans la wilaya d'Oran, des groupes de population plus ou moins aisés au défavorisés.

Tableau 2-2 : Caractéristiques des zones enquêtées

Agglomération	Type	Population 1998	Population* 2008	Taux d'accroissement 1998-2008
Hassi Bounif	ACL	15 157	17 878	15,2
Chahid Mahmoud	AS	12 338	19 502	36,7
Hassi Ameur	AS	3 626	5 091	28,8
Emir Khaled	AS	8 622	11 597	25,7
Med Boudiaf	AS	2 739	4 342	36,9
Hai Bouchouicha	AS	1678	-	-
Zones éparses				
Total commune		44649	59 671	25,2
Hassian Ettoual	ACL	7 530	11 564	34,9
Ben Freha	AS	3942	6423	38,6
Menatsia	AS	2272	2991	24,0
Zones éparses				
total		14559	20235	28,1
Boufatis	ACL	5 977	7278	17,9
Slatna	AS	2278	2499	8,8
El Goutni	AS	936	913	-2,5
El Aoumer	AS	-	444	100,0
Zones éparses				-
		9906	11579	14,4
Hassi Ben Okba		9 253	12 605	26,6
Zones éparses	ACL	182	301	39,5
Total		9435	12 906	26,9
Es Senia	ACL	29 831	47 130	36,7
Ain El Beida	AS	26 893	40 193	33,1
Commandant chérif Y	AS	26 53	9 652	72,5
Cité des 4 Chemins	AS	26 50	1 172	-126,1
Bouamama	AS	-	1 185	100,0
Zones éparses		2770		
Total		64797	101643	36,3

Sources : Données du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH),

* Ces données sur les agglomérations secondaires ont été collectées auprès du service des statistiques des APC par l'auteur (Agglomération Populaire Communale).

2-3-1- Présentation des quartiers, terrain d'enquête

Les quartiers, terrain d'investigation, apportent des informations de différents registres sur le cadre environnemental, gestionnel et social et sur les modes d'occupation du sol. Ces quartiers appartiennent à cinq communes de la wilaya comme c'est indiqué sur le tableau 2-2 (Cf. chapitre 1). Les caractéristiques démographiques démontrent l'apport en population selon les deux recensements, de 1998 à 2008. Les facteurs qui ont accompagné les transformations des quartiers sont d'ordre démographique et spatial.

Les quartiers correspondent aux agglomération chef lieu ou à des agglomérations secondaires. Ces agglomérations ont des caractéristiques urbaines différentes. Par ailleurs, les quartiers sont des lieux de concentration d'une population défavorisée et dont la gestion des besoins est confrontée à certaines difficultés.

Les agglomérations sont composées de quartiers planifiés et de quartiers informels appelés douars, d'autres sont formés essentiellement d'habitat illicites. Les quartiers d'habitat légal (licite) ont différents niveaux d'équipements et de services; antennes administratifs, scolaires, sanitaires... Par ailleurs, la fourniture de services publics de base (eau potable, électricité, drainage des eaux usées) s'est faite par ordre de priorité et selon les moyens financiers des collectivités locales et des habitants. Les quartiers présentent des situations différentes selon leur localisation, distance par rapport à la ville... etc.

Hassi Bounif est une agglomération chef lieu, avec un taux d'accroissement annuel de presque 12%, est composé d'agglomérations de différents types: planifiées, informelles, de zones réhabilitées. L'agglomération de Hassi Bounif, à presque 15 km de la ville d'Oran, s'est développée suivant l'axe routier du chemin de wilaya n° 41. Dans ce village, nous avons choisi le quartier d'Emir Khaled composé de lotissements et d'habitat provisoire et le quartier de Chahid Mahmoud.

Med Boudiaf, est un douar de constructions informelles et a été créé dans la décennie 1987-1998, situé sur le même axe de Hassi Bounif sur un plateau collinaire. L'absence d'infrastructures sanitaires, culturelles et d'approvisionnements quotidiens, dans ce douar, oblige les habitants à se déplacer vers Hassian Ettoual ou Hassi Bounif. La voirie n'y est pas réalisée et les ordures ménagères sont jetées à proximité des habitations, gênant la circulation piétonne et le cadre de vie. Des équipements scolaires ont été intégrés à ce douar tel qu'une école. Dans d'autres quartiers informels, des équipements sanitaires et administratifs accompagnent l'amélioration urbaine.

Hassi Ameur est une agglomération secondaire, issue du découpage administratif est située dans la partie Est de la commune à 3 Km du chef lieu sur la route nationale 11. Depuis 1984, le village de Hassi Ameur a connu de nombreux changement dans son évolution. A coté de cette agglomération, une importante zone industrielle est

implantée. Au cours recensement qui a lieu en 2008, les services de statistiques de l'APC de Hassi Bounif ont regroupé ce village avec celui de Med Boudiaf et Emir Khaled ainsi que Chahid Mahmoud et Bouchouicha dans la commune de Hassi Bounif vue la conurbation de ces entités périurbaines (selon notre enquête en 2008).

Le village de Hassian Ettoual est une commune chef lieu, située entre la commune de Hassi Ameur et celle de Ben Freha. Les zones d'activités de cette commune comportent des usines ce qui peut générer des emplois : usines de plastique, d'alcool, huilerie, tapisserie. Autour de ce village des extensions sous formes de lotissements continuent à se greffer et attire une population importante.

Le village de Hassi Ben Okba, à près de 21 km de la ville d'Oran, est un village situé à la périphérie Est d'Oran sur l'axe qui relie Hassi Ameur, Hassi Bounif à Gdyl. Ce village connaît un déficit important en matière d'équipements. La commune est composée de construction d'habitat sous forme de lotissement planifié et d'autres bidonvilles.

L'agglomération de Ain El Beida (figure 2-6) situé au sud-ouest d'Oran à 5,8 km de la commune chef lieu d'Es Senia est loin de 9,2 Km du centre ville d'Oran. Dans cette agglomération, ont été réalisés différents programmes de logements, de type relogement et d'autoconstruction. Des opérations d'autoconstruction ont permis aux acquéreurs de bénéficier de lots de terrains et d'une aide en matériaux de constructions (Beladis, 1997). Le douar informel de Ain El Beida continue à attirer des populations qui occupent le sol en délimitant eux même les lots de terrain. La gendarmerie intervient souvent comme dans les autres quartiers pour déloger les habitants, et réintégrer les terrains récupérés dans les réserves foncières communales. Ces modes d'occupation du sol drainent une population de plus en plus importante.

L'agglomération de Boufatis, agglomération chef lieu à 26 km d'Oran, située dans la continuité de l'axe reliant Hassi Ameur à Hassian Etoual, est considérée comme une commune rurale, c'est la zone la plus éloignée du centre ville dans notre corpus d'entretien. Dans cette commune, une zone d'activités non utilisée, de 150 lots, est non-opérationnelle pour manque d'investisseurs. Cette agglomération a accueillie des lotissements, du logement social et continue d'attirer de nouveaux habitants.

2-3-2-Types de logement dans les quartiers enquêtés

Dans ces quartiers, nous constatons des modes de constructions divers. Selon Lakjaa (2009), en périphérie, une typologie selon le mode de construction et l'état de construction distingue deux types; de type dit traditionnel : le haouch individuel, le haouch collectif, de type planifié sous forme d'immeubles collectifs et semi-collectifs. Dans le bidonville, nous distinguons les baraques, certaines avec une pièce sans patio, car, dans certaines habitations des enquêtées, il y avait juste l'espace du seuil ou de l'entrée, à partir duquel, la pièce est éclairée.

Le type de logement varie selon le cadre juridique; le licite et l'illicite. Pour les logements licites l'accès aux services de base se fait, généralement, avec moins de contraintes. Un logement planifié par rapport au traditionnel suppose la présence de plus de commodité et de confort ainsi qu'une régularité dans les espaces construits. Comme construction licite, le logement social (de type collectif ou individuel)⁵, est destiné aux couches moyennes et pauvres. Dans le cadre du RHP (réhabilitation de l'habitat précaire), d'autres formules d'habitation sont accessibles aux couches défavorisées avec l'aide de l'Etat et d'autres organismes⁶.

Les habitations informelles sont auto-construites en dur (Figure 2-2) en habitations traditionnelles et baraques. Des maisons sont construites en poteaux- poutres en béton armé et d'autres en tôle pour le toit et l'hourdie ou la brique pour les murs (Figure 2-3). Dans les bidonvilles, les baraques est le type courant (Figure 2-4).

⁵ Cet habitat dédié à la population dont le salaire n'excède pas le salaire minimum. Mais ce type d'habitat a une forte demande et nombreux sont les logements sociaux qui subissent des détournements ou sont attribués par cotas aux secteurs étatiques (Souiah, 1996: 8).

⁶ Les opérations RHP, représentent des interventions ponctuelles étroitement sectorielles visant à régulariser de l'habitat et non sur les mécanismes générateurs de ces situations.



Figure 2-2 : procédé de construction pour délimiter la parcelle de terrain squattée (septembre, 2008).



Figure 2-3 : une maison à deux niveaux avec des poteaux poutres, rendant possible une plus longue durée pour la construction, (septembre, 2008).



Figure 2-4 : Construction de bidonville sur l'Oued à Ain EL Beida (septembre 2008).

A l'origine, le tracé et le morcellement des terrains, la forme des parcelles et le mode de construction ainsi que les types d'habitations divers ont produit un tissu hétérogène. Dans les tissus informels (illicites), les habitants les moins chanceux ou les plus démunis s'abritent dans des logements exigus qui de plus sont de mauvaise qualité de construction, situés dans des endroits à risque et restent inachevés généralement.

2-3-3-Limites des stratégies résidentielles et difficultés d'accès au logement

L'étude des transformations et de l'évolution à travers les changements résidentiels est une approche courante dans les disciplines de géographie et d'urbanisme. Les changements résidentiels peuvent être à l'initiative des ménages ou des contraintes qui leur sont imposées. Il est intéressant d'étudier les migrations résidentielles et les logiques des habitants qui ne réagissent pas complètement de la même façon par rapport à l'environnement urbain ou le cadre de vie. La mobilité résidentielle a fait l'objet de recherches importantes en matière de géographie urbaine et d'aménagement. Elle permet en effet d'apporter un éclairage sur l'adaptation de l'homme aux changements de la société. Ces choix dépendent des caractéristiques des ménages et des logements et génèrent les transformations de l'espace urbain.

Tout comme dans les villes des pays développés, dans les villes des pays sous-développés, les déplacements d'individus dans le temps long pour changer de lieu d'habitation sont en forte relation avec le revenu et le foncier ainsi que ses modalités d'accès. Généralement, les centres des grandes villes, en particulier les quartiers populaires sont investis en premier mais leurs capacité d'accueil est de plus en plus réduite et moins accessible, les populations se tournent vers le périurbain et s'éloignent de plus en plus de la ville dans des terrains marginalisés et difficilement accessibles. La naissance de ces quartiers mal lotis, à la marge de la ville et sous équipés prennent part de la genèse des inégalités socio-spatiales et de la ségrégation urbaine.

« Les mobilités intra-urbaines donnent la mesure de la ségrégation urbaine » (Florin, 2008 : 8) et les connaître permet d'en déduire le niveau d'intégration ou d'exclusion des migrants. Cela renvoie au processus par lequel l'individu a aboutit à l'échec ou la réussite du projet de migration résidentielle. Les conditions de migration influencent fortement la façon dont on vit et s'intègre dans le quartier et dans la ville (Navez Bouchanine, 2002). A travers l'analyse des cas étudiés dans notre corpus, nous distinguons des typologies de migrations de longue et de courte distance. Ces typologies de migrations résidentielles ont été largement étudiées en mettant en lien avec les caractéristiques des habitants comme dans le cas des villes françaises (Lelièvre et Lévy-Vroelant, 1992).

« L'étude de la mobilité résidentielle [...] dissociée des autres formes de mobilité, notamment la mobilité quotidienne, se révèle être un bon analyseur des profondes transformations, sociales, démographiques, politiques qui traversent le monde urbain » (Bonvalet et Brun, 2002 : 15). L'enquête sur terrain a apporté des renseignements sur la mobilité résidentielle en lien avec les transformations sociales qui ont accompagné les ménages et la genèse de l'espace urbain. La mobilité résidentielle des ménages démunis dépend, largement, des alternatives qui se limitent à l'achat ou la location ou bien l'autoconstruction dans un cadre illicite et dans un quartier informel. Dans l'entretien qui suit, le ménage a choisi l'achat mais se trouve accablé par les dettes :

« J'habite dans deux pièces cuisines et j'ai 80 000 Da de dettes de location que je dois payer, celui à qui j'ai acheté cette maison ne payait pas le loyer. J'habite dans cette maison depuis 4 ans. Je vivais juste ici depuis 14 ans dans le Douar

Marouc (situé à proximité de Ain El Beida). [...] *J'ai 7000 Da de dettes d'eau* ». (Femme de 48 ans, Ain El Beida).

Les déterminants de la mobilité résidentielle pour les ménages pauvres sont divers et sont liées à des changements notamment professionnels, matrimoniaux... Dans de nombreux cas ils apparaissent assez contraints par la situation financière des ménages à faible revenu. De même qu'habiter dans les quartiers périurbains est devenu un luxe pour les ménages démunis avec l'inflation du prix de l'immobilier. Des habitants sont parfois forcés à quitter leur lieu d'habitation par un déplacement imposé ou parce que les conditions d'occupations de l'espace ont changé telles que la sécurité, un conflit, l'exclusion d'un logement de fonction, etc.

« Nous habitons à Gdyl, on nous a démolit, et on nous a donné cette parcelle de terrain. On nous a donné une pièce à moitié construite sur un lot de terrain, on a mit du temps pour finir la construction. On vit ici depuis vingt ans. ». (Femme de 42 ans, Ain El Beida).

Le type de migration imposée correspond aux habitants des lotissements de recasement en périphérie, car ils n'ont pas choisi leur lieu de résidence ni choisi la migration de leur lieu d'origine. Les habitants bénéficient du recasement dans des lotissements d'habitat individuel ou dans des logement collectifs ou semi- collectifs. D'autres cas de mobilité résidentielle ressortent de l'enquête. L'enquêtée, dans l'entretien qui suit, est fonctionnaire originaire d'Oran où la seule alternative était l'achat d'une maison après l'expulsion d'un logement de fonction, dans le douar de Med Boudiaf, quartier informel, au prix fort, même si ces habitations sont de moindre coût :

« Après que m'on mari avait [...] été transféré à Maghnia et il n'a pu bénéficier que d'un F2, Dans les années 1990, la famille de mon mari a déménagé de Chlef et elle est venue nous rejoindre à cause du terrorisme, parce qu'ils habitaient une zone isolée et on ne pouvait pas s'installer à 12 personnes et loin de 200 ou 300 km d'Oran. [...] Des membres de la famille de mon mari habitent ce douar et nous avons trouvé cette maison que nous avons achetée parce qu'elle contenait 4 pièces [...] et deux cuisines, une cuisine pour chaque ménage, les deux cuisines

sont utilisées le soir pour dormir par les autres membres de la famille». (Femme de 37 ans, Med Boudiaf).

Notre approche fait ressortir les causes et les besoins des habitants dans leurs trajectoires résidentielles. Souvent, les ménages pauvres et même modestes effectuent une migration résidentielle aux abords de la ville à 20 ou 30 km, pour la facilité d'accès au sol et dans le but d'occuper un logement en s'installant dans des douars informels. Ces douars même précaires offrent un espace d'accueil que les habitants s'approprient forcés par le besoin. Ils échappent à leur ancien lieu d'habitation en quête d'un espace à proximité de la ville, comme ceux qui ont échappé au terrorisme des années 1990. La réalisation de l'habitation peut se faire par l'habitant lui-même. Par conséquent, le manque de savoir-faire engendre des constructions insalubres qui ne résistent pas aux aléas du climat ; pluie, froid, chaleur.

Les différents exemples et itinéraires des migrations résidentielles des habitants de la grande périphérie d'Oran montrent les diverses stratégies et la différenciation en matière de logement. Au Maroc «les habitants s'avèrent extrêmement inventifs dans le déploiement de modalités tactiques, de contournement divers et variés des contraintes ainsi que de capacités d'exploitation des marges de manœuvres orientées vers la satisfaction de leurs attentes en matière d'habiter » (Navez-Bouchanine, 2002 : 60). De même que dans les quartiers enquêtés, les habitants démunis tentent de s'approprier l'espace et de s'adapter aux contraintes quotidiennes.

Chaque ménage enquêté a une histoire résidentielle. Le besoin de changement de résidence naît d'un besoin projeté, préparé ou d'un besoin pressant et urgent. Certains cas présentent un parcours douloureux, et sont confrontés à plus de difficultés que d'autres. Des différences apparaissent dans la manière dont les habitants d'une ville exploitent leur espace quotidien. Les mobilités résidentielles dépendent de la taille et de la composition du ménage ainsi que de l'âge, le revenu, la composition du ménage et le statut d'occupation. Les relations familiales influencent la mobilité résidentielle. De même que le type d'habitat, notamment son exigüité est un facteur à l'origine de la migration résidentielle. Le choix du lieu de destination de la migration ainsi que les types d'habitat existant est décisif. Certains ménages privilégient d'habiter dans une maison spacieuse en périphérie.

« Nous avons acheté cette maison parce que c'est spacieux et dont le prix était abordable. L'endroit est calme, il y a tout ce qu'il faut ici. Mon Mari et moi habitaient St Eugene avec ses parents dans deux pièces et une cuisine dans un Haouch avec beaucoup de voisins [...] Nous habitons Hassian Ettoual depuis l'an 2000 ». (Femme de 34 ans, Hassian Ettoual).

La mobilité résidentielle peut être de longue distance (extrarégionale) ou de courte distance (intra-régionale). Par rapport à la mobilité résidentielle, les groupes marginalisés sont souvent condamnés à s'installer sur des espaces sous intégrés et sous équipés. La précarité de l'habiter s'installe dans la longue durée. Les ménages ont tendance à effectuer une migration vers les villes les plus proches ou vers celles où ils disposent des relations sociales.

Les efforts entrepris par les habitants, souvent, sur de longues années pour l'acquisition ou de petites parcelles épuisent les ressources des ménages modestes. Cette situation les rend plus fragile en cas de perte d'emplois ou de maladie (Rougé, 2005).

« J'habite là depuis 18 ans. J'avais une seule pièce, je viens de construire les deux pièces pour mes enfants, je dormais et je cuisinais dans une seule pièce, [...] depuis que j'ai construit les deux pièces [...] Je ressens comme si ma mère vient de me mettre au monde. J'ai vécu longtemps dans une seule pièce ». (Femme de 38 ans, Hassian Ettoual).

Les habitants les plus démunis font construire, dans un cadre informel, une première pièce selon leurs moyens dans la parcelle occupée. Parfois, des ménages composés de 3 à 6 personnes restent logés dans une seule pièce. Les habitants des bidonvilles s'installent là où ils ne risquent pas d'être délogés et choisissent les lieux marginalisés mais aussi à risque. De plus, dans certains cas, les habitants réalisent des éléments de la voirie dans une logique d'autonomie et de volontarisme. Le bâti populaire est devenu une forme de construction courante dans la périphérie notamment les villages et douars (Souiah, 1996 : 9). Même dans les lotissements où l'habitat est planifié, les conditions d'habiter peuvent être difficiles dans des habitations qui ont été mal réalisées et qui maintiennent les habitants dans un cadre de vie précaire.

Pouvoir acquérir la propriété d'un logement même informel est considéré comme un capital. Dans le cas des habitations situées dans un bidonville, les habitants s'y rattachent car ils n'ont pas d'autres lieux où loger. L'appartenance à un quartier et être reconnu comme résident par le voisinage est également une ressource et représente un lieu d'ancrage. Il devient légitime de défendre le droit d'habiter dans un cadre informel :

« Cette baraque, j'y vis depuis cinq ans [...] nous avons eu trois procès consécutifs, et il n'y a rien eu, ce qui fait, ils ne nous ont pas dit qu'on pouvait rester, et ils n'ont pas démolit notre baraque et ils ne nous ont pas donné un logement dans un autre lieu, [...] les bâtiments à coté, ils sont vides, depuis 16 ans, ils sont restés abandonnés, et fermés ⁷ il n'y a que les gardiens qui inspectent à l'intérieur, il y a des logements de 3, 4, 5 pièces, 2 pièces il y en a pas, mais pour qu'il fassent la distribution de ces logements, non, ils ont dit que ça appartient à la CNEP ». (Homme de 25 ans, Hassi Aneur).

Les ménages pauvres ne s'aventurent pas dans des territoires qu'ils ne connaissent pas. Après des années de résidence, les habitants des bidonvilles ont un attachement au quartier, et même s'ils sont délogés ils reviendront édifier une autre construction pour rester dans le même quartier :

« Moi si on me démolit, je reviendrais reconstruire ici pour y vivre. [...] Parce que je me suis habitué à cet endroit. Je ne peux pas aller vivre dans un lieu que je ne connais pas. Ma femme si elle marche dans la rue, on va dire que c'est la femme de Salim (Prénom modifié). Ici tout le monde me connaît ». (Hassi Aneur, homme de 25 ans).

Dans les stratégies résidentielles, l'aide familiale permet à des ménages pauvres d'acheter des maisons bâties, dans le cadre informel, à des spéculateurs qui s'approprient le terrain illicitement.

« Nous habitons ici depuis six ans. On a acheté cette maison, quand on l'a acheté, il y avait une seule pièce, nous, nous avons construit le reste. Nous l'avons

⁷ Logements CNEP que la daïra ne peut pas payer pour les distribuer à ses propriétaires déjà connus, ces logements clôturés sont dévastés par les vols de robinets, de portes, sanitaires qui se répètent...

payé 50 000 Da, il y avait une seule pièce à basse hauteur sous plafond, on a construit le reste. Ma mère c'est elle qui m'a aidé à acheter cette maison. Elle est morte ». (Femme de 43 ans, Med Boudiaf).

Dans la périphérie d'Oran, des quartiers sont devenus des lieux d'attraction et de concentration des ménages pauvres tel que Sidi El Bachir, Hassi Bounif, Ain El Beida, Sidi Chami, Hassi Aneur...etc. Mais, la pauvreté, géographiquement concentrée, redoublerait les effets de la pauvreté individuelle (Nicolas, 2007). Les démunis ne peuvent pas quitter leur quartier d'habitat à cause de leurs faibles moyens, s'installer ailleurs, devient difficile.

2-3-4- Des ménages en quête de logement : multiplication des contraintes pour les pauvres

Du fait des logiques migratoires, il est fréquent qu'une partie des membres de familles des ménages résident dans le même quartier. De même que les enfants restent dans le quartier après leur mariage, habitant le même logement des parents ou louent à proximité. Les habitants migrants récents résidents dans le bidonville, l'habitat précaire et informel assignés à leur position marginale et misérable sont vu comme des non-droit (des gens en situation informel, des migrants qui n'ont pas les mêmes droits avec la population originelle). La quête d'un logement et/ou un emploi motivent la migration résidentielle comme c'est le cas des migrants de la ville de l'Est d'Algérie à Constantine en provenance de la montagne « parce que l'espace connaît une crise, des vagues d'immigration vont chercher les moyens de leurs survie ailleurs » (Adel et Belhocine-Messaci, 2002 : 119). Ces nouveaux migrants peuvent être mis en situation de « marginalité sociale » car dans certains cas, ils vont habiter dans des logements précaires, ne parlant pas des fois la même langue (comme le cas des familles kabyles et chaouies qui se sont installée dans la ville de Constantine (Adel et Belhocine- Messaci, 2002 : 118).

Les distances de migration qui séparent le lieu d'origine et de destination peuvent être courte d'un quartier à un autre limitrophe ou longue comme pour le cas d'une migration d'une ville qui se trouve à l'est, Bouira, vers Oran. La migration de longue distance est à l'origine de plus de difficultés d'intégration telles que l'accès difficile à l'emploi, l'absence de liens sociaux...

« J'habitais à Bordj Bouarerdj (l'Est de l'Algérie), [...] À cause des problèmes nous sommes sortis de chez mes beaux-parents. [...] Nous avons loué plusieurs fois [...]. Je ne reste qu'une année, j'ai loué 10 maisons. [...] le propriétaire te dit que tu dois déménager et à chaque fois je suis obligée de changer de maison, [...] je ne louai que les maisons en tôle. Je suis venue ici, [...] où il n'y a ni eau, ni WC [...] le toit risque de s'effondrer, [...]. Avec 3 000 Da par mois». (Femme de 35 ans, Hassi Ameer).

Les ménages démunis en quête de logement, s'appuient sur les aides et connaissances de leurs réseaux familiaux et amicaux sans lesquels, il est difficile d'investir un espace ; quartier, village ou douar. Le processus de migration résidentiel peut être difficile pour les ménages démunis en l'absence d'aide, de réseaux et de connaissance (liens sociaux). Ils peuvent s'intégrer à un lieu non connu par le biais d'une connaissance. Ces réseaux facilitent les migrations résidentielles pour des ménages sans revenu :

« Au début, on est venu habiter chez quelqu'un de généreux, ici à Ain El Beida, ces des gens qui avaient aménagé des maisons en tôle, [...] cet homme généreux lui a dit qu'il pouvait venir habiter chez lui, cet homme généreux a dit à mon mari : le temps que tu te construises une maison, [...] on a pu faire une autre construction et on est resté ici. Cela fait 15 ans ». (Femme de 62 ans, Ain El Beida).

L'aide à la migration résidentielle peut provenir de personnes inconnues par les ménages démunis, des donateurs qui font des actes de bienfaisance et ont permis au ménage composé des parents et deux enfants d'avoir un toit construit dans un cadre informel. Mais la condition a été qu'il soit originaire du quartier selon le récit suivant :

« Mon voisin [...] m'a hébergé trois jours, puis il m'a montré un transformateur que je pouvais occuper, nous sommes resté deux mois dans ce transformateur, [...] les gendarmes [...] m'ont expulsé de force moi, je n'avais pas où aller, [...] mon ami était gardien de parking, [...] alors il m'a offert d'habiter dans l'épave du bus, puis un jeune, son père a des connaissance avec un directeur au port. [...] a raconté mon histoire et leur a parlé de mes conditions de vie en 2003, ce

directeur là, a demandé si j'étais natif de Hassi Ameer, alors ce directeur lui a dit [...] je lui achète les matériaux de construction, il n'a qu'à chercher une parcelle de terrain, [...] je me suis chargé de la construction ». (Homme de 25 ans, Hassi Ameer).

Dans les bidonvilles, les enfants des ménages résidants dans ces quartiers se font construire une baraque ou s'installent dans un autre quartier informel mais restent souvent à proximité des membres de leurs familles. Ces familles lèguent ce bidonville à leurs enfants. Les ménages des quartiers informels connaissent une stabilité résidentielle qui est maintenue à travers la transmission de leur logement de père en fils. Cette stabilité peut avoir comme conséquences une captivité au lieu d'habitation et à la pauvreté. Dans ce cas, le processus la pauvreté héritée maintient des générations dans les habitations insalubres.

« J'habite ici depuis 2001. Mon mari habitait aussi un quartier informel avec sa famille, situé sur le ravin. Quand je me suis mariée, j'ai habité avec ses parents, [...] j'ai souffert, c'est à El Hassi [...]. J'ai fui ici, mon mari a construit cette pièce en tôle ». (Femme de 33 ans, Ain El Beida).

2-4-L'habitat précaire ou sommaire comme seule alternative des ménages pauvres

En Algérie, l'habitat précaire (provisoire et insalubre) s'est accru durant la première décennie 1966-1977 (204000 à 240000) de 17 %⁸, on peut supposer qu'à l'époque l'Etat avait des difficultés à répondre aux besoins de la population urbaine en matière de logements. Les pouvoirs publics avaient pris en compte ce problème sans en diminuer les proportions importantes (190000 constructions précaires recensées en 1987). L'urbanisation s'est accélérée, conséquence des mutations économiques et sociales. Le déficit en Algérie en matière de logement, en plus de l'écart entre le prix du logement et le revenu des ménages, ajoutent plus de contraintes aux ménages pauvres de s'assurer un toit. L'enquête sur terrain montre que les revenu des ménages vont des sans revenu et de 1000 Da (sous forme de pension) à 20 000 Da pour des fonctionnaires et de 3000

⁸ Selon les statistiques de l'ONS

Da à 12 000 pour les employés dans le secteur informel. D'autres analyses seront apportées dans le quatrième chapitre sur les difficultés d'accès à l'emploi.

Le logement est un indicateur de la pauvreté et redevient dans certains pays un indicateur majeur comme c'est le cas en France (Marpsat, 2008). Les conditions de logement des ménages à bas revenus répondent rarement aux exigences physique et sociale de l'habitat. Le « village urbain », selon Navez-Bouchanine, renvoi aux espaces localisés aux marges de la ville et aux formes urbaines d'origine spontanée (Navez-Bouchanine, 1998 : 69). Ces entités se distinguent par la localisation, leurs typologies d'habitat, mode de construction et la composante sociale.

Des raisons amènent les ménages à choisir d'habiter dans les bidonvilles en zones périurbaines. Ces ménages se trouvent en période de crise, perte d'emploi, expulsion du logement et en l'absence d'aide au logement, ces ménages s'orientent vers le bidonville et investissent le peu de budget qu'ils ont, même s'il y a un risque de démolition ou d'exclusion. Les constructions de ces douars sont réalisées dans des zones à risques important, ces ménages s'installent dans les zones les plus marginalisées. Le cadre bâti est vétuste et insalubre.

Avec leurs faibles moyens, les ménages pauvres en quête de logements, empruntent pour l'achat ou pour construire leur habitation. Pour occuper un terrain ou un logement, en contrepartie, l'occupant paye en achetant ou en louant, le contrat de location est oral ou écrit chez un écrivain public. Ces transactions informelles donnent la possibilité d'être reconnu comme propriétaire au sein des habitants du quartier. Le coût de location est faible et les délais de paiement sont modulés selon la solvabilité de l'acheteur comme c'est le cas dans les villes du tiers monde selon l'étude de Durand-Lasserve (1992). Le cout des maisons des quartiers informels varie selon la surface et le type de construction. L'entretien qui suivie fait savoir qu'une maison contenant une pièce dans le douar Med Boudiaf, se vend à presque dix fois le salaire minimum :

« Une personne d'ici nous l'a vendu, on l'a acheté pour 130 000 Da, on a une pièce et une cuisine, et le WC qu'on a construit quand nous sommes venus habiter ». (Femme de 53 ans, Med Boudiaf).

D'autres ménages peuvent se passer de la location et de l'achat d'une construction informelle en étant hébergés par un membre de la famille comme ce ménage migrant de la ville d'Oran vers Hassian Ettoual :

« En fait c'est exigü chez ma mère, c'est pour ça que je suis venu habiter ici avec ma femme. [...] Je n'ai pas trouvé de maison, je n'ai pas les moyens de louer à Oran, si j'avais les moyens j'aurais loué. Je suis venu habiter ici dans une pièce chez ma grand-mère. Je ne paye pas de loyer ». (Homme de 30 ans, Hassian Ettoual).

Dans les douars informels, des propriétaire spéculateurs, appelés les agents intermédiaires, contrôlent l'accès au sol en louant ou en vendant le terrain publique comme à Calcutta (Durand-Lasserve, 1986). L'habitat sommaire ou populaire est devenu la réponse la mieux adaptée à la situation socioéconomique de la majorité des citoyens du tiers monde. Dans les villes du tiers monde, les politiques foncières et immobilières (par leur absence ou intervention, les politiques sont sélectives et discriminatoires) ont réduit la marge de manœuvre des populations urbaines pauvres et créé un mouvement d'appropriation/exclusion avec une accélération dans certaines agglomérations.

2-4-1- Conditions de logement : insalubrité et risques sur les habitants

Dans ces quartiers, des habitations sont inachevées, certaines sont plus insalubres que d'autre, ce qui rend compte du niveau d'extrême pauvreté de certains ménages. Les caractéristiques du quartier sont en relation avec les formes de production de l'espace bâti et de l'habitat et le niveau de vie des occupants. Dans l'environnement urbain de la périphérie, nous qualifions les zones habitées comme quartier, quelles soient villages, douars, ou bidonville. Nous distinguons ces entités d'habitat :

- le village
- le douar
- le bidonville

Dans le cadre de l'habitat évolutif (un type d'habitat social destiné aux couches moyennes, comportant un lot de terrain et la construction d'une pièce), des ménages bénéficient de lots de terrain et une construction partielle. Mais le financement de la

construction se fait au dépend des faibles moyens des ménages modestes. Par conséquent, ces ménages restent cloîtrés dans un espace restreint de 2 pièces avec cour aménagée selon le besoin du ménage :

Les logements insalubres se trouvent dans les bidonvilles mais aussi dans les villages, dans des habitations vétustes, anciens silos, garage... Ces conditions d'habiter peuvent s'étaler sur des années. Le niveau de vie des ménages pauvres influence le choix résidentiel et le type de logement et en l'absence de réseaux sociaux, les choix sont limités en matière d'habitation. L'impossibilité de payer un loyer peut contraindre une famille à accepter le logement insalubre. C'est le cas des personnes dont le revenu est instable, celles qui sont au chômage et également pour ceux dont les réseaux de soutien familiaux sont absents :

« On habite ici parce qu'on a pas les moyens de louer, [...] j'ai déposé ma demande à la Daïra et on ne nous a rien donné [...] je te le jure qu'il y a des gens qui possèdent des logements a qui on a remit du logement social [...]. Depuis 10 ans, cela fait dix ans qu'on souffre de cette maison, nous sommes tous de bons musulmans, nous faisons tous la prière et on dit merci à Dieu. [...] Avant, quand j'habitais avec mon beau-père, j'habitais dans une pièce à Hassi Ameer, où je souffrais, alors, je suis venue ici, cette construction appartient aux héritiers, ce n'est pas notre bien ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameer).

Les ménages sans ressources stables acceptent de vivre dans des conditions fort précaires. Comme le montre Durand-Lasserve « les difficultés que rencontrent les pauvres pour accéder au sol urbain les contraignent à recourir à des solutions informelles et à des pratiques irrégulières, la précarité de l'occupation qui caractérise la majorité des établissements urbains pauvres décourage toute initiative, toute tentative d'amélioration de l'habitat » (Durand-Lasserve, 1992 : 16). Les ménages continuent à habiter dans ces zones, n'ayant pas les moyens financiers d'acquérir un logement. En effet, les ménages rencontrés occupent des logements avec différents niveaux de précarité.

2-4-2- Caractéristiques des habitations : multiplication des signes de la précarité

Les habitations comportent une pièce, ou plus, utilisée et aménagée pour l'espace jour et l'espace nuit : petit salon, espace cuisson, un espace rangement, un espace extérieur clôturé sert de cour, le WC est construit à l'extérieur dans la cour. En l'absence de réseau d'assainissement, les eaux usées sont déversées dans les rues. Les habitants se fournissent en eau potable auprès des colporteurs, l'électricité est raccordée de manière illicite... Ces pratiques caractérisent le quotidien des habitants des quartiers défavorisés.

« C'est nous même qui avons construit cette maison. Quand je suis venue, j'ai trouvé une pièce construite, c'est mon fils qui a 26 ans qui a tout fait (construit) avec mes autres fils de 23 et de 20 ans. Je louai (avant), je ne pouvais plus supporter les frais de location. [...] Mon mari [...] a perdu son travail en 1997, [...] On était à Gombetta ». (Femme de 47 ans, Hassi Ameer).

En termes de voiries, les voies d'accès principales aux quartiers informels sont réalisées mais la voirie secondaire reste à l'état de piste (Figure 2-5). Les habitants tentent de suivre un certain alignement de la voirie. Les rues ressemblent à un labyrinthe, où il est facile de se perdre. Dans ce contexte, la périphérie connaît également un retard dans la satisfaction des besoins de réalisation des réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'éclairage et de gaz. De même que dans les quartiers planifiés de la périphérie, les services publics de base connaissent un retard ou un défaut de réalisation. Dans les douars, les coûts en matière de réalisation des réseaux divers sont importants. Les quartiers informels bénéficient généralement du réseau d'électricité et la création d'une fontaine publique, en attendant l'adduction d'eau potable dans chaque foyer. Dans d'autres cas, les habitants prennent en charge de manière licite ou illicite la réalisation des réseaux divers.

Des tentatives d'amélioration sont observées sur les passages revêtus de ciments avec la création informelle de regards. Les espaces publics ; rues et places, sont rarement aménagés notamment les rues dont l'amélioration est laissée à l'initiative des habitants en l'absence de l'Etat :

« C'est clair que la voirie dans un Douar ne soit pas aménagée, la voirie principale sur laquelle passe les bus et les voitures il y a tous mais ici les rues

(partie résidentielle), *celui qui veut améliorer il le fait tout seul, l'Etat va leur améliorer les rues ? [...] Et qu'est ce qu'il va améliorer ?* ». (Fille de 20 ans, Ain El Beida).



Figure 2-5 : Etat de voirie à Hassi Ameer (septembre, 2008).

Les logements dans les quartiers informels sont investis par différentes catégories de la classe moyenne à la classe des ménages les plus démunies ; nous avons rencontré des ménages d'un niveau d'éducation supérieur, d'autres avec un statut professionnel de fonctionnaire, d'autres sont chômeurs ou travaillent dans un cadre informel. Tous ces ménages subissent une précarité du logement et des conditions de l'habitat à des degrés différents.

2-5- Conclusion

Il a été question dans ce chapitre de connaître les difficultés d'accès au logement, les conditions d'habiter et l'environnement des quartiers périurbains où se déploient les pratiques quotidiennes de la population. L'habitation se redéfinit quotidiennement par son usage. Les habitations au bidonville, au douar ou au village ont leur histoire et montrent l'investissement des habitants et le degré d'ancrage à l'espace. L'accès au logement est une des tâches la plus ardue pour les ménages et les familles pauvres et l'histoire résidentielle qui en résulte peut être plus complexe et plus douloureuse.

Par ailleurs, la poussée démographique dans les grandes périphéries ne permet pas aux modes de gestion de la ville de répondre aux problèmes d'emploi, du déficit en matière de services de santé et d'éducation. En effet, la gestion de la périphérie connaît des difficultés et des obstacles. Par conséquent, l'absence d'aménagements adaptés aux besoins de la population contribue à marginaliser les territoires de la périphérie et leurs habitants.

Dans tous les cas, le « choix résidentiel » n'est pas réel, il est d'abord déterminé par les moyens financiers limités de ces ménages. Dans les quartiers enquêtés, les ménages sont d'origine socioculturelle différente et de choix résidentiels distincts : achat, population déportée, location... Les ménages modestes qui ont pu intégrer les quartiers planifiés ont moins de contraintes par rapport aux habitants des quartiers informels.

Une forte affluence des migrants vers la périphérie, face à une offre insuffisante, crée un déficit en termes de logement, d'équipements et de transports. Dans ce travail, nous nous intéressons d'avantage dans les chapitres qui suivent à la période post-migration, afin d'appréhender les besoins et les usages de l'espace par les habitants au regard de la mobilité urbaine et les déplacements à l'intérieur et à l'extérieur du quartier. Après avoir présenté les caractéristiques du réseau de transport et les contraintes du transport suburbain dans le chapitre qui suit, nous présenterons dans les chapitres (4 à 6) les difficultés d'accès aux services.

Chapitre 3 : Transport public, offre et difficultés en zones périurbaines

3- 1- Introduction

Le service public du transport a le rôle de satisfaire les déplacements multiples et de répondre aux exigences d'accessibilité, de confort, de sécurité et d'autres liées à la qualité du service. Connaître les caractéristiques de l'offre en transport renseigne sur les conditions de la mobilité (Godard, 2002). Car le transport est un moyen de déploiement des mobilités. Dans ce chapitre, l'analyse du fonctionnement du secteur du transport est une entrée indispensable pour l'étude des contraintes de mobilité et de l'accessibilité et permet de faire connaître les difficultés des opérateurs du transport collectif.

Dans les zones périurbaines, le transport artisanal, ou autoproduit, occupe une part importante de l'offre et permet le désenclavement des villages et des quartiers.

Cependant, cette offre en transport présente des déficiences pour satisfaire la demande des populations modestes dans les territoires périurbains. De plus, la faiblesse des moyens humains et matériels des autorités en charge du secteur ne permet pas de prendre en charge les revendications des transporteurs et des usagers.

Dans ce chapitre, il s'agit de connaître les caractéristiques de l'offre en transport notamment dans les quartiers de la périphérie. L'approche quantitative rend compte de l'état de fait de l'offre en transport. Cette partie permet de faire connaître la répartition des lignes du réseau de transport dans l'aire métropolitaine d'Oran et de son extension selon les statistiques de 2008, en distinguant l'offre privée de l'offre publique.

Le transport tient un rôle important comme l'a révélé la dernière enquête en transport sur l'agglomération d'Oran (BETUR, 2000). En effet, le transport collectif occupe une place importante dans les pratiques quotidiennes des périurbains à bas revenu pour l'accès aux services. L'enquête ménage effectuée pour l'agglomération d'Oran entre le 21 Novembre 1999 et le 15 mai 2000¹, a permis d'estimer la mobilité, les déplacements ainsi que le taux de motorisation. Pour une population de 752 706 habitants (en 2000), les déplacements quotidiens dans l'agglomération d'Oran ont été estimés à 1.33 millions de déplacements. Ainsi la mobilité moyenne, tous modes, est de 1.77 déplacements par personne et par jour. Le mode motorisé présente plus que le tiers et d'une valeur de 0.65 de mobilité. Les déplacements à pied sont les plus importants et représentent 63 % d'une mobilité de 1.12 par jour, ce qui laisse supposer que les distances courtes de déplacements sont les plus importantes. Par contre, les déplacements par voiture particulière sont évalués à 23% par rapport aux autres modes, 65 % pour le transport collectif et 11% pour les taxis².

La répartition du taux de motorisation par ménage était de l'ordre de 24 voitures par 100 ménages en l'an 2000³. Le taux de motorisation le plus fort a été observé pour les résidents de la commune de Bir El Djir de 35/100 ; cette commune est située à la

¹ « Résultat de l'enquête ménages sur la mobilité quotidienne dans l'agglomération oranaise 2001 », 2001, BETUR, Alger.

² Le parc automobile était de 221 700 véhicules en 2003.

³ Groupement des communes d'Oran ; Bir El Djir, Es Senia et Sidi Chami.

périphérie Est et présente une forte occupation résidentielle. En 2003, le parc automobile a été de 36 automobiles pour 100 ménages dans le secteur d'El Kerma qui se trouve à 11 Km au Sud de la ville d'Oran par rapport à 7/100 dans le secteur de Mers El Kebir qui se trouve à 9.5 Km à l'Ouest de la ville. Cet écart du taux de motorisation peut s'expliquer par la différence du niveau de vie des habitants des deux secteurs. De même, cette disparité d'une zone à l'autre rend la population de Mers El Kebir plus dépendante des transports collectifs. En effet, la part modale des transports collectifs de l'agglomération d'Oran a augmenté de 1995 à 2000 de 55% à 65% dans l'ensemble des déplacements motorisés⁴. Cette augmentation peut être due à la multiplication des opérateurs de transport collectif et est censée faciliter les déplacements des habitants.

Dans ce chapitre, il s'agit de présenter, en premier lieu, l'historique du secteur du transport et rappeler le processus de développement de l'offre et de ses modes d'exploitation à Oran. Les conditions de libéralisation du transport et le rôle de l'Etat sont analysés pour connaître les conditions de l'évolution de l'offre. En deuxième lieu, pour faire connaître les conditions de l'offre en transport urbain, une étude qualitative par interview auprès des autorités administratives a été réalisée : Direction de transport de la wilaya (DTW) et Syndicat National des Taxis et Transporteurs (SNTT)⁵ du personnel de transport et des clients. Cette méthode permet d'éclairer sur quelques indicateurs de la qualité de service des réseaux de transport urbain. L'approche qualitative avec la méthode des entretiens a été également effectuée avec des transporteurs privés exerçant dans les zones périurbaines⁶. L'analyse de ces entretiens présente fait ressortir les caractéristiques du service acquis et offert et éclaire sur les difficultés quotidiennes des transporteurs. Les résultats de ces entretiens sont confrontés avec ceux menés avec l'autorité organisatrice représentée par la Direction du Transport de la Wilaya. Par ailleurs, le syndicat des transporteurs est un acteur intermédiaire entre

⁴ Selon l'étude de réhabilitation et de développement du transport urbain dans six agglomérations d'Algérie de 1995 et l'enquête ménage transport d'Oran de 2000 par le BETUR.

⁵ D'autres syndicats représentent les transporteurs tels que l'Union des commerçants et artisans algériens (UGCAA), le SNTT réunit le plus grand nombre de transporteurs privés adhérents selon la direction de ce syndicat. Ce syndicat se charge de revendiquer les besoins des transporteurs auprès de la direction du transport de la Wilaya. Pour cela des réunions ou rencontre entre les transporteurs sont organisées par ce syndicat. Ce syndicat est un acteur de la commission du transport mais des décisions sont prises en matière de politique de transport sans l'avis de ce syndicat, ce qui justifie son faible rôle dans la gestion politique et économique du réseau de transport.

⁶ Les quartiers enquêtés ne sont pas desservis par une offre en transport collectif de l'Etat.

les transporteurs et l'autorité organisatrice et permet de transmettre les revendications des transporteurs.

3-2- Les années de la libéralisation : réforme et apport de l'offre privée

A Oran, le réseau de transport réalisé dans la première moitié du vingtième siècle était composé de bus, de trolley bus et de tramway et se prolongeait jusqu'aux faubourgs (Rebouha, 2005). L'offre en transport urbain sur les boulevards tracés et aménagés pouvait suffire, à l'époque, aux besoins de déplacements entre la ville et les faubourgs ainsi que les villages de la périphérie. L'ancien tramway avait une faible vitesse due à l'état des rails et a du être abandonné par la municipalité dans les années 1950. Les voies de ce réseau ont été démantelées dans les années 1960. Certaines lignes de transport par bus ont gardé l'ancien itinéraire et ont été prolongées suivant l'extension urbaine telles que la ligne 31 vers l'Est et la ligne 14 vers le Sud. D'autres lignes ont été créées. L'exploitation des lignes de transport se faisait par les régies municipales de transport qui ont été créées dans les villes au début du siècle et ont été maintenues après l'indépendance⁷.

Dans les années 1980, une pénurie en transport public était fortement ressentie par les usagers, les temps d'attente se prolongeaient à deux heures sur certains trajets et la fréquence de passage des bus était faible. La dégradation du service public du transport rendait de plus en plus difficile les déplacements de la population, dans les zones éloignées en particulier. Les mêmes tendances au déclin des grandes entreprises de transport collectif dans les villes de l'Afrique subsaharienne et l'Afrique de l'Ouest, ont été enregistrées durant les années 1990, suivi par le développement du transport

⁷ Après l'indépendance, les régies continuaient à être les seuls opérateurs de transport public, après l'abondance du réseau de trolley bus et du tramway, et cela jusqu'à l'ouverture du secteur au privé par le décret de février 1987 (Rebouha, 2005). Le début des années 1990 verra un désengagement de l'État et une ouverture qui associe le secteur au transport privé. L'offre en transport public va devenir très faible notamment avec un parc véhicule vétuste et un déficit Selon un rapport de la Banque Mondiale (2009). Dans les années 2000, ont été relancées les entreprises publiques, comme à Alger sous le nom d'ETUSA. Ces entreprises ont bénéficié d'une prise en charge par l'Etat et d'une modernisation du parc véhicule ainsi que la formation du personnel. Ces entreprises sont des Établissement Public à caractère Industriel et Commercial EPIC (Idem). Ce type d'Entreprise Public a été créé dans les autres villes en Algérie. L'ETO d'Oran disposait de 50 bus en 2007 selon la direction de transport d'Oran (DTWO).

artisanal (Godard, 2002). Dans le même temps, le déficit en matière de transport public a poussé l'Etat à ouvrir ce secteur aux investisseurs privés par le décret de 1988.

Les modes de transport collectif ont connu un réel essor depuis leur libéralisation en Algérie en 1988 par l'intégration des entreprises privées dans le service de transport collectif (la loi 88/17 du 10 mai 1988). Dans ces années, le secteur du transport a connu un vaste mouvement de réformes par la libéralisation de l'activité du transport. Après la libéralisation de l'activité du transport, le transport public a vu un accroissement du nombre d'opérateurs et des véhicules. L'offre en transport restait artisanale, car les transporteurs manquent de professionnalisme et dont le service est de faible qualité. En effet, le parc de véhicules ne répond pas aux normes requises en terme de transport collectif (Rebouha, 2005).

Par ailleurs, l'offre privée a conquis des parts de marché au détriment de l'entreprise publique de transport mais a permis par contre de désenclaver les villages éloignés. Une autre circulaire a été créée pour faciliter l'accès des investisseurs dans le domaine du transport sans un accord préalable de la direction de transport datant du 10 février 2009 avec un rappel d'application le 4 juin 2009 (n°104/09). En effet, l'évolution du cadre législatif et constitutionnel a influencé l'activité du transport en entraînant la multiplication du nombre d'opérateurs.

Dans les villes des pays du Sud, la libéralisation du secteur de transport urbain s'est généralisée. Mais ces politiques de réformes n'ont pas été accompagnées d'une coordination entre les acteurs. Cette absence de coordination a eu pour conséquence une gestion conjoncturelle de l'offre et qui n'intègre pas les objectifs de la durabilité et de l'efficacité du service de transport comme le décrit Godard quand il fait référence à l'absence de coordination entre les acteurs « L'évolution des systèmes a renforcé le modèle d'économie de marché et de libéralisation sans référence à la médiation des services publics » (Godard, 2002 : 13). En Algérie, l'amélioration de la qualité du service n'a pas suivi le même essor que l'augmentation du nombre de véhicule mis en circulation. Par ailleurs, la libéralisation du transport a eu des avantages sur le chômage en créant des emplois avec l'émergence d'entreprises de transport et des taxis collectifs.

3-2-1 De nouveaux modes de transport en perspective : tramway et rail

En Algérie, l'Etat s'intéresse à la promotion du transport de masse ; plusieurs projets de tramway ont été lancés dans les moyennes et grandes villes. Par contre, la réalisation du métro comme transport de masse engagée à Alger a connu un retard depuis 20 ans, ce projet reste en cours. La modernisation des trains de banlieue à Alger et les projets de tramway démontrent l'intérêt de l'Etat pour le développement de l'offre de transport collectif.

A Oran, pour répondre à l'exigence d'une métropole méditerranéenne, des projets ont été lancés pour l'amélioration du transport collectif. La politique de transport en Algérie continue à favoriser le transport de masse par l'injection de plus de véhicules dans le transport collectif et par le lancement de projet de tramway notamment à Oran. L'Etat veut se doter d'équipements plus adaptés au transport selon la loi de finance où une part importante du budget est consacrée à ce secteur. Des projets de réalisation du mode rail et de tramway ont fait l'objet d'études pour la métropole d'Oran. Ces modes seront intégrés progressivement aux différentes villes d'Algérie. Dans le cadre des perspectives et des investissements dans le transport de masse, l'Etat a lancé les projets du tramway dans la majorité des villes d'Algérie. A Alger comme à Constantine et à Annaba, les travaux de réalisation du tramway ont été lancés. L'entreprise du métro d'Alger est le maître d'ouvrage ainsi que les directions de transport. Dans le cadre de la stratégie orientée vers le Transport Collectif pour la métropole d'Oran, la réalisation du tramway et de projet de la ligne de chemin de fer Arzew-Es Senia en plus d'un programme d'infrastructures routières important, sont en cours. Ces projets favorisent le transport de masse durable et permettent de réduire l'impact sur l'environnement tel que la pollution atmosphérique et la qualité de l'air.

Le projet du tramway à Oran se compose de deux lignes suivant l'axe de la ligne U (reliant le centre ville d'Oran à la commune d'Es Senia) et de la ligne 32, 51, 11 (Figure 3-1). Ces lignes de transport collectif seront supprimées et les transporteurs seront transférés sur d'autres lignes de transport. Une extension de la ligne Est du tramway est prévue vers Douar Belgaid. Y aura-t-il une déclinaison du transport privé en faveur du tramway et du service de transport de l'Etat sur ces lignes ? En tout cas, le tramway reste un atout et sa réalisation permet à la métropole d'Oran de se mettre au niveau en terme de service public de transport grâce à ce mode.

Par ailleurs, pour intégrer le mode du tramway, il est nécessaire que ce projet soit accompagné par une mise à niveau du service de transport collectif (véhicule, formation du personnel...). Cette exigence n'est pas à la portée de tous les transporteurs et de leurs moyens financiers qui pour la majorité dépendent des crédits bancaires. L'intégration du tramway, sur les deux axes importants de circulation en agglomération nécessite également la mise en place d'un réseau de bus pour desservir les zones périurbaines non raccordés aux lignes de tramway et la création de parcs relais. Le projet de tramway prévu pourra-t-il à lui seul résoudre les problèmes liés à la mobilité quotidienne des habitants ?

3-2-2 Les caractéristiques de l'offre actuelle en transport

L'offre en transport se distingue selon le statut des opérateurs ; public ou privé et dans le privé si c'est une entreprise collective ou individuelle, mais également, le type de ligne et son périmètre ; urbain, semi-urbain et rurale ainsi que le type de véhicule ; bus minibus, taxis collectifs appelé karsan⁸ (microbus ou fourgon aménagé). Actuellement, le réseau de transport de la métropole est composé de lignes urbaines et suburbaines, radiales et pénétrantes. Les lignes urbaines sont indiquées par un chiffre ou une lettre et les lignes suburbaines ou rurales peuvent être désignées avec des chiffres/lettre ou par leur origine destination.

A Oran la régie communale de transport, après de longues années de difficultés financières⁹ a été dissoute en 2009. Le parc de véhicules non entretenu devenait de plus en plus vétuste, engendrant une rareté de l'offre et souvent une absence du transport. De plus, ces entreprises au niveau national accumulaient les dettes sans avoir des recettes satisfaisantes et à cause du manque d'autonomie financière. Le manque de contrôle et

⁸ Cette appellation aux véhicules produits par la firme Karsan partenaire de Peugeot qui est un constructeur automobile fabriquant des véhicules utilitaires légers en Turquie notamment assemble et commercialise des minibus J9. Les véhicules utilitaires J9 et J5 sont de anciens sont de marque peugeot. Ceux importés après 1998. Karsan a signé avec Peugeot par ordre chronologique le 3 mars 1980 «le contrat de licence J9 ».

Url :<http://www.kirpart.com.tr/Fra/arasayfa.asp?sayfa=karsan&resim=karsan&solMenu=sirketler&anim=karsan&asp=0&swf=1>. Consulté le 20 février 2010.

⁹ Cette entreprise, suite à des pertes, est devenue endettée et ne pouvait plus payer son personnel ni renouveler le parc véhicule vétuste. En l'absence d'une gestion pour faire face au risque de la faillite, les pertes ont augmenté et ont été une des causes de dissolution de cette entreprise.

L'abandon de l'Etat vis-à-vis de ses responsabilités durant les années 1990, font parties des facteurs qui ont conduit à la disparition de cette entreprise.

Les acteurs dans le domaine du transport, sont des déterminants de l'offre et sont : la direction de transport (représentant du ministère du transport), le syndicat, d'autres acteurs représentent les transporteurs tels que les représentants du bureau de wilaya de l'Union nationale des transporteurs algériens (UNAT). Une faiblesse de l'implication dans l'organisation du transport, de la part des collectivités locales, apparaît dans l'absence d'un transport adaptée dans certaines communes où la direction de transport prend en charge les revendications de la population. La direction de transport ne peut à elle seule suivre l'organisation du transport sur le territoire de la wilaya et pour 26 communes qui doivent être desservies par le transport collectif.

Le Décret exécutif, n° 90 – 381 du 24/11/1990, relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports de la wilaya se compose des orientations suivantes :

- Veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transports et à la météorologie,
- Coordonner et contrôler l'organisation et la mise en œuvre des différents modes de transport,
- Mettre en œuvre les mesures de prévention et de sécurité routière,
- Délivrer les titres et autorisation de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle,
- Mettre en œuvre les mesures de suivi et de contrôle de l'activité d'enseignement de conduite de véhicules,
- Animer et organiser les travaux des organes chargés des sanctions en matière de transports terrestres ainsi que ceux chargés des licences de taxis,
Organiser les examens de permis de conduire
- Délivrer les autorisations de toute opération de travail aérien et des titres de navigation aérienne,
- Animer les activités liées à la performance aéronautique,
- Veiller au bon fonctionnement du réseau météorologique implanté dans la Wilaya,
- Veiller à la protection du domaine public, maritime, des ports et du milieu marin.

3-2-3- Les deux acteurs de l'offre en transport : le privé et l'Etat

Le transport collectif est assuré par deux opérateurs : le privé et l'Etat. Le transport collectif de l'Etat comme le désigne les usagers est un service qui a connu une amélioration ces dernières années après une période de déficit. Cette offre en transport de l'Etat permet de concurrencer l'offre en transport privé. D'autres transports de voyageurs sont assurés par le taxi mais ne répondent pas aux conditions de conformité ni aux principes de fonctionnement institutionnalisés. Les personnes qui intègrent ce domaine sont sans formation, avec un faible niveau d'instruction généralement, manquent de professionnalisme et exercent cette activité pour sortir du chômage.

Après la libéralisation des transports en 1988, les entreprises du secteur privé ont dû maintenir une offre à la place du service public. Les entreprises de transport urbain, ont depuis 1988, enregistré une privatisation accélérée par la mise en service d'entreprises privées nouvellement constituées. Dans ce contexte, les entreprises structurées du secteur privé se sont généralement montrées inefficaces et incapables de s'adapter à la demande évolutive des villes des pays en développement. Le tableau 3-1 montre, à travers le nombre d'opérateurs, le parc de véhicules et la capacité en nombre de places offertes, le mouvement de privatisation des entreprises urbaines au sens d'une prédominance croissante du secteur privé (8625 opérateurs en 2000, alors qu'ils étaient inexistantes en 1985). A l'inverse, les entreprises privées créées en transport urbain exploitent généralement un seul véhicule et ont un caractère individuel. Ces micro-entreprises ont été fortement encouragées par les autorités: possibilité d'apport en crédit de la part des banques, aide à l'emploi des jeunes... La mise en action du dispositif de soutien par l'État, pour la création des petites entreprises privées, n'est qu'un autre moyen de lutte contre le chômage des jeunes. Cet accroissement en nombre important d'opérateurs privés a caractérisé la totalité des villes du pays.

Tableau 3-1 : Évolution du parc national de véhicules de transport en commun urbain selon le type d'opérateurs (public et privé)

Année	Statut	Opérateurs	Véhicules	Places
1985	Public	43	2 607	192 176
	Privé	0	0	0
	Total	43	2 607	192 176
1990	Public	356	5 530	-
	Privé	1 228	1 511	-
	Total	1 584	7 041	-
2000	Public	79	690	50 117
	Privé	8 625	9 134	303 280
	Total	8 704	9 824	353 397

Source : Annuaire du Ministère des Transports

Bien que la mise en place d'un service de transport par les opérateurs privé ait permis de répondre à la demande au début, l'offre s'est caractérisée par son manque de professionnalisme. Même si des entreprises publiques existantes ont fait faillite dans en Algérie, le retour de l'Etat s'est fait progressivement dans les villes d'Algérie. Dans la ville d'Alger l'entreprise publique de l'ETUSA a pu se maintenir comme entreprise de transport urbain qui continue à bénéficier de la subvention de l'État, même après la transformation de son statut et de sa mise sous tutelle du Ministère des Transports. l'ETUSA à Alger a bénéficié d'un investissement par la dotation de nouveaux bus et l'amélioration de la qualité de service.

Dans les autres villes d'Algérie, les régies de transport public n'ont pas connu le même essor. En revanche dans les autres villes telles que à Oran ; ont été créées des entreprises publiques de transport pour le maintien d'un service de transport régulier et fréquent, sur quelques lignes. Par rapport à cette situation le transport privé reste le principal détenteur du service de transport et continue à l'être. Pour le transport suburbain, destiné aux liaisons périurbaines, les véhicules mis en service sont pour la majorité des fourgons aménagés et qui à l'origine sont destinés au transport de marchandises. Le transporteur s'occupe de l'ameublement du véhicule, de la pose des sièges... Les microbus (fourgon) de transports collectifs sont exigus et la surcharge à certaines heures

de la journée est mal supportée par les usagers. Ce service se dégrade avec les difficultés engendrées notamment dans d'autres villes du Sud par l'absence d'encadrement de l'activité où « la multiplication mal encadrée de dispositifs informels ou artisanaux et par l'essoufflement ou l'effondrement des régies ou des sociétés de transport » (CODATU, 2008 : 5).

La réforme du secteur de transport par la privatisation a été accompagnée par l'extension de ligne urbaine et la création de lignes suburbaines. Mais les schémas de transport se sont succédés pour répondre à la demande sans être intégrés à un processus de planification dans ce secteur. Des transformations opérées sur les lignes et les gabarits des véhicules, ont été appliquées, pour répondre aux exigences des déplacements urbains mais n'ont pas permis de réguler l'offre du transport privé.

Comme dans d'autres villes des pays en développement, l'offre de transport par des opérateurs privés a quelques avantages sur la vie des populations dépendantes du transport car elle a permis de joindre des territoires restés longtemps désenclavés. En Algérie, la privatisation du secteur de transport, malgré ses défaillances, a permis de mettre en circulation plus d'autobus notamment pour le transport suburbain et de mettre en liaison des zones périurbaines éloignées. Comme en Afrique du Sud, la privatisation du transport a la symbolique de dé- ségrégation comme au Durban où la politique post-apartheid a utilisé ce moyen pour l'intégration d'une population exclue (Bellengère et alii, 2004). Cette privatisation a permis l'accès au transport pour une catégorie de population restée exclues pour de longues années. Dans le cas de Durban c'est la compagnie municipale de bus qui a été privatisée.

3-3- Le réseau actuel de transport : répartition et organisation

Dans cette section, il s'agit de faire connaître le réseau de transport actuel est assuré par les bus, avec des véhicules de différents gabarits, selon qu'ils assurent le transport urbain, suburbain ou rural. De nouvelles lignes sont injectées, d'autres sont prolongées. Parallèlement, des modifications sont effectuées sur le réseau en fonction de l'extension urbaine et des exigences de la population (demande d'habitants, de responsables d'équipements publics...). Des changements sont effectués sur les origines et destinations des lignes pour allonger ou écourter la longueur de la ligne. La répartition

géographique des lignes sur le réseau se fait de la manière suivante : urbaines, semi-urbaines, rurales. Des lignes ont été créées pour renforcer le réseau et pour relier des zones mal desservies.

A propos du parc de véhicules mis en circulation sur les lignes du réseau urbain, les normes, ont été modifiées dans les années 2000 pour répondre aux exigences d'un grand gabarit (un véhicule pour 100 voyageurs). Par contre, les opérateurs de transport privés, suite à des négociations avec la direction de transport, ont pu maintenir leurs véhicules avec moins de 100 places par bus sur les lignes urbaines. En effet, les véhicules de type fourgon n'étaient plus admis en circulation sur le périmètre urbain et ont été affectés sur la grande périphérie. L'offre en lignes urbaines comprend une capacité de 795 véhicules (enquête 2004) avec une capacité globale de 34.674 places (assises et debout), soit l'équivalent à près de 347 autobus de 100 places. En nombre de véhicules, le parc n'est pas réparti de manière égale sur les lignes et parfois la capacité ne correspond pas à la demande selon l'enquête transport de 2004 (BETUR, 2004). La capacité d'accueil des lignes de transport dépend du nombre et du type de véhicule. Un véhicule de 100 places peut prendre cinq fois plus qu'un véhicule à 20 places. L'offre dépend également de la répartition des types de véhicules sur les lignes de transport au niveau urbain et au niveau de la périphérie.

Par ailleurs, le tramway, sur son tracé valorise des zones et en exclut d'autres, dont les habitants continueront à dépendre du bus. Le tramway atteindra les zones Sud et Est de l'extension de la métropole oranaise où se concentrent les équipements et les universités à Oran. Les quartiers pour lesquels, l'accessibilité sera améliorée sont Bir El Djir, Canastel, Douar Belgaid (ces zones sont habitées par la classe moyenne et favorisée de la métropole). Dans l'extension urbaine, certaines zones sont mieux dotées que d'autres, comme à douar Belgaid, sur le plan foncier, le prix de terrain a augmenté ces dernières années et n'est accessible qu'aux catégories aisées. A l'Est, Es Senia et l'aéroport seront accessibles par le tramway (Figure 3-1).

Le seul opérateur de transport de l'Etat à Oran est l'ETO concentrés dans les lignes urbaines en plus du parc de véhicules des opérateurs privés qui est de 1836 véhicules de différents âges et gabarits. Environ 867 véhicules des lignes urbaines peuvent circuler dans la ville d'Oran (Tableau 3-2). L'offre en transport géré par les entreprises

publiques reste noyée dans l'offre privée. En périphérie, c'est le transport du secteur privé qui prend en charge une part importante de la demande et des déplacements des périurbains. Mais la prédominance du transport de petite et moyenne capacité créent des nuisances (embouteillage, pollution atmosphérique...).

Tableau 3-2: Caractéristiques de l'offre en transport privé

Lignes de transport	Caractéristiques de l'offre				
	Années	Opérateurs	Véhicules	Places	Longueur de ligne (km)
Lignes urbaines	2007	511	794	50493	416,1
	2008	676	867	50192	
Lignes sub-urbaines	2007	591	691	18237	1099
	2008	665	798	22770	
Lignes rurales	2007	165	170	3158	344,5
	2008	166	171	3140	

Source : la direction de transport de la wilaya d'Oran (DTWO)

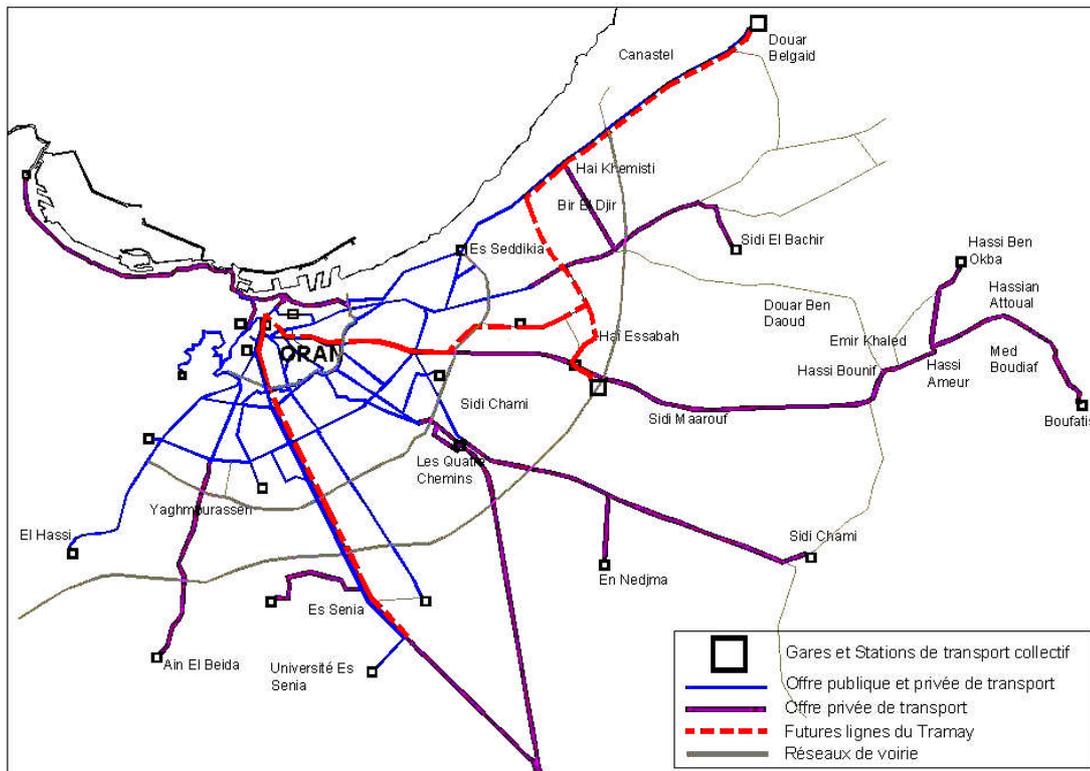


Figure 3-1: Schéma du réseau de transport collectif privé et public pour l'agglomération d'Oran

Source : Rebouha F selon des données fournies par la direction de transport de la wilaya d'Oran

3-3-1- Le transport public assuré par l'Etat

Au moment où l'ancienne régie de transport de l'Etat d'Oran, très déficitaire, était en cours de dissolution, l'Etat a créé et financé une autre entreprise pour répondre à la demande. Le but était de faire de cet organisme une entreprise autonome et donc rentable dans le long terme. Par ailleurs, une offre de l'Etat de transport destinée aux travailleurs et aux étudiants continue à répondre à la demande de cette catégorie mais reste insuffisante. Le transport spécialisé, pour les étudiants et les employés, mobilise un parc important de véhicules qui effectuent le service, en des heures fixées, dans la journée. Ce parc de véhicule mobilisé pourrait être combiné à l'offre de transport des autres voyageurs dans la journée. Le transport scolaire ne concerne que le niveau secondaire et est faiblement doté comme il sera expliqué dans le chapitre 5. L'offre en transport spécialisée pour le transport des travailleurs des entreprises et des étudiants n'est pas prise en compte dans l'offre générale.

Les nombreux inconvénients (irrégularité, surcharge, inconfort...) du transport collectif des opérateurs privés (artisans) a fait appel à une forme complémentaire de transport organisé et intégré avec la création d'entreprise publique de transport. Ces entreprises, soutenues par l'Etat, sont dotées d'un parc de véhicules et seront chargées de la gestion et l'exploitation des futurs tramways des villes (grandes et moyennes). A Oran, l'entreprise dispose de 50 véhicules de grand gabarit (22 places assises) Au début de la privatisation, les véhicules des opérateurs privés présentaient une meilleure qualité de service, les véhicules étaient neufs et avec une vitesse commerciale satisfaisante par rapport au transport assuré par l'Etat. Ce secteur proposait le même tarif que l'entreprise de l'Etat.

Les entreprises publiques de transport urbain reprennent donc, ces dernières années, une partie de l'offre après les privatisations massives des années 1990. En effet, les entreprises privées étaient de plus en plus critiquées dans les villes algériennes pour le manque de professionnalisme et la dégradation du service de transport. Suite à la création d'une nouvelle entreprise publique à Oran, le gouvernement a créé de

nouveaux établissements publics de transport urbain (ETU) dans dix villes, il s'agit de Batna, Blida, Tébessa, Tlemcen, Tiaret, Tizi-Ouzou, Djelfa, Sétif, Skikda, M'sila¹⁰.

Les nouveaux transporteurs de l'Etat sont tenus d'assurer par tous les moyens appropriés le transport public des voyageurs sur l'étendue du tissu urbain des villes. Les entreprises de transport urbain (ETU) bénéficient d'une dotation initiale dont le montant est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des finances et des transports. Les nouveaux ETU sont des établissements publics industriels et commerciaux avec une autonomie financière. Ils sont placés sous la tutelle du ministère des Transports. Leurs sièges sont fixés dans les villes concernées. Pour leur fonctionnement, les ETU sont composés d'un Conseil d'administration constitué de représentants des ministres de l'Intérieur et des Collectivités Locales, des Finances, de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, les Travaux publics, le directeur des transports de la wilaya et un représentant de la commune. Les membres du Conseil d'Administration de l'entreprise sont nommés pour une durée de trois ans, renouvelable par arrêté du ministre de tutelle sur proposition de l'autorité dont ils dépendent. Leurs recettes proviennent de l'exploitation du réseau, des compensations financières allouées par l'État et les collectivités locales, des dons et legs, des emprunts éventuels et des autres recettes découlant des activités de l'établissement.

La création de l'établissement public de transport urbain d'Oran nommé par abréviation « ETO » s'inscrit dans le cadre du programme national pour l'organisation et la résolution des problèmes liés au transport urbain dans les grandes villes à savoir Oran, Constantine et Annaba. L'ETO a été créé par décret exécutif¹¹ avec un statut juridique EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial) afin d'accomplir la mission décrite dans le cahier des charges notamment le respect de la qualité de service public, la sécurité et le confort des usagers et la propreté des véhicules. La mise en exploitation des Autobus par l'ETO en 2006 a débuté par l'ouverture de deux lignes jugées à forte demande: U et 11. 17 autres autobus ont été réceptionnés au cours du 1er semestre 2006, et ont permis le lancement de trois nouvelles lignes B, 51 et 37. Le réseau ETO compte 50 autobus et exploite 5 lignes : U, B, 51, 37, 11 (Figure 3-1).

¹⁰ Décrets présidentiels de création des entreprises de transport relatif au Journal officiel n°1 du 3 janvier 2007

¹¹ Décret exécutif n° 04-387 du 28 novembre 2004

L'offre en transport par l'Etat concerne également des lignes de chemin de fer ou téléphérique sont disponibles mais connaissent des contraintes de fonctionnement. Le chemin de fer prévu n'est pas opérationnel même après la réalisation de la voie. Par ailleurs, le mode de transport du téléphérique, après sa mise en service pour relier la ville centre avec les quartiers des hauteurs de planteurs, a été relancé après des années d'abandons liées à la période du terrorisme. Ce mode de transport est opérationnel et est géré par l'Entreprise de l'ETO.

3-3-2- En périphérie : une offre essentiellement privée et artisanale

Le transport artisanal dans le périmètre périurbain fait face à plusieurs obstacles, tels que l'absence d'aménagement, l'insécurité et l'absence de la demande durant les heures creuses. Ce transport informel non régulé cause une augmentation de la demande en matière de circulation et de stationnement et n'est pas intégré dans la gestion des flux par les autorités organisatrices. La part du transport artisanal dans les villes du sud : Caire, Damas, Conakry occupe la moitié de l'offre en matière de transport collectif. C'est un transport autorisé par l'autorité organisatrice de la wilaya d'Oran. Dans les villes d'Algérie, le transport artisanal a un rôle important dans la desserte des agglomérations. A Alger la part des transports collectifs artisanaux est de 56% répartie entre les minibus et taxis collectifs en 2004 (CODATU, 2008). Dans d'autres villes, grandes ou moyenne, les situations d'encombrement et de nuisances en matière d'offre de transport se répètent quotidiennement.

Les plans de déplacements urbains se sont succédés dans les grandes villes d'Algérie. Confrontés à une croissance démographique et à une urbanisation rapide et incontrôlée, ces plans ne sont pas adaptés à la réalité et nécessitent une actualisation et une intégration à l'échelle métropolitaine. Les plans de transports sont renouvelés mais ne prennent pas en compte toutes les exigences. Les villes de la méditerranée sont confrontées à une urbanisation croissante et rapide (consommation d'espaces, motorisation, démographie...). Ce développement urbain, s'accompagne significativement d'une forte demande en matière de logements, d'infrastructures et de transport.

Au début de la mise en place de minibus, dans le cadre de la privatisation, dans le service de transport urbain, l'offre privée a pu satisfaire les besoins des usagers. Mais

L'augmentation du nombre de véhicule par ligne, en l'absence d'aménagement et d'une infrastructure adaptée en plus du faible gabarit des minibus, a vite participé à la congestion et à la pollution dans les zones urbaines. Dans les années 2000, les véhicules à faible gabarit ont été transférés pour desservir les lignes suburbaines. Les opérateurs de transport privé devaient répondre aux exigences d'un véhicule pour 30 puis pour 100 voyageurs pour se faire délivrer l'agrément de l'exploitation de la ligne de transport auprès de la direction de transport de la wilaya (DTW). Par ailleurs, le transport artisanal est fourni par des transporteurs à faibles ressources (ou dont l'investissement est faible avec des véhicules d'occasion et vétustes). Les opérateurs de transport dans ces zones subissent les contraintes topographiques et de l'état de voirie comme pour l'accès au quartier informel Emir Khaled, pour lequel, les transporteurs doivent se plier au relief accidenté du trajet. Ce sont les véhicules de faible capacité qui peuvent circuler facilement sur ces pistes et que ces transporteurs exploitent dans ces quartiers. Cependant, tous les quartiers informels ne sont pas raccordés aux transports collectifs. Certes, ces quartiers desservis par le transport collectif permettent à leurs résidents de se déplacer mais cela dépend de la fréquence et de la capacité de l'offre en transport. Pour les habitants du quartier Emir Khaled situé sur une colline et dont le trajet se trouve accidenté, ce n'est qu'après avoir manifesté leurs besoins auprès de la commune qu'ils ont pu obtenir cette ligne reliant leur quartier au centre de Hassi Bounif. Lorsque les transporteurs de cette ligne ont abandonné l'offre en transport à cause de l'état de la voirie, les habitants du quartier se sont manifestés pour le revêtement de cette voie afin de permettre le retour des transporteurs sur la ligne.

Les habitants du quartier de Med Boudiaf (un quartier qui a été formé dans des conditions similaires à celles du quartier Emir khaled) doivent effectuer un trajet à pied de 30 mn pour rejoindre la station la plus proche de transport collectif. L'offre et le coût en transport dépendent d'un quartier à un autre dans la périphérie d'Oran. Avoir un accès facile aux transports collectifs reste un avantage pour ces quartiers et permet de rendre possible l'intégration des populations défavorisées. Car dans un autre contexte, l'étude des quartiers de la ville de Mexico a montré que la souplesse du transport artisanal mais également son coût peut être à l'origine d'une intégration de la population pauvre périurbaine à la ville et leur permet de réaliser leurs déplacements (Paquette, 2010). Cela montre que le transport collectif tient une place importante dans la vie quotidienne de la population pauvre.

La figure 3-2 met en évidence la concentration de l'offre en transport par l'Etat dans le centre et aux niveaux de la périphérie nord-est et sud ouest d'Oran. Les opérateurs privés de transport intègrent ce secteur pour la rentabilité car selon le calcul du bénéfice pour ce transporteur par an ; 3 000 Da par jour, 90 000 Da par mois et par an 1 080 000 Da par an, ce qui permet d'amortir le coût d'achat selon le type de véhicule en deux à 4 ans pour les opérateurs de transport. Dans la métropole d'Oran, le nombre d'opérateurs privés a augmenté de 1996 à 2007 de 210 à 1218 respectivement¹².

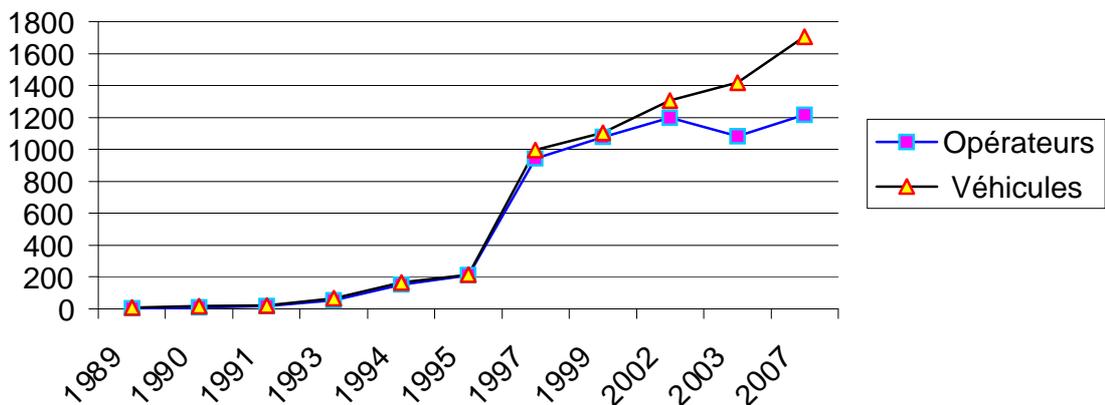


Figure 3-2 : évolution de l'offre en transport collectif privé à Oran

Source : Direction de Transport de la Wilaya d'Oran.

3-3-2-1- L'offre en transport en milieu périurbain

A Oran, le nombre important d'opérateurs privés a permis à la population de se déplacer entre les différentes zones de la métropole. Les opérateurs du transport urbain de la wilaya d'Oran étaient 1200 en 2002, suite à une fusion de ces opérateurs, leur nombre s'est réduit à 1080 en 2003 (figure 3-2). Ces entreprises sont représentées par des associations et des syndicats de transporteurs. La régulation des entreprises (privées ou publiques) de transport se fait par la direction des transports. En milieu périurbain, dans les agglomérations pauvre, l'offre en transport est assurée par les opérateurs privés. Cependant, les itinéraires restent non aménagés et difficilement accessible.

Dans les quartiers enquêtés, les types de véhicules utilisés par le transport privé et artisanal sont le minibus et le micro-bus ainsi que le taxi collectif pour le transport

¹² Selon la direction de transport de la wilaya d'Oran

individuel ou collectif informel. Les véhicules légers de marque Toyota sont les plus utilisés pour les lignes périurbaines.

L'offre en transport collectif des entreprises privées est caractérisée par une capacité financière et de gestion limitée ce qui rend difficile le développement et le renouvellement de leur offre (du fait du manque de formation professionnelle et de savoir-faire des opérateurs). L'actuel réseau de transport collectif suburbain se dégrade de plus en plus et présente une baisse de la qualité de service (fréquence irrégulière, absence des transporteurs sur certains itinéraires, non-respect de l'usager...). Cette offre est mal répartie dans le temps et dans l'espace. Les opérateurs de transport préfèrent desservir les axes à forte demande et délaissent les moins denses.

Le transport privé permet de prendre en charge la forte demande en déplacement notamment des couches moyennes et des résidents des quartiers mal lotis. Les conducteurs de taxis clandestins (un transport individuel à la demande et non autorisé) sont très sollicités et ont un rôle important dans le déplacement des personnes dans les villes d'Algérie, notamment les espaces éloignés et enclavés (Boubakour, 2009). C'est un transport à la demande dont les opérateurs s'adaptent aux besoins des usagers mais par contre fixe une tarification excessivement coûteuse. Le transport informel « clandestin » et non agréé entraîne la mise en fourrière du véhicule par le service de l'ordre public et de la sûreté de wilaya. En effet, quelques centaines de véhicules de transport « clandestin » ont été mis en fourrière en 2008. D'autres définitions du transport privé relient le transport du taxi clandestin à une logique de rente pour les opérateurs privés comme à Mexico « Le transport concédé est une activité rentable pour les micro-entrepreneurs du secteur, qui agissent en réalité selon une logique de rente plus qu'économique » (Paquette, 2010 : 164).

Des formes de transport collectif privé coexistent pour prendre en charge la demande en transport des habitants de la périphérie et varie souvent selon le type de véhicule :

- taxi,
- taxi clandestin,
- minibus,
- microbus (fourgon aménagé),
- bus.

Pour le transport artisanal, des règles sont définies par les transporteurs et le régissent. Car cette activité, légale, est soumise à une autorisation et un paiement de taxes comme toutes activités à rentes. L'activité est tolérée pour les taxis clandestins par les autorités organisatrices et de contrôle. Ce transport « non-conventionnel » dépend encore des acteurs qui le produisent, et reste sans subvention et sans aide à la formation et surtout sans organisation au profit de son personnel. Mais le taxi clandestin est devenu un mode approprié par les usagers.

Le transport artisanal avec ses diverses réalités dans les différentes villes des pays du Sud s'adapte à la demande de déplacements des populations modestes. Cette forme d'offre se manifeste avec des modèles distincts dans les différentes villes. Le transport artisanal est une activité légale et reconnue, sa propriété peut être individuelle ou atomisée (entreprise familiale). L'artisanal se démarque de l'informel ou du clandestin. Ce transport se caractérise par son faible capital qui se traduit par un service de faible qualité et par un gain faible. L'exploitant peut être le propriétaire ou le chauffeur et le receveur ; à deux ils sont gestionnaires sur le terrain et c'est à eux de prendre les initiatives pour augmenter les recettes de l'activité. Car c'est le but recherché de l'exploitation de la ligne et du véhicule et passe avant le service du transport public.

3-3-2-2 Le transport informel « clandestin »

L'offre en transport clandestin reste aléatoire, en taxi individuel ou collectif, suivant des règles de fonctionnement connus par les usagers (lieux de stationnement, horaires, tarification). Les taxis « clandestins » échappent aux charges liées à l'agrément de transport et aux charges d'impôts contrairement aux transports formels. C'est pourquoi, différentes catégories s'orientent vers cette activité pour ses rémunérations non contraintes par les charges. Selon les personnes exerçant dans le transport informel (clandestin) avec un véhicule de tourisme et questionnés (enquête 2008), il existe deux catégories de personnes attirées par l'activité de transporteur « clandestin » :

- 1- Ceux qui ont déjà une activité professionnelle en parallèle ou un revenu de personne retraitée et qui font ce travail en plus.
- 2- Ceux qui ne font que cette activité, qui représente la seule source de revenu.

Ces catégories selon leurs moyens possèdent un véhicule ancien ou neuf. Les frais d'entretien du véhicule n'empêchent pas les transporteurs clandestins de rester dans l'offre. La présence d'une demande de «transport à la demande » garantit des ressources pour les transporteurs mais présente un risque de contraventions qui n'est pas dissuasif :

« La voiture c'est comme ta 2eme maison tu travailles pour entretenir la voiture comme tu entretiens la maison, [...] l'essence, le vidange, l'assurance ». Station de Dar El Beida, Clandestin de 62 ans.

Ces propriétaires de taxi clandestins se distinguent selon les trajets effectués, certains ne prennent en charge que les déplacements intrawilaya, pendant que d'autres préfèrent les déplacements interwilaya (Ces transporteurs évitent les trajets courts, fréquents et quotidiens pour préserver leurs véhicules). Ces transporteurs sélectionnent les usagers qui les prennent en charge et ils appliquent leurs propres tarifications :

« Comme quelqu'un qui est ivre qui a bu, [...] tu as peur de lui, et avant de l'emmener à destination, [...] je lui demande de me payer, [...] mais quelqu'un de confiance qui vient avec sa famille, tu ne peux pas lui demander au début de te payer ça ne se fait pas ». Jeune de 22 ans de Hassi Bounif et stationné à Dar El Beida.

« Je suis clandestin j'encaisse l'aller et le retour, puisque je suis clandestin, je ne suis pas taxieur, j'encaisses l'aller et le retour [...] le clandestin encaisse l'aller et le retour ». Clandestin de 22 ans de Hassi Bounif et stationné à Dar El Beida (Oran).

Le contrôle de l'activité du transport informel par les policiers n'est pas dissuasif. La réglementation de l'activité du transport n'empêche pas les propriétaires de véhicules de proposer leurs services de transport aux individus de manière informelle et « clandestine » :

«Tu vois l'autre voiture qui est garée à coté, son propriétaire avait un taxi en règle puis il a arrêté et il fait taxieur clandestin [...]. Les policiers savent qu'on stationne ici, quand les motards viennent ils nous connaissent un par un, il y en a

à qui ils prennent les papiers, il y en à qui ils emmènent la voiture en fourrière, il y en à qui paye plus qu'il ne gagne en travaillant, pour sortir sa voiture de la fourrière c'est 5500 Da [...]. Tous ceux qui sont ici ont eu leur voitures mises en fourrière, il y en a qui la font sortir avec les connaissances et les autres payent».

Clandestin de 62 ans stationné à Dar El Beida (Oran).

Les recettes quotidiennes de ces transporteurs dépendent de la demande en transport et de la clientèle et des trajets effectués :

« Des fois tu peux avoir 20 000 Da, 25 000 Da, 30 000 Da (par mois), ça dépend et il faut tenir compte, si moi, je me déplace seulement à coté, juste ici, par mois, je consomme 10 000 Da d'essence, chaque jour j'ai 300 Da d'essence. Ce qui fait c'est 9000 Da par mois ». Clandestin de 22 ans de Hassi Bounif et stationné à Dar El Beida (Oran).

Par ailleurs, le transport informel « clandestin » présente des inconvénients pour les déplacements obligatoires des habitants de la périphérie. Le tarif proposé dans l'offre de transport informel clandestin est excessivement coûteux pour les budgets des ménages pauvres et modestes résidants en zones périurbaines. Ces tarifs varient d'un transporteur à un autre :

« J'encaisse 200 Da, pour Boufatis, et Fleuris (Hassian Ettoual)-Bounif, 150 Da, 100 Da. Je reviens avec une ou deux places ». Clandestin de 62 ans, Station de Dar el Beida.

L'autre inconvénients est que les transporteurs « clandestins » dans le secteur informel choisissent eux même les horaires de transports et leurs clients ainsi que les destinations préférées :

« Je commence à 9h et je finis à 18h. Moi je préfère les villages les plus proches [...] Nous les clandestins, on aide les taxieurs, on les aide dans leurs service ». Clandestin de 62 ans, Station de Dar el Beida.

3-4 Difficultés rencontrées par les opérateurs privés de transport collectifs : un service en mal d'intégration

Les difficultés rencontrées par les transporteurs varient selon le contexte urbain, économique, politique et social. Elles peuvent être plus financières et dépendent davantage des infrastructures. Les difficultés financières des transporteurs ont des conséquences sur la qualité de service en réduisant les investissements et l'entretien en plus de l'absence de la déclaration du personnel. Les difficultés financières sont dues en partie au fait que l'Etat n'offre pas une compensation à la tarification du transport. Car l'Etat privilégie le financement des grands projets de transport de masse tel que le tramway...

Les relations de travail, pour le personnel du transport, sont les mêmes pour toutes les entreprises ; propriétaire, chauffeur et receveur. Le contrat de travail est rarement consigné par écrit comme c'est le cas dans le fonctionnement de l'offre en transport dans les villes d'Afrique (Diouf, 2002). Ce contrat se fait oralement sur la base d'une confiance mutuelle mais ne protège pas les deux parties. Par contre, les dépenses de maintenance et de réparation sont à la charge du propriétaire. Le personnel ne bénéficie d'aucune protection sociale. La personne dont le rôle est de percevoir les recettes est appelée apprenti, ou receveur dans le milieu de transport en Algérie. L'apprenti ou le receveur reçoit un salaire journalier de 500 Da (enquête, 2008). Le chef de quai est chargé d'organiser le chargement de véhicules en fonction de leur ordre d'entrée en station. Dans certaines villes en Afrique, les chefs de quai ou les « coxeurs », sont d'anciens transporteurs professionnels. Au niveau des stations de transport d'Oran, les chefs de quai sont rémunérés au départ de chaque véhicule à 50 ou 20 Da selon l'accord des transporteurs (enquête de terrain de 2008).

Le transport collectif présente l'avantage de pourvoyeur d'emploi pour de nombreux jeunes. Pour l'exploitation d'un véhicule de transport collectif, deux chauffeurs et deux receveurs sont recrutés. En 2008, le parc de véhicules en transport collectif était près de 1 836 ce qui peut générer près de 10 000 emplois en plus des chefs de quai. Certains transporteurs propriétaires occupent eux même la fonction du chauffeur ou du receveur pour réduire de leurs dépenses, surtout s'ils ont des crédits et des impôts à payer. Dans ces chiffres, ne sont pas pris en compte les transporteurs « clandestins » qui exercent

dans un cadre informel. En Afrique subsaharienne, le transport artisanal est une source indéniable d'emploi pour les scolarisés jeunes et pauvres. A Douala, 30 000 emplois et d'autres petits métiers de réparateurs et vendeurs de pièces détachées résultent de l'activité de transport des taxis-motos (Sahabana, 2006). Tout comme dans d'autre pays en développement, au Liban, ce secteur crée 200 000 emplois où les contrôleurs font partie des métiers de ce secteur (Chidiac, 2008). Dans les réseaux de transport dans les villes algériennes, ces contrôleurs dans le transport privé sont appelés chefs de quai.

La faiblesse des infrastructures de transport, représente une autre difficulté pour les transporteurs. La faiblesse des infrastructures telles que la voirie qui a une conséquence de l'urbanisation rapide et informelle et également de l'absence de la prise en charge de la voirie dans certains quartiers tels que les quartiers informels. Car ces quartiers informels ne sont parfois pas desservis par le transport et ne sont pas investis par tous les types d'opérateur. En effet, c'est une des conséquences de l'absence de lien entre l'urbanisme et le transport. Les opérateurs de transport artisanal sont à faible capitaux, et donc avec un véhicule non coûteux (vétustes) pour desservir ces quartiers. Car comme à Istanbul (Fabianski, 2008), l'émergence d'un type d'offre en transport, de faible capacité, est une conséquence directe des choix d'aménagement urbain notamment des quartiers mal lotis et auquel correspond le transport « Low cost » avec un investissement moindre.

Dans le corpus d'entretiens les opérateurs de transports n'ont pas la formation professionnelle requise et les moyens matériels¹³, certains opérateurs exercent sur des territoires plus contraignants et moins rentables. Ce qui ne met pas les transporteurs sur le même niveau de contraintes. Les contraintes sont liées à la situation financière du transporteur, au type de véhicule ainsi qu'à la ligne exploitée et enfin au réseau de voirie.

« Le problème de la grille tarifaire, il n'y a pas de tarification, il n'y a pas de modalité de subvention, les gens exercent le transport et ils ont simplement les recettes, ils n'ont pas de subvention, donc l'investissement des opérateurs privés,

¹³ La majorité des véhicules des transporteurs sont des petites fourgonnettes transformées en minibus. Les propriétaires de ces fourgonnettes y installent des sièges pour assurer le transport des habitants des villages périurbains.

c'est pas autonome, il n'y a aucune politique d'investissements ». Directeur de la DTW d'Oran.

Dans ce cercle vicieux (faible tarification et absence de compensation par l'Etat), l'entretien et l'investissement est négligé par les transporteurs, ce qui a pour conséquence une dégradation de la qualité de service rendant ce transport moins attractif et entraînant une baisse de la clientèle (CODATU, 2008).

3-4-1 Des difficultés financières et un personnel pénalisé

Dans la périphérie d'Oran, même si l'activité du transport collectif est autorisée par la direction de transport pour les transporteurs, l'absence de déclaration du personnel donne un caractère artisanal à ce type de transport. En effet, la faible rémunération du personnel et l'exposition permanente aux risques d'accidents, à des conditions de travail précaires et des conditions de transport pénibles, pénalisent cette catégorie.

Le personnel du transport privé est composé de travailleurs informels et ne bénéficient d'aucune prestation sociale. Ils prennent en charge les dépenses en carburant et versent une recette journalière fixe au propriétaire du véhicule, les recettes encaissées constituant leur revenu. Malgré ces conditions, le transport informel dans les villes du Maghreb et de l'Afrique est une source d'emploi, notamment pour les moins qualifiés (Zhiri Oualalou, 2002).

3-4-2- Absence de subventions du transport et d'autres difficultés quotidiennes

Ces transporteurs ne bénéficient pas de subventions pour leur activité, ce qui les amène à exiger une augmentation des tarifs fixés par la direction de transport. Les transporteurs sont confrontés à des coûts fréquents pour la maintenance de leurs véhicules (vidange coûte au propriétaire du bus pas moins de 10 000 dinars. Or, ils sont soumis à une TVA de la taxe de 17 % réduite à 12% alors que celle exigée pour le transport ferroviaire ne dépasse pas les 7 %). L'apport monétaire de l'activité des transporteurs se perçoit à travers les taxes et les impôts pour la commune. Mais ces impôts ne sont pas justifiés selon le syndicat des transporteurs dans l'extrait ci-dessous :

« Le problème des impôts, et nous on ne voulait pas augmenter le tarif, pourquoi, pour ne pas gêner le citoyen, parce que nous sommes à l'origine des citoyens, on

fait monter nos frères, nos cousins, nous au lieu d'augmenter la tarification, on voudrait en échange et parce que cet le secteur du service public, pourquoi on est taxé pour une TVA de 17%, avant c'était 17 %, c'est devenu 12%, même avec 12% et c'est important, cet un secteur de services, si l'Etat ne nous soutient pas , avec 12% normalement on a moins d'impôts, mais le service des impôts qu'est ce qu'ils ont fait, ils se sont débrouillé pour gonfler le chiffre d'affaire pour se retrouver avec le même montant avec la taxe précédente de 17 %, par exemple, avant avec 56 millions et la taxe de 17% il payait 18 000 Da, et maintenant il fait monter le chiffre d'affaire de 65 à 90 millions pour tomber dans le même montant de 18000 Da, c'est forfaitaire, ils se disent, oh les transporteurs qu'est ce qu'ils travaillent, et en plus, normalement, la pièce pour qu'on l'achète, c'est une pièce Taiwan, tu mets pièce par là et tu perds une pièce de l'autre coté, et quand une pièce est endommagée tu vas rester dans les pertes, et en plus la plupart du parc automobile des transporteurs sont restés dans le crédit, la jeunesse, il paye la pièce, les impôts et les intérêts de la banque ». Président du Syndicat national des taxis et transporteurs (SNTT), septembre 2008.

Enfin, les opérateurs privés de transport ont des contraintes différentes selon leurs capacités financières (impôts, remboursement de prêt). Les infractions se rapportent à la surcharge des voyageurs, aux embarquements et débarquements à des points non autorisés ou à la déviation d'itinéraire sans autorisation. D'autres infractions sont relatives au non-respect des horaires de transport, au mauvais comportement du personnel de bord, à la non-délivrance de titre de transport aux voyageurs ou encore la non-conformité des documents de véhicules. La direction du transport ne dispose pas des moyens humains qui lui permettraient de régler tous les problèmes liés au respect de la réglementation par les opérateurs de transport privé. La direction de transport prend en compte les plaintes de la part des usagers pour cibler directement ses contrôles.

Selon les transporteurs, les pannes, en fonction de l'âge du véhicule, sont fréquentes. La panne entraîne une réduction du nombre de bus affectés sur les lignes (suite à l'immobilisation du véhicule), donc moins d'offre. De plus la panne du véhicule met le chauffeur et le receveur au chômage pour un mois ou plus, sans solde puisque ce personnel n'est pas déclaré et n'est payé que les jours pendant lesquels ils travaillent. Par ailleurs, l'encombrement dans les stations de transport mène les conducteurs ou les

receveurs à la « débrouille » mais ces pratiques ne les protègent pas des contraventions du contrôle de la police de la circulation routière. Du fait que le personnel est non déclaré par les employeurs peut entraîner des poursuites. La situation de désordre au niveau des lignes de transport s'accommode à celle du quartier et des aménagements des lieux de transport.

Les transporteurs se plaignent des contraintes quotidiennes liées au service du transport comme quand ils sont confrontés à des clients pas toujours solvables, et quand ils exercent dans des zones isolées et non sécurisées à certaines heures de la journée. Dans l'extrait suivant, ce chauffeur propriétaire qui exploite une ligne de transport sur l'axe USTO (Oran) – Hassi Bounif que les catégories venant des quartiers pauvres sont modestes et selon cet enquêté, les plus démunies sont parfois autorisées à prendre le transport sans payer de même que les écoliers. Mais le transporteur à lui seul ne peut prendre en compte les catégories défavorisées même s'il se montre compréhensif :

« Il y a des problèmes avec le peuple, il y a celui qui monte et qui ne veut pas te payer [...] nous on travaille dans une zone où habitent les pauvres, des gens qui n'ont pas les moyens, le Douar, les gens qui habitent à Kharrouba (Emir Khaled), des gens qui passent la nuit dehors et c'est avec ces gens là qu'on travaille, alors il y a un problème, [...] il y a ceux qui travaillent loin, il monte ici puis il monte la bas, et il reprend un autre transport et il va jusqu'à Pasteur (terminus de la ligne 11 à l'hyper centre) pour lui c'est beaucoup alors le matin, il vient avec les poches vides et il te dit qu'il n'a pas d'argent. Il y en a qui n'ont pas les moyens, il gagne 7000 ou 8000 Da par mois et il vient monter avec nous, il y a ceux qui travaillent comme manœuvre, il y a ceux qui travaillent comme maçon, tant qu'il n'a pas été payé il ne paye pas, il te dit je te payerai quand j'encaisserai mon salaire, et la période scolaire nous avons les écoliers, ils ont le collège situé plus loin de Gharreta jusqu'à Maarouf, [...] des fois on a le véhicule plein de gosses, que des gosses, alors quand tu veux encaisser les places et tu ne trouves que des gosses alors ». Transporteur- propriétaire, chauffeur de 34 ans, USTO- Hassi Bounif.

L'absence d'aide et de subvention pour les petits opérateurs en transport collectif ne permet pas de maintenir les investisseurs dans ce domaine. La tarification actuelle est contestée par les transporteurs urbains et suburbains.

3-5- Conséquences des difficultés sur les transporteurs : une faiblesse de qualité de service

Les faibles moyens des transporteurs investissant dans le transport périurbain ne leur permettent pas de s'équiper de véhicules neufs. Ils ont le choix entre les fourgons aménagés ou des véhicules de marque Toyota. Le service de transport avec des fourgonnettes, à 18 places assises, permet aux transporteurs d'effectuer les liaisons avec des vitesses commerciales moyennes. Ces fourgons sont souvent en surcharges avec des places debout. De même, les véhicules aux heures de pointe circulent en surcharge pour prendre en charge le flux de déplacement. Néanmoins, l'offre est parfois insuffisante et cet état laisse un nombre important de la population en attente d'un moyen de transport adéquat. La presse fait souvent l'état de dépassement et d'irrégularité du service pour le transport privé.

Le personnel, chauffeurs et receveurs, sans uniforme se sont habitués au fait de faire monter le plus de passager possible pour augmenter la recettes sans respect des capacités requises car c'est leur gagne pain¹⁴. La durée d'attente dans les stations du véhicule peut s'étaler sur 15 mn car il faut faire le plein maximum du véhicule. D'ailleurs, les stations de transport sont reconnues par leurs files d'attente autour des carrefours. D'un autre côté, les transporteurs eux mêmes attendent leur tour pour prendre des passagers et cette attente peut être longue en fonction de la journée, c'est pourquoi, ils cherchent à faire le plein pour rattraper ce temps d'attente :

« *Tu reste calé* (stationné en attente de son tour pour prendre les voyageurs dans le sens courant) *ici 2 ou 3 heures pour prendre des voyageurs* (l'entretien s'est fait

¹⁴ Cet un transport autorisé par l'autorité organisatrice de la wilaya d'Oran. Ce sont les personnels chauffeurs, receveurs, chefs de quai qui exercent dans un cadre informel. Une part de ce secteur est informelle de part son activité non déclarée de son personnel. Cet effectif ne bénéficie pas d'une assurance et d'une déclaration. Les opérateurs de transports, exercent dans des conditions difficiles selon le directeur de la direction de transport d'Oran et les propriétaires eux-mêmes. Cette situation empêche de prendre en charge d'autres frais telles que la déclaration du personnel.

en été, mois d'août et où il y a une faible affluence des voyageurs), *moi cela fait une demi-heure que je suis calé* (ce terme désigne l'arrêt du bus dans le fil d'attente pour charger les voyageurs) ». Transporteur de la ligne USTO- Hassi Bounif, homme de 34 ans.

3-5-1- Sectionnement des trajets : une pratique courante

Afin de réduire les dépenses et d'optimiser les recettes, les transporteurs préfèrent sectionner les trajets. Ils desservent les axes les plus rentables et abandonnent certaines destinations en dehors des heures de pointe. Ces sectionnements se font dans les deux sens de la ligne de transport (le sectionnement c'est faire payer deux fois le trajet ou les obliger à le faire à pied). Du centre vers la périphérie ou de la périphérie vers le centre. Les pratiques des transporteurs se ressemblent dans les villes des pays en développement, comme à Mexico où les pratiques observées sont les mêmes qu'à Oran et selon Paquette « Les véhicules sont dans leur immense majorité en très mauvais état ; les conducteurs font la course aux passagers, ignorent les règles élémentaires de la circulation et s'arrêtent n'importe où, de façon brutale, pour prendre ou déposer des clients » (Paquette, 2010 : 164).

Des transporteurs quittent dans la journée l'activité du transport pour faire le transport d'entreprise, plus rentable, et créent un vide au niveau de l'offre. Les transporteurs pauvres à faibles moyens sont des laissés pour compte, les receveurs dans ce secteur sont confrontés à un climat d'insécurité, de violence. Comme les moments d'attente de leurs tours, en été. Ce sont les transporteurs qui imposent leurs destinations et leurs lois comme en témoigne certains usagers des transports :

« Ceux des karsans quand ils reviennent, ils te déposent à Fleuris (Hassian Attoual à 5 stations de Boufatis) et tu te débrouilles, eh oui, beaucoup le font, [...] ils ne travaillent pas correctement, une fois l'un deux nous a fait un sale coup, il nous a laissé à Fleuris, j'ai attendu une heure. [...] ceux de Boufatis ils ont des voitures, il y en a beaucoup qui sont véhiculés, [...] mais les gens pauvres comme nous, le transport des fois il y en a, des fois il n'y en a pas, et s'il y pas de transport, tu ne vas pas à Oran ». Femme de 44 ans, Boufatis.

Dans le cas du sectionnement du trajet, le receveur ou le chauffeur informe les voyageurs que le véhicule n'effectue pas le trajet jusqu'au terminus de la ligne. Les usagers se plient à la règle et acceptent le demi trajet et empruntent une correspondance. Le transporteur fait demi-tour pour charger et refaire le chemin inverse. Les usagers, doivent prendre un autre transport pour arriver à destination mais avec une perte de temps et un coût en plus. Cette pratique s'est généralisée sur plusieurs lignes. Les receveurs, chargé de repérer la clientèle, d'encaisser et doivent indiquer au chauffeur à quel moment, il doit stationner ou démarrer. Le chauffeur et le receveur doivent être en coordination, ce qui n'est pas tout le temps le cas. A coté des bus stationnés, les receveurs attirent les passagers, criant les noms des dessertes tout en précisant qu'ils sont sur le point de partir. C'est un travail qui leur permet de sortir du chômage. Aux arrêts, le chauffeur attend parfois 5 à 10 minutes pour recharger d'éventuels passagers. Quand la même situation se répète pour les autres véhicules et à chaque arrêt, la vitesse commerciale du réseau de transport devient très faible. La durée du trajet s'allonge pour les usagers résidants dans les zones périurbaines, qui ont besoin d'effectuer des déplacements vers la ville et sont obligés de suivre plusieurs correspondances. Les transporteurs préfèrent se concentrer sur les zones à forte fréquentation et évitent les autres quartiers quand il y a moins de passagers :

« A Hassi Bounif les transporteurs ne respectent pas l'itinéraire, les arrêts, ils arrivent tous à Bounif, ils ne travaillent qu'à Bounif et ils reviennent et ils ne vont pas jusqu'à Boufatis et jusqu'à Ben Okba ». Représentant de la Direction du Syndicat National des taxis et transporteurs (SNTT), septembre 2008.

Les transporteurs exercent une sélection sur les trajets à desservir et sur la clientèle à prendre. Ils font des sectionnements de trajet pour éviter la clientèle non solvable telles que les scolarisés ou les passagers adultes qui refusent de payer (chômeurs ou démunis) ou montent clandestinement. Les autres pratiques qui entravent les déplacements, sont l'absence totale du service de transport, à certaines heures, certains transporteurs quittent la ligne pour faire du transport d'entreprise ou se mettent en arrêt d'activité en garant leurs véhicules.

« Le transport des villages, ce transport est caractérisé par un taux très élevé de rupture de charge, il y a une irrégularité, pourquoi, parce que c'est un transport

à faible rendement, et on a que des petits transporteurs, donc beaucoup de ces transporteurs préfèrent faire des prestations spécifiques, le transport du personnel, conventionnés avec des entreprises notamment de la zone industrielle et oublier carrément le transport régulier, entre le temps du premier et dernier service » Directeur de la direction de transport de la wilaya d'Oran.

« Le problème existe aussi à la ligne 34, les bus font le trajet et en arrivant à Es Senia, il lui reste 4 ou 5 et il ne veut pas monter au 200 logements. [...] L'interruption du trajet est une infraction, non, même s'il lui reste un seul voyageur, il doit faire tout le trajet ». Représentant de la Direction du Syndicat National des taxis et transporteurs (SNTT), septembre 2008.

3-5-2- Une offre en transport, restrictive et dissuasive des mobilités

Plus les quartiers sont pauvres et démunies moins le transport est de qualité comme c'est le cas pour le transport de forme artisanale ou informelle et dont la qualité de service est faible. Dans l'offre en transport suburbain (périurbain), les petits investisseurs sont équipés de véhicules anciens et vétustes qu'ils entretiennent selon leurs moyens. L'effet du système de transport conjugué à l'effet environnemental négatif des territoires (dégradation, enclavement, paysage dégradé, des territoires dévalorisés qui deviennent des espaces d'accueil des populations les plus modestes) influence l'aptitude à la mobilité. D'un autre côté, la composition sociale et les réseaux de relation renforcent ou diminuent la capacité de se mouvoir. De plus l'usage du transport permet une plus grande autonomie (une offre en transport doit permettre d'éviter la perte de temps, la fatigue) ou diminue cette autonomie et la capacité de mobilité pour l'accès aux services. En d'autres termes, il peut diffuser ou restreindre les libertés et les choix de déplacements. D'un autre angle de vue, dans ces quartiers s'installent un entre soi des catégories les plus fragiles, ce qui peut diminuer l'apport en réseau relationnels et de phénomène de stigmatisation par l'occupation de l'espace ; sociale, physique et fonctionnelle.

Comme l'a indiqué Godard. X : « la mobilité de ces populations est de plus en plus compromise lorsqu'on applique des politiques de couverture des coûts de transports par les tarifs payés par les usagers » (Godard, 2004 : 248). Les usagers démunis résidant en périphéries pauvres sont confrontés à une offre en transport en difficulté compromise

par l'état vétuste des infrastructures. L'état de l'offre en transport périurbain ne contribue pas à la réduction de la pauvreté dans ces territoires enclavés. Les difficultés de mobilité sont doublement ressenties par l'usage d'un transport insuffisant, mal régulé et avec une faible qualité de service. Enfin, le fonctionnement actuel du secteur montre un besoin de régulation publique. L'extension de la métropole et la densification des villages et des quartiers en périphérie font que le réseau de transport augmente et nécessite une gestion durable.

Dans ce contexte, les conditions de déplacement que proposent les transporteurs artisanaux en zone périurbaine ont un caractère dissuasif pour les déplacements des usagers à cause de la gêne occasionnée et le temps perdu dans les transports. Certains déplacements sont donc insatisfaisants. L'alternative au transport artisanal collectif est le transport clandestin. Cependant cette alternative n'est pas à la portée de toutes les bourses des ménages et de plus impose ses propres lois. Cette offre de transport conjoncturelle et pourra devenir structurelle avec des mesures plus adaptées à l'urbanisation et aux besoins de la population telles que l'instauration du transport à la demande.

3-6- Infrastructures et faibles équipements en matière de voirie

Les infrastructures sont une structure indispensable aux déplacements. Cependant, elles sont marquées par un retard et une faiblesse de service ; dans les zones périurbaines en particulier. Les voies de desserte des quartiers périphériques sont de plus en plus dégradées, notamment les quartiers non lotis. L'absence d'aménagement et d'entretien accentue l'état de dégradation en particulier en saison de pluie (certains bus ne desservent pas les trajets qui deviennent impraticables comme c'est le cas du quartier de Chteibo ou Hai Nedjma, les habitants de ces quartiers prennent parfois le transport intrawilaya ou interwilaya). La voirie est un élément du paysage urbain, son état dégradé défigure le paysage urbain. Cet état de voirie gêne les usages de circulation en voirie pour tous les usagers : piéton, cycliste ou mode motorisé. L'absence de trottoir est courante dans les quartiers non lotis. Une étude sur la ville de Dar Es Salam a montré les effets de dégradation de la voirie sur les difficultés de déplacements (Plat et Pochet, 2002) mais aussi les complications qui en résultent car le quartier est de plus en plus isolé. Dans les quartiers aisés, ce sont les habitants se chargent eux même de

l'aménagement de la voirie, sous forme d'initiative locale, en revanche les aménagements qui en résultent sont loin de répondre au norme ni aux exigences de sécurité et de confort. En effet, le désengagement de l'Etat pour le financement du transport collectif et l'aménagement du réseau de voirie se fait sentir dans les villes algériennes comme dans la métropole d'Oran et pour ses quartiers. Dans le cas des bidons villes d'Oran, une voirie dégradée ou difficilement accessible n'est pas desservie par les transports.

Le réseau routier de la métropole d'Oran comporte des voies pénétrantes et périphériques et présente une ramification qui permet la circulation mécanique. Or pour les zones périphériques, le réseau de voirie fait état de plusieurs insuffisances en matière de capacités et de gestion ou la structuration et la hiérarchie manquent (la gestion de la circulation et du stationnement est absente, absence de signalisation...).

La mise en service d'un nombre de véhicules de transport, va engendrer une forte demande en matière de circulation et en stationnement. Les réseaux de voirie seront plus surchargés et saturés. Cet encombrement en plus du nombre de véhicules particuliers en circulation va engendrer une dégradation des conditions de circulation. Les transporteurs se mettent en concurrence pour augmenter la charge. C'est le cas des villes du Maghreb telles que Tunis, où les périphéries proches et lointaines sont fortement motorisées (Miladi, 2002). Les conditions de circulation deviennent plus difficiles, surtout lorsque le réseau de voirie primaire est difficilement extensible à cause des contraintes budgétaires et qui se trouve en mauvais état. Le plan directeur de transport et de circulation doit faire face aux contraintes pour permettre un système de transport qui répond aux besoins de déplacements à long terme. L'adhésion des transporteurs à ce plan est importante et doit s'inscrire dans une logique de service publique :

« Concernant l'organisation du transport, il y a les opérateurs et il y a les autorités, nous, nous sommes l'autorité, on est dans un schéma de l'autorisation, l'opérateur est autorisé par une simple autorisation, il y a, on est dans une organisation éclatée, une multitude d'opérateurs avec une faiblesse de moyen et d'organisation, donc cette multitude d'opérateurs ça ne permet pas d'asseoir une organisation, et aussi le déficit flagrant en terme d'infrastructure de transport, les

stations...etc. Le peu d'infrastructure qui existe, il n'y a pas de régulateur, monsieur transport qui régule, qui organise, qui régule tout, c'est l'administration mais l'administration reste l'administration, elle a plutôt un rôle disons général, donc ça, toute cette situation nous cause des problèmes, les ruptures de charge ». Directeur de la direction de transport de la wilaya d'Oran.

« L'organisation du transport est une réponse aux exigences de l'organisation urbaine » (Diaz Olvera et alii, 2005). Il s'agit de répondre aux besoins en matière d'activités, aménager et relier ces combinaisons de territoires sans enclaver ou en exclure d'autres. L'activité du transport est effectuée selon certaines règles et s'insère dans une organisation collective minimale (Godard, 2007) souvent gérées par des syndicats de chauffeurs en Afrique subsaharienne. Le recours à plusieurs types de véhicule : minibus, taxi collectif ou taxi moto (Bendskin) dans les villes d'Afrique subsaharienne (Sahabana, 2006). De même que dans ces villes, le transport artisanal a été un vecteur de l'urbanisation en périphérie. Ce transport couvre les dessertes rurales ou interurbaines qui ont gagné l'espace urbain par la périphérie avec un système institutionnel des entreprises de transport de masse qui ne peut satisfaire l'ensemble de la demande d'agglomération en évolution rapide. Des obstacles entravent l'activité des transporteurs, tels que l'état de la voirie :

« On demande un schéma de transport, on a déjà eu un schéma de transport sur lequel presque toutes les communes l'ont approuvé, l'APC (l'assemblée populaire de la commune) l'a approuvé, l'assemblée de la wilaya, mais sur terrain on a vu plusieurs obstacles ». Directeur du syndicat SNTT d'Oran.

Les obstacles sont relatifs au manque de moyens des collectivités locales ce qui engendre l'absence d'aménagements, de contrôle et d'une planification intégrant l'ensemble du périmètre périurbain.

« Dans le schéma de transport ? A été évoquée la spécificité des lignes, il y a les lignes urbaines et les lignes rurales, chaque ligne a la capacité d'absorption, il y a une ligne qui nécessite 40 bus, il y a une ligne qui a besoin de 80 véhicules, il y a une ligne qui a besoin de 18 bus ou 20 bus, il faudrait une commission technique qui régule le nombre de véhicules dans chaque ligne. Avec les

statistiques, eux (la direction de transport) ont une étude, quand une ligne n'a besoin que de 40 bus, on a besoin de rajouter, et si tu rajoutes, tu en rajoutes un et pour rajouter il faudrait que la commission technique se réunit pour dire s'il y a un manque de transport et s'il n'y a pas manque de transport, s'il y a un manque elle doit limiter le nombre de véhicule à rajouter avec l'accord de la commission technique, mais quand les rajouts sont arbitraires de la part de la direction qui augmente le nombre de véhicules et cette augmentation va générer de l'anarchie et qui sera puni ? Et qu'est ce qu'ils disent, ils disent que c'est le transporteur qui fait de l'anarchie, il y a des transporteurs qui font de l'anarchie mais les procédures administratives ne doivent pas contribuer à l'anarchie»
Secrétaire général du SNTT, septembre 2008.

3-6-1- La voirie, une exigence pour le service du transport

La nature et l'état des infrastructures sont des conditions pour le déploiement des formes de transport. Dans les quartiers périurbains, à Oran, un retard est constaté en matière d'aménagement de voirie et de lieux de transport notamment les quartiers ou lotissements mal-lotis. Selon Godard. X « *la voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport urbain dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation des divers véhicules* » (Godard, 2002 : 17).

L'urbanisation des quartiers périphériques s'est faite en l'absence d'un réseau de voirie en respect des normes et des règles, l'alignement n'est parfois pas respecté, sur la voie publique, les habitants se chargent de l'aménagement du trottoir, et la voirie reste un espace que ni les collectivités locales, ni les habitants (promoteur, agence foncière...) ne veulent prendre en charge les frais d'entretien. Les opérateurs de transport vont subir les effets de l'état d'une voirie qui ne répond pas aux normes et aux conditions de circulation. Car « Un lieu de transport, pour fonctionner, implique un ordre, une règle, des mécanismes de contrôle, de régulation, des personnels pour assurer la sécurité de tous » (Steck et Lombard, 2004 : 14). Les opérateurs en transport ont besoins d'aménagements de voirie pour faire circuler leurs véhicules et répondre à la demande. Il ne suffit pas de mettre en place une ligne de transport pour la desserte des villages informels. La matérialisation de cette ligne passe par l'aménagement de la voirie qui conditionne aux déplacements. De plus c'est rare que les communes de la périphérie disposent d'un plan de circulation adapté ou actualisé selon les besoins. « L'état de la

voirie est un filtre puissant pour éliminer les autobus de certaines zones et promouvoir les minibus, voire les taxis collectifs » (Godard, 2002 : 17). Cela donne un caractère non justifié, et non accepté par les opérateurs privé de transport, du contrôle car le manque d'infrastructure est constaté :

« C'est la contravention, ils les font passer par la commission des infractions pour de faux arrêts alors que les arrêts n'existent même pas. Il y a des lignes pour les-elles il y a des arrêts et il y en a d'autres où il n'y a pas d'arrêts, nous ; on a demandé plusieurs fois de la commune, on a fait des rencontres avec la commune, nous avons fait connaître nos préoccupations à la direction de transport pour que les arrêts soient aménagés et pour ne pas faire payer le transporteur et il y a aussi, on défend l'idée comme quoi il faut qu'il y est un schéma de transport ». Président du Syndicat national des taxis et transporteurs (SNTT), septembre 2008.

«Plus les lieux de transports courent l'enclavement fonctionnel, processus qui limitent les mobilités et provoque la fermeture partielle de territoires pourtant bien dotés en infrastructures et servis par des opérateurs nombreux » (Lombard et Steck, 2004: 6).

Dans les douars et villages de la grande périphérie d'Oran, une part importante du réseau de voirie interne demeure en état de pistes. Ces pistes sont parfois impraticables par les transporteurs ce qui renforce l'enclavement du quartier. Les opérations des réfections ne réduisent pas les difficultés d'accès, l'amélioration du réseau de voirie est en attente d'une gestion des projets, des matériaux et des choix des entreprises et de l'établissement du cahier des charges. Le but est de mettre fin aux dysfonctionnements dans ce secteur. Il s'agit d'améliorer les qualifications professionnelles, les conditions de sécurité et de qualité de service ainsi que les moyens matériels pour contrecarrer la mauvaise prise en charge des usagers et du manque de compétence du personnel. Car le calvaire des usagers est péniblement vécu en particulier pour les agglomérations qui ceinturent la ville. D'autres habitants des territoires plus éloignés tels que Kristel, Sidi Ben Yebka doivent se débrouiller comme ils peuvent pour regagner leurs domiciles ou leur emploi.

3-6-2- Faiblesse des infrastructures des lieux de transport

Les lieux de transport sont des lieux de transport et d'observation privilégiés pour comprendre un aspect du fonctionnement du service. Les lieux de transport sont créés sans prendre en compte les mesures les plus élémentaires de sécurité. Ces lieux avec leur emprise spatiale, représentent un objet urbain d'une réelle importance, marque le paysage, lieu manifeste des pratiques quotidiennes. La capacité de trafic et de flux de fréquentation fait partie des objectifs d'organisation car il est nécessaire de réfléchir au fonctionnement de ces lieux pour l'optimisation des infrastructures pour la régulation du trafic.

Les lieux de transports peuvent être classés en trois catégories :

- Aménagés pour l'activité de circulation mais reste inachevé et ne répondent pas aux exigences du trafic (normes, sécurité, capacité...). Ces lieux sont parfois dans un état d'abandon et de dégradation qui laisse interroger sur les causes.
- Non aménagés mais intégré à la voie publique avec toutes les nuisances qui en résultent, conflit de circulation, dégradation de la chaussée et du trottoir, congestion insécurité. (Comme dans les autres villes, les effets se répètent, Istanbul....)
- Partiellement aménagé par les transporteurs : situé dans des lieux sans aucun aménagement, dans un terrain vierge.

Concernant l'usage de cet espace, les manœuvres de circulation dans ces lieux restent parfois délicates, les espaces de stationnement pour les bus sont insuffisants et inadaptés (figure 3-3), entraînant un engorgement supplémentaire et un débordement improvisé sur les alentours immédiats.

« Le transporteur, depuis qu'il commence son travail le matin, il pense à la pièce détachée, au mazout qui a augmenté et autre, et les voiries sur lesquelles on circule, comment ils sont ? Chteibo on lui fait à chaque fois le bitume et puis ça part [ça se détériore], combien le transporteur a cassé le matériel sur ce trajet».
Président du Syndicat national des taxis et transporteurs (SNTT), septembre 2008.



Figure 3-3 : Station de Hassi Bounif, les femmes, enfant et handicapés attendent que les hommes montent pour pouvoir prendre ce transport (septembre 2009).

Certains lieux de mouvement fonctionnent en sous capacités car mal aménagés ou mal dimensionnés (Borgel et Pérouse, 2004). Les stations dans l'espace de la périphérie ne disposent pas des aménagements utiles pour la signalétique (les voyageurs doivent se renseigner auprès des receveurs de bus sur les destinations) et la protection des usagers dans un abri de bus. La station de transport est parfois un lieu insalubre et mal éclairé. Globalement, les quelques travaux d'aménagements réalisés ne correspondant pas aux attentes et gênent la circulation des utilisateurs. Cet espace est un lieu d'interaction entre une population variée « melting pot ». Cet espace est un passage obligatoire, mais contraint, pour se déplacer d'un lieu à un autre (Idem).

De plus, nous observons un échec courant et cumulatif (comme des réalisations insuffisantes en termes d'infrastructures et la gêne sur la circulation qui en résulte) dans les tentatives d'aménagement des lieux de transports. Les lieux de transport ont une place dans la métropolisation. Ces lieux offrent une diversité des pratiques et des

usages. Dans les lieux de transport, les transporteurs sont en compétition sur les stations ou sur les routes, ces conflits sont issus de la compétition entre opérateurs. Ces lieux de transport dans les villes du Sud sont fréquentés essentiellement par des pauvres.

Dans un premier temps les aménagements ne sont pas conçus et réalisés pour tenir compte de toutes les exigences telles que la capacité, les normes de sécurité et l'aspect architectural. Dans un deuxième temps, l'exploitation de ces lieux manque d'organisation : d'hygiène, de surveillance, d'organisation... Les utilisateurs de cet espace : chauffeurs de bus, receveurs et voyageurs, témoignent de la non conformité des lieux à leurs pratiques de transport.

L'encombrement se situe dans les arrêts, de même que sur le trajet, avec des pratiques qui mettent en risque les usagers, adoptées pour réduire le temps de trajet. De plus, l'encombrement est dû au nombre de bus du transport en commun en stationnement et en circulation mais également au nombre des taxis clandestins. L'injection d'autres lignes dans les mêmes stations et l'augmentation du parc automobile du transport collectif augmentent la congestion. Par ailleurs, des commerçants viennent occuper l'espace des stations de transport qui devient de plus en plus congestionné. Face à cet encombrement sur les lieux de transport, les transporteurs privés tentent d'instituer un ordre, dans l'activité du transport, afin de réduire les conflits, avec une organisation informelle, en consensus avec les opérateurs et le syndicat. Ce sont des modes de régulation « informelle » qui peuvent être compromises par des difficultés de gestion quotidienne pour l'organisation à tour de rôle des bus dans chaque ligne et dans les arrêts. Comme pour désigner un chef de quai rémunéré par les transporteurs. En périphérie, les transporteurs utilisent ces lieux selon la « débrouille » pour les espaces disponibles. En l'absence de contrôle et d'infrastructure adaptée, le personnel de transport contourne la réglementation de transport.

3-7- Politique de transport décalée même avec un appareil institutionnel

La politique de transport reste encore décalée par rapport aux exigences de la mobilité des individus. Dans la ville d'Istanbul, l'amélioration du transport ne touche que quelques secteurs mais ne prend pas en compte l'ensemble du système de la mobilité

(Fabianski, 2008 : 33). Ce système de la mobilité exige l'intervention de divers secteurs à long terme comme cela se passe dans la politique de la mobilité en Algérie. Parler de politique de transport dans les pays du Sud c'est évoquer les contraintes qui entravent le développement durable du système de transport notamment une offre de service adapté et de qualité. Les acteurs chargés de ce secteur mesurent bien l'intérêt de la gestion durable, ils sont cependant confrontés à des tâches importantes ; les missions en matière de transport ne sont pas coordonnées entre les différents acteurs de la ville. L'absence de gestion de stationnement laisse des voies encombrées, gêne la circulation... De même que l'absence d'aménagement de l'espace public notamment de circulation rend difficile l'exercice des transporteurs qui revendiquent des structures adaptées. La planification des transports à Oran a bénéficié de plusieurs schémas de transport, de circulation et de déplacements entre 1983 et 2004.

Cependant, les schémas des transports pour la wilaya d'Oran n'intègrent pas les mêmes échelles de planification. Le périmètre d'un plan de transport peut s'étendre sur plusieurs communes ou se limiter à une commune seulement. Pour l'étude de transport de l'an 2000, les communes intégrées aux schémas de transport de l'agglomération sont les plus proches à la ville centre. L'échelle des plans de déplacements a été modifiée allant de 4 communes en l'an 2000 à 6 communes étudiées en l'an 2004. L'enquête ménage sur les déplacements dans l'agglomération d'Oran réalisée en 2000, a couvert les communes d'Oran, Es Senia, Bir El Djir et de Sidi Chami. Dans l'étude de transport de 2004 (BETUR, 2004), les communes de Mers El Kebir et de El Kerma ont été intégrées au schéma. Les municipalités tentent de répondre à l'explosion démographique et urbaine, mais avec difficulté. Les entreprises privées de transport en commun, manquent de soutien et risquent d'être délitées faute de rentabilité.

La réglementation relative à l'organisation, la sécurité de la police de la circulation routière prévoit l'étude d'un plan de circulation pour chaque ville. De même que la loi d'orientation des transports terrestres rend obligatoire pour chaque commune l'adoption d'un plan de transport à moyen ou long terme. En réalité, toutes les communes n'ont pas les moyens de financer des plans de transport. C'est ce qui permet la prolifération d'un transport artisanal. Pour ce qui est des lois et les schémas de transport, elles sont appliquées par une commission de transport et de circulation pour chaque commune. La commission de la circulation et des transports présidée par la commune est composée de

la police de la circulation routière, des représentants des transporteurs, de la direction de transport de la wilaya, la direction des voiries communales, la direction de la réglementation générale, la direction d'urbanisme et de planification.

3-7-1- Limites des actions et faiblesse de la prise en charge

La planification du transport urbain public et son financement dépendent de l'Etat. A l'échelle locale, les compétences restent confuses pour l'organisation de l'offre et leurs moyens humains et financiers restent limités, les effectifs sont insuffisants sur le plan quantitatif et qualitatif. Selon le guide sur les déplacements urbains en méditerranée (CODATU, 2008) : « les institutions locales et/ou nationales en charge des transports urbains souffrent d'un défaut de compétences ». L'absence de financement du secteur des transports explique en partie la crise de l'offre.

Il s'agit de connaître les niveaux d'intervention des pouvoirs publics locaux en matière de transport public et de prise en charge des besoins en mobilité. Le ministère des transports est chargé de garantir le service public en transport à l'échelle nationale, à l'échelle de la wilaya les directions de transport (maître d'ouvrage) sont chargées de l'organisation de l'activité de transport. La direction de transport peut procéder à des actions après la réception de plaintes des usagers pour revendiquer le manque d'organisation des transporteurs par les citoyens. L'une de ces actions est la numérotation et la carte horaire pour la circulation des bus. Des horaires de passage des rotations et des limitations de vitesse ont été appliqués et contrôlés par des inspecteurs de transport. Les services de contrôle avec leurs faibles moyens humains et matériels, interviennent suivant les plaintes déposées par les usagers.

En l'absence de contrôle de l'activité de transport des voyageurs régis par les opérateurs privés, les citoyens se plaignent de la mauvaise qualité du service. Les services de contrôle de la direction des transports avec leurs faibles moyens humains et matériels, interviennent suivant les plaintes déposées par les usagers.

Les revendications des citoyens sont parfois soutenues par des associations. Selon une note adressée aux transporteurs datée du 19 avril 2008, les infractions pour lesquelles les transporteurs sont les suivantes :

- Respect des points d'arrêts de bus,

- Respect des trajets des lignes de transports,
- Une tenue de travail convenable pour le chauffeur et le receveur,
- Obligation de disposer des tickets de transport quotidiennement et de les remettre au client,
- Interdiction d'utiliser la radio durant le travail,
- Propreté et maintenance du bus pour les coordonnées qui caractérise le transporteur ; numéro, ligne, adresse,
- Se munir de la bouteille d'extinction du feu en état de marche et d'une boîte de pharmacie,
- Déclaration les employés (chauffeur et receveur) auprès de la direction de transport de la wilaya,
- Respect du client et être à l'aide du voyageur.

Ces indications ont toujours été appliquées par les grandes entreprises de transport dans les pays en général. Les petits transporteurs d'Oran ont suivi quelques indications qui se limitent à l'obligation de remettre un ticket de transport, la propreté et la présence d'une bouteille d'extinction. Mais la qualité de service reste médiocre sur certaines lignes. De plus, les itinéraires de transport ne sont pas respectés par une majorité des transporteurs pour les lignes urbaines et suburbaine. Car c'est la faible demande sur les stations, non desservies, qui est à l'origine de cette situation de non respect du trajet.

La direction de transport de la wilaya d'Oran peut difficilement réguler le nombre important d'opérateurs sur son territoire. La direction de transport a le rôle de délivrer l'agrément permettant aux opérateurs d'exploiter les lignes de transport mais leur contrôle est faiblement assuré. Comme le montre notre enquête à la direction de transport (2008), certains propriétaires quittent cette activité (vétusté du véhicule, faible rentabilité de ligne ou changement d'activités...) en cédant l'agrément et le véhicule à une tierce personne sans que le changement de statut ne soient établi et ne sont donc pas recensés dans le fichier de la direction de transport. D'autres transporteurs sont recensés comme actifs mais sont absents du service de transport pour diverses raisons ; soit pour cause de panne du véhicule exploité ou pour la faiblesse des recettes de la ligne exploitée...etc.

L'organisation efficace du transport est une condition importante pour le désenclavement des quartiers et pour un accès équitable aux services. La direction de transport a des difficultés à réguler plus de 1000 opérateurs avec presque 2000 véhicules ; bus, minibus, en plus des taxis privés. Ces opérateurs ont des difficultés quotidiennes dans leurs activités et leurs logiques et stratégies ne sont pas aisément conciliables avec les orientations des politiques publiques. Mais cela nécessite une revue des besoins et des exigences des usagers et des transporteurs en conformité avec le développement du service de transport comme le propose un responsable au syndicat des transporteurs :

« Les politiques conjoncturelles qui font qu'un directeur est remplacé par un autre, c'est cela qui cause les crises, il y a un directeur qui vient réparer les choses et un autre directeur vient destituer ce que le premier a réparé. Il faut qu'il y est un schéma de transport global qui résoudra tous les problèmes, les préoccupations, il fera l'équilibre entre les droits et les devoirs du transporteur, c'est cela le schéma qui englobe le tous et qui a une vision à long terme pour le transporteur, il aura une stabilité, il sait que quand il travaille dans le système de transport. En fait un schéma qui assure l'avenir aux transporteurs mais sans un schéma de transport, on n'a pas un "avenir assuré ». Président du syndicat SNTT d'Oran.

Le rôle des autorités publiques est de s'impliquer pour réguler les activités de transport. Dans le contexte des villes algériennes, la gestion des transports ne favorise pas encore les avancées éventuelles en matière de coordination de l'activité des différents transporteurs. De plus, les besoins des autorités organisatrices locales ne sont pas pris en compte totalement par l'autorité centrale représentée par le ministère.

3-7-2- L'organisation du transport: de faibles moyens pour le transport privé

La direction de transport, comme autorité organisatrice, se concertent avec les communes sur les moyens à mettre en œuvre pour le développement de l'offre en transport comme l'augmentation du parc véhicules ou l'extension des lignes. Ces efforts d'organisation de la part des autorités concernées sont confrontés à des réalités plus complexes en relation avec les opérateurs, l'état de voirie... Mais les moyens dont disposent les communes sont limités. Ces communes n'ont pas bénéficié de plans de

déplacements ni de plan de voirie à l'échelle locale avec des projets adaptés aux besoins de déplacements et à l'évolution urbaine des quartiers.

Ces derniers temps, la direction de transport a mis en place un cahier des charges avec une charte pour les transporteurs pour le fonctionnement de ce secteur (Ce cahier des charges comprend comme exigences ; le contrôle technique, une défaillance du véhicule entraîne le retrait de l'agrément par la direction de transport, l'uniformisation des tenues pour les chauffeurs et les contrôleurs au niveau des véhicules de transport urbain, suburbain et interwilayas,...). Dans ce cadre la commission des transports de l'APC d'Oran tiennent des réunions en présence des représentants de la direction du transport et de la sûreté de wilaya, des domaines et de la commission des affaires juridiques¹⁵. Les représentants des différents services avaient décidé de l'application de dispositions réglementaires dans le secteur du transport urbain notamment soumettre l'ensemble des chauffeurs et des receveurs de bus assurant le transport urbain à un seul uniforme qui symbolisera la nature de cette profession et l'élaboration de cartes sur lesquelles sont inscrits tous les renseignements personnels de l'ensemble des travailleurs du réseau du transport urbain.

En réalité, ces orientations ne sont pas suivies par les transporteurs, confrontés à des difficultés liées aux dépenses en plus du nouveau plan de circulation et les modifications causées par le chantier du tramway. Ces directives semblent être ignorées car les transporteurs ne sont pas contrôlés pour appliquer les dernières mesures. Un délai est laissé à l'ensemble des transporteurs pour adhérer à ces exigences.

Dans certains cas, des transporteurs se voient imposer des modifications sans qu'ils soient consultés, le choix des lignes, du trajet et la non prise en considération des exigences en matière d'infrastructures. En effet, les transporteurs commettent des infractions et contournent les règles pour réduire de leurs difficultés quotidiennes. L'organisation du réseau de transport non adaptée peut amener à la dégradation du service quand les opérateurs de transport ne disposent pas des moyens favorables tels que l'application de la réglementation sur tous les transporteurs et les exigences en terme de véhicules notamment la mise en circulation de bus vétuste... Par ailleurs, l'adaptabilité et l'inventivité des transporteurs constituent des atouts à saisir à condition

¹⁵ Article de presse : Le quotidien, 2009.

de pouvoir les canaliser dans un « cadre collectif » comme ça été constaté dans d'autres villes du Sud selon Godard (2002). Des transporteurs prennent l'initiative d'organiser les lignes, de répartir un nombre de véhicule sur les trajets d'une ligne de transport sectionnée, d'autres préfèrent avoir des stations de terminus dans deux lieux distincts pour ne pas créer une congestion au niveau de la voirie. L'élection d'un chef de quai, que les transporteurs rémunèrent, fait partie des moyens de lutte contre « l'anarchie » comme l'appellent les transporteurs eux même.

Ces formes d'organisation, parfois improvisées par les transporteurs, peuvent être éphémères. Par ailleurs, les transporteurs recrutent un personnel résident dans leurs villages ou à proximité et évitent d'avoir recourt à un personnel résident dans des zones plus éloignées. Ce sont des formes d'organisation à partir de l'intérieur d'un ensemble de transporteurs. D'autres formes d'organisation peuvent être impulsées de l'extérieur (par la direction de transport) mais plus rares visiblement.

3-7-3- Un système de régulation en transport défaillant

Le système de régulation de transport présente des défaillances ; la direction de transport comme autorité organisatrice n'est pas dotée des moyens humains et matériels pour la gestion de l'offre. Cependant l'enjeu d'une meilleure régulation du système des transports publics reste une priorité selon les discours du ministre. Comme l'a constaté Godard, « les expériences récentes de mise en place d'autorités organisatrices ont montré l'ambiguïté de ces réformes institutionnelles qui leur confèrent un statut hybride se situant entre organisme d'études, agence d'exécution de programmes négociés entre les états et les bailleurs de fond, et véritable autorité » (Godard, 2002 : 22).

Malgré ses innombrables déficiences, le transport collectif représente un moyen pour le désenclavement des zones périurbaines pauvres. Le système de transport est une condition du fonctionnement de la métropole et peut être un facteur d'intégration des populations.

Les collectivités locales ne disposent pas de moyens pour la gestion et la subvention du système de transport ; les subventions se limitent au transport scolaire et universitaire. En revanche, même ce transport connaît des difficultés et des insuffisances (cf, chapitre 5). Les faibles ressources des communes les maintiennent en dépendance vis-à-vis de

l'Etat pour prendre en charge les besoins de déplacements des habitants. D'autres continuent à dépendre de l'Etat et de l'aide du Ministère de la Solidarité.

Les caractéristiques de l'offre en transport ont connu une amélioration ces dernières années. L'Etat a certes investi dans ce domaine et tente de faire avancer la qualité de l'offre. Mais d'autres efforts doivent être entrepris dans ce domaine tels que la régulation, le renforcement de l'autorité de gestion du transport privé, l'amélioration des méthodes de financement, la formation des opérateurs privés pour une qualité de service mais également pour la gestion financière de leur investissement.

Mais comment imposer des critères de service public de qualité (tarif pas trop élevé, densité spatiale et temporelle de l'offre, qualité de service, etc.) sans compensation financière ? Comment la pratique de transport et de régulation peut s'articuler aux politiques de développement des services de base (eau, électricité...) et à de la promotion de l'habitat et des zones d'activités. Il y a besoin d'une coordination entre les différents acteurs de la ville comme faisant partie d'une même autorité organisatrice et pour conforter la direction de transport dans ses actions. La mobilisation d'une réglementation répressive n'est pas suffisante pour assurer cette régulation qui doit aussi s'appuyer sur une compétitivité du transport de masse sur les axes identifiés : vitesse, fréquences, qualité de service... et tarifs abordables (Godard, 2007). Les autorités organisatrices n'exercent pas de contrôle sur l'offre en transport en particulier dans les zones périurbaines. Les collectivités locales disposent de peu de moyens de gérer l'offre en transport au niveau de leurs communes et n'ont donc pas un rôle important dans ce domaine.

La réglementation et les mesures prises par l'autorité organisatrice sont confrontées à l'insuffisance du personnel chargé de l'inspection et du respect de l'application de la réglementation (les transporteurs vont nommer un chef de quai pour permettre le respect de la réglementation par tous les transporteurs, cette nomination est rendu officielle par le syndicat qui attribue une carte professionnelle à cet agent). Mais, le service de transport doit également répondre aux exigences de conformité aux réglementations imposées par les pouvoirs publics ou les normes adoptées par les instances internationales.

La situation actuelle de la desserte et de l'offre en transport périurbain montre l'absence d'une gestion adaptée au contexte périurbain et à ses besoins. Les opérateurs de transport privé, dans un secteur qui reste « artisanal », sont confrontés à des difficultés financières et à la faiblesse de la voirie. Dans ce contexte, ces opérateurs ont un rôle important dans la prise en charge des besoins de déplacement des catégories de population notamment défavorisée. Mais ces opérateurs préfèrent augmenter les tarifs car la tarification appliquée ne leur permet pas de rentabiliser les dépenses qu'exigent leur activité.

3-8- Conclusion

La demande en transport est aussi sociale et la prise en compte des déplacements des populations défavorisées n'est pas satisfaisante. L'offre en transport reste inadéquate par rapport aux exigences en termes de temps et de temps de déplacement, de confort, et d'insalubrité... Selon certains usagers du transport, les conditions de transport deviennent plus pénibles. Certains déplacements ne sont pas satisfaits à cause de ces conditions et seront démontrés dans les chapitres qui suivent.

Dans cette partie il a été question de prendre connaissance des difficultés de fonctionnement du transport pour les zones périurbaines à Oran. En effet, ces difficultés ont une influence négative sur les pratiques de mobilité des individus en réduisant les déplacements, comme cela a été montré dans un autre contexte où « à l'échelle du système urbain, ces disfonctionnement du système de transport renforcent les tendances au repli sur le quartier, notamment dans les quartiers périurbains non lotis, comme stratégie de survie face à la crise » (Didier et Pochet, 2002 : 80-81). A Oran, le disfonctionnement du système de transport maintient des conditions difficiles de déplacements pour les habitants en particulier les résidents défavorisés des territoires périurbains.

La croissance démographique entraîne une multiplication des besoins de mobilité et des besoins de transport. L'extension urbaine et l'allongement des distances justifient la mise en place d'un transport reliant les habitants et les zones. Mais, les carences de l'offre en transport réduisent l'accès de la population aux services et aux activités pour les habitants des territoires périurbains. La population pauvre de la périphérie dépend

d'un transport insuffisant avec de longues durée d'attente et incertaines, absence de transport à certaines heures de la journée... Les usagers perdent du temps dans l'attente et dans les correspondances et sont confrontés à des transporteurs qui appliquent leurs propres règles quotidiennement.

Par ailleurs, l'offre en transport urbain par le secteur public est concentré dans la ville d'Oran et sur l'axe sud et est d'Oran. De même que les opérateurs privés de transport et possédant plusieurs véhicules d'un gabarit de 100 voyageurs par véhicules sont concentrés dans le secteur urbain et sur les axes sud et est de l'extension urbaine vers les communes d'Es-Senia et de Bir El Djir. Au même titre que la population pauvre, les opérateurs à faibles moyens financiers et avec des véhicules de faibles gabarits ou anciens sont relégués dans les zones éloignées de la périphérie.

Les systèmes de transport collectif sont eux même en crise, dans le contexte des villes du Sud (CODATU, 2008). La crise de l'offre est le produit de plusieurs contraintes liées au contexte telles que le sous financement du secteur des transports. L'absence de sources de financement dédiées aux déplacements complique davantage la situation des transporteurs. L'apport principal du financement se fait par l'Etat, les communes ne disposent pas des moyens nécessaires. Les difficultés des entreprises de transports peuvent être de divers ordre (Attey, 2004). Par ailleurs, la régulation de transport, souvent absente, relève des autorités organisatrices en transport qui sont en défaut de compétences.

Le système de transport public, notamment périurbain, mobilise un nombre important de véhicule vétustes (d'occasion et dont l'âge dépasse 10 ans). Cette surcharge est coûteuse sur le plan environnemental et urbain mais essentiel sur le plan social comme le cas de Mexico plus désastreux en terme environnemental (Paquette, 2010). L'introduction du tramway dans le système d'offre en transport à Oran s'insère dans la dimension urbaine, environnementale du développement urbain mais n'apporte qu'une réponse partielle à la problématique du transport notamment de la périphérie.

La tarification du transport est régulée par l'autorité organisatrice pour permettre l'accès des ménages aux transports et réduire la part des dépenses de déplacements dans le budget des ménages. Mais cette tarification est insuffisante pour les dépenses des

transporteurs périurbains qui sont confrontées à des difficultés quotidiennes, cela crée une absence de l'offre à certaines heures de la journée d'une partie des transporteurs pour faire du transport d'entreprise (c'est une activité informelle). Le fait que les zones périurbaines, par leur éloignement, et le manque de moyens des communes à maintenir un service organisé (stationnement, horaire, fréquence) en transport, engendre une offre en transport périurbain qui connaît plusieurs défaillances.

L'étalement urbain et le schéma d'urbanisation mal maîtrisé (Douar, village...) rendent de plus en plus difficile la gestion de l'offre en transport. Dans les chapitres qui suivent, seront développés les besoins et les difficultés des habitants pauvres de la périphérie en termes d'accès aux services.

Chapitre 4 : Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres

4-1- Introduction

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. Dans ce chapitre, Il s'agit de connaître dans quelle mesure ces difficultés de déplacements et d'accès aux lieux de travail contribuent à renforcer les situations de précarité des habitants du périurbain notamment de l'emploi ? La croissance urbaine d'Oran et les conséquences de son urbanisation ont des effets sur l'allongement des distances et les inégalités d'accès à l'emploi. L'offre en transport influence également les conditions de déplacement et d'accès au travail. Les entretiens auprès de 60 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.

Selon Orfeuil, « l'aptitude de la mobilité n'est plus seulement une condition de vie, elle devient une condition de l'accès au marché de l'emploi » dans le contexte français (Orfeuil, 2004 : 22) car cette aptitude a des conséquences sur l'exclusion ou l'insertion sociale et professionnelle. 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.

En Algérie, les dispositifs d'insertion proposés ont connu un échec ces dernières années. Un autre dispositif a été mis en place mais ne propose pas un nombre d'emplois suffisants et de longue durée permettant une insertion professionnelle. Ces actions restent insuffisantes et ne réduisent pas les difficultés que connaissent les jeunes pour leur insertion professionnelle et sociale.

Nous nous intéressons dans ce chapitre 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 ?

Tout d'abord, il s'agit de rappeler brièvement le conflit distributif des opportunités d'emplois. 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 et à l'emploi. 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.

4-2- Le problème du conflit distributif d'opportunités d'emplois

L'Algérie a enregistré des performances économiques avec un taux de croissance de 5,3% en 2005 et de 3% en 2006 selon l'ONS. Le PIB algérien n'a progressé que de 1,8 % en 2006 et de 3,4 % en 2007 ce qui selon les statistiques a permis de résorber le chômage et la demande additionnelle annuelle d'emplois. Le taux de chômage connaît certes une diminution qui se confirme, selon les statistiques publiées par l'office nationale des statistiques, chaque année mais il reste élevé. Il est passé successivement de 32,7 % en 1996 à 23,7 % en 2003, 17,7 % en 2004, 15,3 % en 2005, 12,3% en 2006 et une petite remontée en 2007.

La population en Chômage est de 10,2% en 2009. Face au chômage, de fortes inégalités subsistent selon le sexe ; un taux de chômage de 8.6% chez les hommes est observé contre 18.1 % chez les femmes. Le chômage touche principalement les jeunes. En effet, près de trois chômeurs sur quatre (73,4%) sont âgés de moins de 30 ans, et 86,7 % ne dépassent pas 35 ans¹.

¹ Le taux d'emploi (ou ratio emploi population), défini comme le rapport de la population occupée à la population âgée de 15 ans et plus est de 37,2 % au niveau national (62.8 % chez les hommes et 11.4 % chez les femmes) (ONS, 2009). Le salariat concerne près de deux tiers la population occupée totale ; 33,1% des occupés sont des salariés permanents, 32,5% des salariés non permanents et des apprentis. La structure de l'emploi selon le secteur d'activité montre la prépondérance du secteur tertiaire qui emploie plus de la moitié de la main d'oeuvre totale (56,1%), suivi par le BTP (18,1%), l'agriculture (13,1 %) et enfin l'industrie (12,6%). En moyenne, deux occupés sur trois travaillent dans le secteur privé ou mixte, soit un total de 6 236 000 personnes. Cette part atteint 68.1 % chez les hommes, mais ne forme que 49.5% auprès des femmes.

En périphérie, les ménages à bas revenus, les personnes à faibles qualifications et ou diplômées² ont des difficultés à accéder à un emploi. La situation de la ségrégation spatiale évoquée dans le deuxième chapitre met les habitants des quartiers défavorisés dans une profonde inégalité des chances en termes d'accès à l'emploi. La relégation spatiale des habitants de la périphérie les éloigne de la ville, ce qui correspond à la notion de spatial mismatch. Cette notion de spatial mismatch a été développée aux États-Unis d'abord sur la question des effets de la ségrégation résidentielle dans les quartiers « ghetto noirs » sur l'accès à l'emploi de leurs habitants (Lehman-Frisch, 2009). Les habitants des quartiers dégradés ne trouvent pas les moyens de décrocher un emploi au-delà de leurs qualifications parfois éloignés de leur lieu de résidences. Ces habitants à bas revenu ne disposent pas généralement de connaissances ou des réseaux sociaux leur permettant d'accéder à un travail. L'isolement socio-spatial (Lehman-Frisch, 2009) renforce leurs difficultés et leur vulnérabilité en particulier quand c'est un chômage de longue durée. Cette privation et réduction des chances d'accès à l'emploi créent une injustice spatiale. Le rapport salarial a une toute autre définition dans la relation employeur-employé profitant de la rareté de l'emploi, diminue du salaire ou retarde le versement de salaire. L'absence de déclaration de l'employé devient courante ainsi que le licenciement sans aucune garantie renforçant la précarisation de l'emploi comme le note Lehman-Frisch : « La précarisation constitue le principal moyen de chantage à l'emploi » (2009: 17).

En Algérie, suite à la libéralisation dans tous les secteurs notamment économique, un coût social ressort des réformes économiques tels que les conséquences du chômage de milliers de travailleurs. D'où le besoin de la gestion de la pauvreté des ménages touchés indirectement par ces réformes. Le risque de manifestation de violences sociales notamment des jeunes concernant toutes les villes d'Algérie (comme l'ont vécu une majeure partie des villes en Algérie et Oran dans les dernières années, des jeunes qui manifestent leur colère par rapport aux conditions de vie et à l'absence de perspectives d'emplois, d'insertion sociale et professionnelle, en plus du phénomène de l'immigration clandestine qui reste un rêve pour une grande partie des jeunes qui ne reculent pas devant le risque de perdre la vie dans l'espoir de prospérer dans d'autres

² Car pour décrocher un emploi ils doivent justifier d'une expérience, une condition difficile à fournir compte tenu de la difficulté même de trouver un emploi.

lieux où ils auront plus d'opportunités et de chances de survie). Les territoires défavorisés de la périphérie d'Oran sont caractérisés par la pauvreté et l'absence d'opportunité d'emploi et d'alternatives au chômage. Même pour la population longuement scolarisée, les difficultés d'accès au travail ne sont pas les mêmes mais pénalisent cette catégorie.

4-3- Urbanisme, offre d'emploi et lien avec le transport

4-3-1 L'urbanisme et l'offre d'emploi

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 (Bendjlid et alii, 2004). 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 (Bendjlid et alii, 2004). Pour les habitants du périurbain, du fait du manque d'emploi dans les périphéries, les périurbains sont nombreux à effectuer des déplacements quotidiens longs et coûteux pour se rendre à leur lieu de travail.

La conception de l'urbanisme et des infrastructures de desserte ne s'est pas faite 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 4-1). 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.

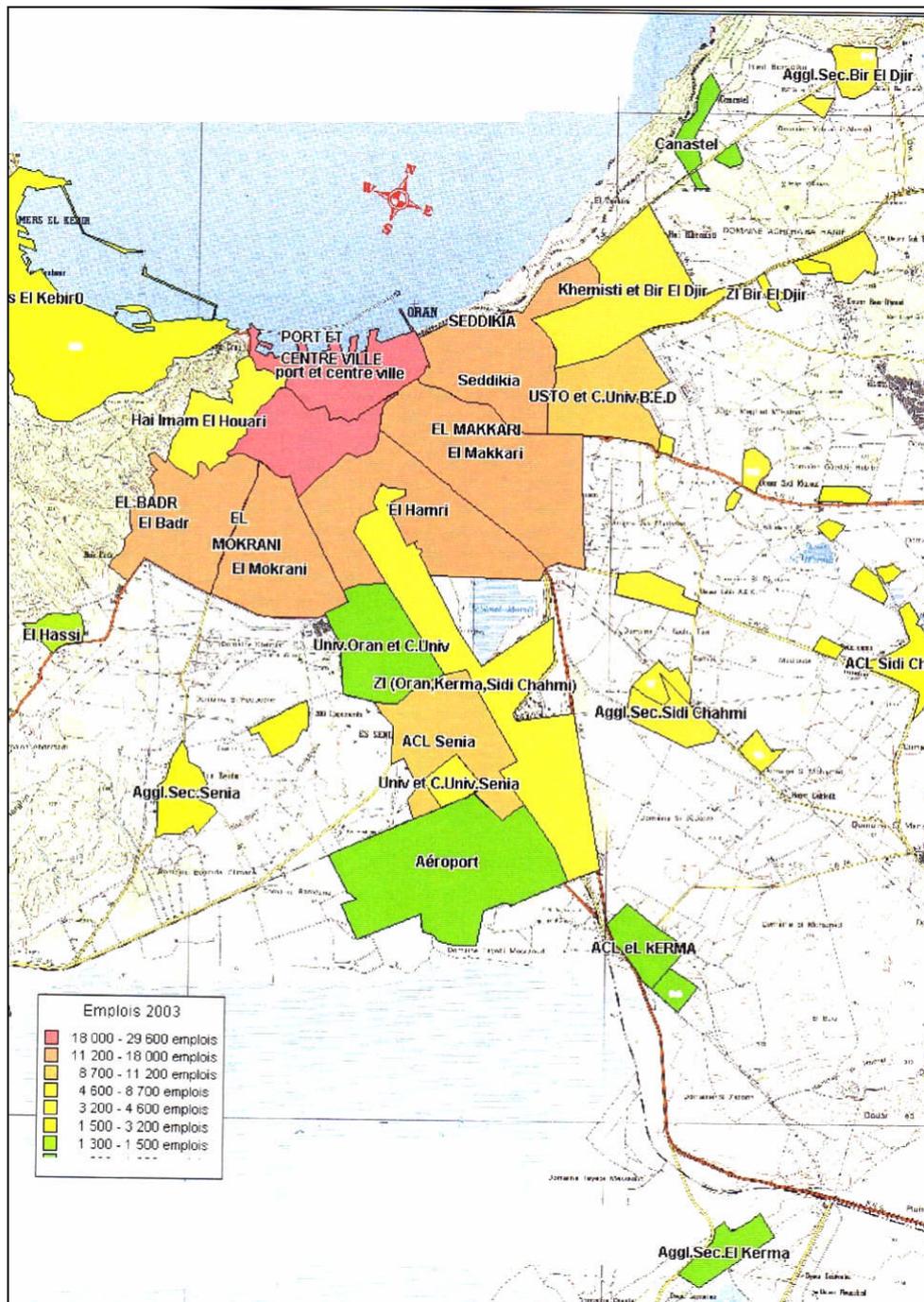


Figure 4-1: Nombre d'employés par secteur en 2003

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.

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 démunis 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 exercent³. 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 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 ». (Jeune de 20 ans, Emir Khaled à Hassi Bounif).

Des émeutes de jeunes ont eu lieu et continuent de faire irruption sporadiquement dans la périphérie d'Oran et dans d'autres villes⁴. 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.

Le processus par lequel une population sans ressources se trouve reléguée dans des zones défavorisées telle que la périphérie pauvre produit de plus en plus des inégalités sociales. « La nature distribue de façon aléatoire les biens premiers *naturels* et crée ainsi des inégalités qui constituent autant d'injustices puisqu'elles ne profitent évidemment pas aux plus mal lotis, par exemple les malades ou les personnes dépourvues de dons particuliers » (Bret, 2009).

³ Selon un article de presse, *El Watan*, 6 septembre 2008.

⁴ 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.

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 (L'Horty et Sari, 2008), tous facteurs qui paraissent également jouer un rôle dans les difficultés d'accès à l'emploi dans la métropole oranaise.

4-3-2 Quel lien entre l'offre en transport et l'emploi ?

L'offre en transport analysée dans le deuxième chapitre a donné lieu à des conclusions sur le fonctionnement du réseau, ses déficiences et les effets qu'entraîne l'irrégularité du fonctionnement sur les usagers. Cette situation est typique des villes du Maghreb avec des similitudes par rapport aux villes de l'Afrique. 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 (Godard, 2002). 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.

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 (Rebouha, 2005). 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.

Les conditions de déplacements sur certaines lignes suburbaines demeurent médiocres et pénibles. Cette pénibilité réduit du temps de travail et de la productivité des usagers pour motif de travail, une catégorie fortement contrainte et frustrée par les conditions de transport et le comportement des transporteurs.

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.

4-4 Rappel du corpus d'entretiens par rapport à l'accès à l'emploi

A 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 citoyens peuvent être interprétés (Diaz-Olvera et alii, 2001). 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 (Clément, 2000). 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.

Les ménages résidents dans les quartiers périurbains pauvres s'accommodent à vivre avec des petits boulots ou d'autres activités alternatives dans l'informel (l'économie informelle) et rare sont ceux qui s'intègrent dans le secteur du travail légal.

Ces entretiens ont été réalisés dans la période de mars à septembre 2007 et 2008 auprès de 60 familles situées dans neuf 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, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Ben Okba, Boufatis, Emir Khaled (Cf. chapitres 1 et 2). 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 des 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 (BETUR, 2000).

Parmi les 60 ménages interrogés, nous distinguons différentes personnes concernées par l'accès à l'emploi :

- 23 actifs occupés dans un cadre formel ; la plupart d'entre eux vont à la ville-centre, d'autres travaillent dans les zones industrielles en périphérie,...
- 67 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.
- 58 chômeurs, en recherche de travail ou découragés

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 des individus qui ont des limitations d'accès à l'emploi : chômeurs ou personnes vivant de petits boulots.

4-4-1 Des difficultés financières qui s'appliquent sur la majorité de la population

Les difficultés d'accès aux formations ajoutées aux situations de déscolarisation des jeunes en recherche d'emploi s'appliquent sur la majorité des ménages rencontrés. Les jeunes issus de l'échec scolaire ont des difficultés d'accès aux formations et sont confrontés au chômage. Les enfants déscolarisés des milieux défavorisés sont livrés à eux même, ils exercent divers petits métiers et apprennent les boulots de la débrouille dans le commerce ou dans le bâtiment⁵. Les débouchées professionnelles pour ces jeunes sont très réduites. En effet, la demande de formation exprimée, entre 1995-1998, représente 55 % en moyenne du total des déperditions scolaires ; 45% des abandons et des exclus ne sont pas motivés par la formation. Les jeunes en attente de formation âgés de moins de 30 ans constituent la plus grande composante des chômeurs avec 80 %, parmi lesquels plus de 75 % sont pourvus d'un niveau d'instruction variant du primaire au secondaire mais n'ayant jamais suivi un cycle de formation professionnelle (enquête PNUD 2006).

Le chapitre 5 explique le lien entre la pauvreté et l'accès à l'éducation pour la population de la périphérie. L'accès à l'éducation, un facteur du capital humain, et conditionne l'évolution de la situation professionnelle d'un individu. Pour le cas dans l'extrait ci-dessous, l'absence d'accès à l'éducation est un handicap et ne lui permet pas de prétendre à un emploi mieux rémunéré. Comme le taux de réussite dans les différents paliers de l'éducation reste insuffisants, de nombreux jeunes appartenant à des ménages pauvres ou modestes restent sans perspectives d'emplois et ne peuvent prétendre qu'à des métiers sans qualification ou qui exigent un effort physique⁶ dans le second entretien :

«J'aurais pu travailler chez un grossiste au village, c'est mieux payé, mais il m'a demandé si je savais faire le calcul, moi, je n'ai jamais été à l'école et je ne sais pas faire le calcul [...] c'est à cause de mes cousins ». (Fille de 26 ans, Med Boudiaf).

⁵ Selon un article de la presse, des enfants mendient afin de compléter le budget familial

⁶ Car pour les jeunes issus des ménages pauvres, avec une nutrition moyenne et parfois mauvaise et insuffisante en plus des conditions d'habiter précaires et du risque de maladie, ils ne peuvent pas supporter les métiers qui exigent un effort physique affaibli davantage ces indivis et cause des séquelles en matière de santé.

«Je suis resté sans rien faire depuis 2005. Il n'y a pas une offre d'emploi qui s'est présentée, je me suis peiné à chercher du travail et je n'ai pas trouvé. Puis, j'ai trouvé du travail, ce n'est pas que je n'ai pas trouvé, mais c'est un travail fatiguant et moi je ne supporte pas, moi je ne peux pas travailler comme manœuvre, [...] Je ne supporte pas. [...] Il n'y a que du travail qui fatigue, je n'ai pas trouvé autre chose». (Garçon de 16 ans, Hassian Ettoual).

Les difficultés d'accès à l'emploi sont liées au niveau de l'éducation et l'état de santé de l'individu. Des faiblesses en termes de santé et d'éducation précarisent les individus. Car, le niveau d'instruction faible dans comme le premier extrait en plus des problèmes de santé dans le deuxième extrait réduisent les chances d'accès à l'emploi :

« Il n'y a ni avenir ni rien du tout, tu es né ici, tu resteras ici. En fait avec le niveau de 7e année, tu ne peux rien faire, à part si tu travailles chez les gens comme ça, tu fais une multitude d'efforts, tu reçois la gifle ». (Garçon de 16 ans, Hassian Ettoual).

« J'ai travaillé dans l'informatique, j'ai travaillé à Bounif, puis ils m'ont demandé de rajouter une autre formation pour rester, en plus là où je travaillais, c'était isolé. Je n'avais pas les moyens de faire cette formation, je suis restée chez moi. Pour la recherche d'emploi, j'envoie mes demandes à Hassi Bounif, Gdyel, j'attends ». (Jeune fille de 21 ans, Hassi Ameer).

Avec un niveau terminal et en l'absence de formation professionnelle, le travail dans un cadre informel et non qualifié reste la seule issue. Après l'échec scolaire, un sentiment de regret et en même temps de dégoût s'installe car les obstacles pour l'insertion professionnelle :

« Je vends du poisson, j'ai un petit chariot à trois roues en métal. J'ai fais le tour du village pour vendre la sardine. J'ai préféré solliciter un ferronnier de Hassi Ameer pour me fabriquer un petit chariot. C'est ma mère qui est allé le voir, c'est pour circuler à l'intérieur du village Je ne sors pas du village ». (Garçon de 21 ans, Hassi Ameer).

L'accès à l'emploi nécessite l'investigation des ménages dans des stratégies pas toujours fructueuses. Les pauvres doivent déployer plus de modes de mobilisation pour faire face au chômage, bien que cette catégorie a moins de ressources. La population sans revenu ou avec un emploi faiblement rémunéré a plus de risque à souffrir de la pauvreté extrême. En plus de la rareté de l'emploi, le risque de la régression sociale et de l'exclusion devient plus important. Si le jeune est célibataire et de plus sans travail, il ne pourra pas représenter sa famille, les jeunes sans emplois se sentent dévalorisés car ils ne peuvent pas prévoir des projets dans leur vie.

La relation logement-travail occupe une place centrale pour les habitants de la périphérie comme ceux de Ghana où les différents profils subissent différentes conditions de mobilité et lorsque la carte de l'emploi est plus diffuse. En périphérie, les ménages pauvres, du fait de l'instabilité du travail ou de son absence subissent les aléas des ressources faibles et aléatoires. Dans le cas d'étude de la Médina de Fès (Tagemouati, 2004), les métiers stables avec un revenu stable sont rares. Avoir un métier ne suppose pas pouvoir subvenir à ses besoins quotidiens, car un faible revenu et le nombre de personne à charge place ces catégories sous le seuil de la pauvreté.

Même si les moyens d'accès à l'emploi sont difficiles alors que le besoin de gagner sa journée est un besoin vital pour les chômeurs, les voies illégales d'obtention de gain matériel sont évitées par certains jeunes :

« Un jour je travaille, un autre je ne travaille pas, [...] mais plus tu prends de l'âge plus il y a problème, le plus important c'est que tu gagnes ta journée, mais il ne faut pas aller voler ou faire autre chose ou vendre des choses illégales, c'est pas bien ». (Jeune de 24 ans, Emir Khaled, Hassi Bounif).

Dans ce travail de recherche, le deuxième chapitre a présenté les conditions de logement d'une population pauvre. En effet, le lien entre logement et accès à l'emploi a été présent dans le discours des cas d'étude qui présente l'emploi comme une contrainte à accéder au logement. La prédominance du secteur informel et l'emploi très faiblement rémunéré, 6000 Da à 10000 Da dans certains cas, ne permet pas d'accéder à un logement décent. A cette difficulté, s'ajoute les contraintes de la mobilité quotidienne.

4-4-2- Difficultés d'accès au travail et l'incertitude du secteur informel

L'informalité comme de vie correspond au mode de projection de soi sous forme d'emplois instables et non déclarés selon Bouchanine (2002). L'accès au travail nécessite des niveaux d'éducation et de connaissance dans le domaine recherché mais aussi la prise en compte de la présentation (l'habit). Des jeunes appartenant à des ménages pauvres ne peuvent s'investir dans des emplois sans se payer des habits et des soins convenables.

« Si tu vas à une pizzeria demander du travail, il faut que tu t'habilles bien, quand le propriétaire me voit avec une Djallaba et voit que mes cheveux ne sont pas coiffés, il ne va pas m'embaucher. Tu ne peux pas trouver de travail, tu dois prendre soin de ton apparence, tu te coiffe, et là tu trouves du travail et si tu ne t'habille pas bien, tu ne trouveras jamais du travail ». (Femme de 27 ans, Boufatis).

Les difficultés d'accès à l'emploi ont un effet de dissuasion sur les chômeurs en recherche d'emplois avec les faibles moyens. Ils intègrent des activités saisonnières sous payées tes que le secteur du BTP. La recherche d'emploi dans le secteur informel est incertaine, de plus le salaire est définit par l'employeur et non par la réglementation. Certains se plaignent d'un retard ou d'une suppression d'un paiement ou un licenciement sans prévenir. Ce sont des conditions qui précarisent les chômeurs comme le montre ces trois extraits :

« Tu vas au chantier, à Hai Sabah par exemple, tu vas faire un tour, tu cherches du travail, tu rencontres un artisan, et il te dit qu'il a besoin d'un travailleur, à ce moment là, tu passes un temps à réfléchir et à savoir si cette personne paye ou pas, alors tu commence à travailler et tu poses la question aux travailleurs qui sont avec toi et qui ont travaillé avant, les anciens le connaissent, ce monsieur comment il est, est ce qu'il paye, est ce qu'il ne paye pas ». (Jeune de 24 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

« Tu n'as ni capital, tu n'as ni diplôme, ou un savoir faire avec lequel tu peux travailler, [...] je faisais la vente de légumes, j'allais ramener les légumes de

Mostaganem, mais [...] les gendarmes nous ont chassé, l'emplacement où nous vendions était illégal, [...] alors je n'ai plus travaillé dans les légumes ». (Jeune de 24 ans, Emir Khaled, Hassi Bounif).

« Ceux qui savent que je suis maçon viennent voir si je suis disponible ou pas. Le jour où je ne trouve pas, je vais chez les artisans (entrepreneur), je vais chez les privés, mais l'artisan ne te payes pas bien ». (Jeune de 24 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

Les possibilités sont très réduites car les seules alternatives sont le secteur de la construction et le commerce mais généralement dans les lieux limitrophes tel que les chantiers ou la vente sur le trottoir dans le quartier :

« J'ai déposé mon dossier pour faire un électricien (dans la mécanique) des voitures, alors je suis allé au centre (de formation), ils m'ont dit on n'accepte que le niveau de la 1ere année ou de la 2eme année secondaire. [...] Alors je me suis fait une table pour vendre les olives au marché puis j'ai travaillé comme manœuvre puis j'ai fait maçon ». (Jeune de 24 ans, Emir Khaled, Hassi Bounif).

Il n'est pas toujours rentable d'exercer dans le secteur informel où une instabilité caractérise le milieu :

« Il n'y a pas de travail où il n'y a pas la fatigue mais disant que quand tu es assuré, [...] salarié c'est bien, tu te trouves tout le temps travailleur, mais le fait qu'un jour, tu travailles, un autre tu ne travailles pas, tu peux même avoir 10 000 Da par mois, mais quand tu restes 2 mois ou 3 mois sans travail, c'est comme si tu n'as rien fait ». (Jeune de 24 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

4-4-3- Le chômage ou les petits boulots au quartier

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 m'embaucher, 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).

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 motivant 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, 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». (Garçon de 18 ans, Hassi Ameer).

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 (A.N.R Silva et alii, 1998).

Les difficultés d'insertions sociales 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 (Le Breton, 2005), 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).

Pour les femmes pauvres chargées de familles, les conditions de vie sont particulièrement difficiles. 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 le lendemain 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 ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameer).

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).

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. Être pauvre est un premier obstacle à trouver un travail :

« J'allais partout, USTO, centre ville, je faisais tous, je vendais les sachets, je travaillais dans les chantiers quand je trouvais. Mais, quand tu vas chercher du travail, ils ne te payent pas, il y a des gens qui te font travailler comme un âne et ils ne te payent pas. On est ni assuré ni rien. Des fois je n'avais pas de quoi payer le transport, une fois j'ai passé la nuit dans un arrêt de bus dans le quartier des Amandiers (sud ouest d'Oran par rapport à Hassi Ameer situé au sud Est) pour ne pas être obligé de revenir à Hassi Ameer, de payer le transport aller retour. [...] Je vais chercher du travail partout, je fais tous. Nous les pauvres, on ne nous donne pas de travail. Tu vois dans la zone de Hassi Ameer, il y a les usines et tout et on ne nous donne pas de travail nous le gens qui habitent à Hassi Ameer ». (Hassi Ameer, garçon de 18 ans).

Une population qui se distingue par le niveau de qualification et le type d'emploi occupé (En grande majorité dans le secteur informel, les services, le domaine du bâtiment ; manœuvre et ouvrier). Comme dans le cas du bidonville d'Alger les jeunes actifs, leurs conditions de vie et de travail restent précaires même si leurs conditions de vie ne sont pas les mêmes que leurs ascendants et leurs chances d'insertion sociale et professionnelle restent limitées et contraintes (Guetta Maurice et Cyrille Megdiche, 1990).

Le travail des jeunes dans un foyer leur permet de subvenir à leur besoin dans un premier temps et de participer aux dépenses du foyer. Pour les étudiants universitaires,

un travail temporaire permet de contribuer à leurs dépenses et d'avoir une certaine autonomie vis-à-vis des parents :

« Moi je travaille pendant les vacances, des fois, je travaille manœuvre, je vais faire la vente à Mdina Djdidia (un quartier commercial à Oran), des petites bricoles pour aider à la maison et pour m'aider moi même ». (Etudiant au niveau supérieur de 20 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

« Je sors tous les jours pour chercher du travail, je vais à Mdina Djdidia je prends de l'argent pour acheter et vendre ensuite, quand j'arrive à un niveau de bénéfice, je rend l'argent à mon père, et je commence à travailler avec mon argent. Pour le manœuvre, je vais chercher, je vais voir les maçons, je connais les maçons ici qui sortent, je vais les solliciter, mon père les connaît, je ne reste pas sans rien faire ». (Etudiant au niveau supérieur de 20 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

4-4-4- Les conditions de déplacement en transport collectif vers Oran

Le centre-ville d'Oran présente la perspective de meilleures rémunérations pour les jeunes habitants de 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 Ameer. Avant, je travaillais dans une pizzeria au centre ville à Miramar et j'étais mieux payée qu'ici, j'avais jusqu'à 8000 Da par mois, ici je ne peux avoir que 5000 à 6000 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).

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 (Orfeuill, 2004) ou qui sont dissuadés de rechercher un emploi à faible gain du fait de la pénibilité des déplacements, lorsqu'ils résident en banlieue (Le Breton, 2005).

A 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 (Zhiri-Oualalou et Chanson-Jabeur, 1998). La situation est la même à Oran. En effet, le temps d'attente, la pénibilité, le manque de respect et la surcharge des moyens de transport font 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.

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 avoir fait le plein en termes de voyageurs. En effet, l'entassement dans les véhicules gêne fortement les usagers. Les transporteurs recherchent, en premier, une rentabilité de 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 [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).

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 Ameer 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 Ameer).

4-5- L'offre irrégulière de transport, une réalité quotidienne

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 réduit⁷. 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 Ameer [...] 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

⁷ 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.

moi l'hiver parce qu'il n'y avait plus de transport ». (Homme de 44 ans, Hassi Aneur).

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 collectifs 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).

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 20 h, je reste dehors, avec le froid et tout ». (Homme de 46 ans, Hassian Ettoual).

4-5-1- Des transports collectifs qui coûtent cher

En 1995, à Oran les dépenses totales moyennes par ménage étaient de 113 Da/jour (3000 Da par mois), soit 9,5 % des dépenses totales (en 1980 et 1988 elles étaient respectivement de 9,1% et 11,4%) (Makboul, 2002). 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 et 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).

4-5-2- Pénibilité des liaisons en transport collectif

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 ce n'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).

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).

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. Le transport qu'éprouvent les habitants de la périphérie pour l'emploi et pour les services est perçu comme première contrainte.

« Il y a un problème de transport, nous avons tous les mêmes problèmes de transport. [...] Rien que pour se déplacer à Oran, c'est un problème, partout, dans notre Douar, à Hassi Bounif, à Gdyl, à Sidi Maarouf, il y a un problème ». (Homme de 41 ans, Hassi Ben Okba).

L'effet de la pénibilité des conditions de transport⁸, en plus des difficultés financières des emplois précaire imposent plus de fatigue : marche à pied sur de longue distance. Les personnes exerçant des métiers qui exigent un effort physique tels que le bâtiment sont plus vulnérables à la fatigue des longs trajets :

« Je suis maçon, Je travaille à Gambetta (quartier situé à Oran) Je prends deux bus, La ligne du 28 puis la ligne du 51. 40 Da, Oui. Hier, ma femme m'a demandé de lui donner de quoi acheter pour préparer le déjeuner, je lui ai dit que je n'avais pas d'argent. Je suis allé au travail avec 20 Da dans la poche, [...] j'ai dépensé les 20 Da dans l'aller, des fois quand je ne suis pas payé le soir et je n'ai rien dans ma poche, je reviens en marchant de Gambetta à Ain El Beida. Hier, un ami m'a prêté 20 Da. Je travaille comme maçon depuis toujours, je n'ai jamais été déclaré, je n'ai ni retraite, ni rien ». (Homme de 53 ans, Ain El Beida).

« Je travaille à El Hassi, parfois, Plateau, Oran, ça dépend ou on peut m'appeler. Je prends trois bus le 28, le B, puis le 37, et parfois je prends d'autres bus. [...]

⁸ Article de presse, El Watan 2008.

Parfois je ne prends pas le transport et quand je reviens, je reviens à pied, malgré que je ne puisse pas marcher beaucoup, j'arrive avec des pieds gonflés, je reviens fatigué, complètement, je prends un café chaud, je me lave les pieds, je cherche de quoi manger, et parfois je ne mange pas à ma fin ». (Homme de 49 ans, Ain El Beida).

4-5-3- D'autres conditions de transport pour ceux qui bénéficient du transport de l'entreprise où ceux exerçant à domicile

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 Ettoual).

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 Ameur 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 Ameer).

Le travail à domicile peut avoir des avantages comme il peut avoir des inconvénients. Ce travail pour le propre compte peut être rentable dans certains cas, lorsque les habitants réalisent leur installation professionnelle dans leur propre résidence, quand ils ont les moyens, en aménageant un local spécifique à l'activité. Le cas d'une coiffeuse à Ain El Beida exerçant dans son propre salon lui a permis d'avoir une clientèle fréquente et de réduire l'usage de transport à une fois par semaine, voire moins :

Pour le cas de l'activité de mécanicien par exemple proposant les réparations à côté de son domicile à Hassi Bounif, la rentabilité n'est pas garantie car résidant dans une habitation précaire, ne possédant pas de garage et pour la raison d'absence de connaissance. Il en résulte une instabilité du revenu même si pour cette catégorie, les contraintes de transport et de mobilité sont évitées dans le deuxième entretien :

« Quand je travaille, on mange bien, quand je ne travaille pas c'est.... [...] quand il n'y pas d'argent on reste comme ça. [...] je travaillais à la cité militaire de Dar El Beida, [...] ils m'ont expulsé [...] quand je ne travaille pas tout le temps, les problèmes s'accumulent. [...] je n'ai pas un travail stable. Je fais des bricoles, Quand ils ont besoin de moi, ils m'appellent. Il me donne rendez vous pour venir chez moi, quand il vient il me trouve prêt à partir avec lui. Les gens me connaissent et il passe mon numéro de téléphone. Par exemple je répare une voiture à 4000 Da et je reste 10 jours ou 15 jours où je ne travaille pas, cela veut dire que les 4000 Da je travaille avec pour 1 mois, [...] si j'avais un garage, il y a du travail [...] Hier, je n'ai rien fait le jour, je suis resté debout toute la nuit. Je bricolais une voiture devant chez moi. Maintenant, la voiture est partie ». (Homme de 57 ans, Hassi Bounif).

« Dans le transport, il n'y a pas de problèmes, moi je suis libre, je ne me lève pas tôt pour me déplacer avec les travailleurs qui se bousculent sur les bus. Moi, c'est 9h30, 10h quand tous les travailleurs montent et partent pour leur travail, moi je

trouve les bus vides et je pars, moi je ne bouscule pas, je ne pousse pas et je ne cherche pas, ce sont ceux qui commencent leur travail de bonheur et ils doivent être à leur travail à 8h00, ce sont eux qui bousculent et qui poussent pour les bus. Moi, des fois je vais dans des taxis et je ne vais pas dans les bus, parce que je ne suis pas pour les bousculades. Le transport n'est pas coûteux, pour 20 Da il te ramène à Oran et pour 15 Da il te ramène à Mdina Djidida ». (Homme de 57 ans, Hassi Bounif).

4-6- L'absence de perspectives d'insertion professionnelle

Le cumul des difficultés d'accès à l'emploi pour les pauvres entraîne de plus en plus une exclusion du marché de l'emploi et une absence de perspective d'insertion professionnelle. Les chances de trouver un emploi restent limitées notamment pour les petits métiers. Un recrutement nécessite un diplôme dans les métiers d'artisan et les jeunes qui commencent par être manœuvre ne sont pas nécessairement diplômés dans leur domaine de travail.

« Moi, je ne sors pas, je fais le ménage et je traîne à la maison, mes amies viennent me voir et on passe du temps ensemble. Je ne pense plus à mon avenir, avant quand je faisais des études oui, je voulais être avocate ou policière mais maintenant c'est fini ». (Hassi Bounif, fille de 18 ans).

« Quand on arrête les études, c'est en fonction de l'environnement et c'est en fonction de ses conditions, par exemple, [...] il y a ceux qui dès qu'ils sortent de l'école, son père lui donne une voiture ou lui achète du matériel, il y a ceux que leur famille leur ouvre un magasin, [...] moi quand j'ai arrêté les études, un maçon est venu me voir et m'a demandé de venir travailler avec lui comme manœuvre, [...] tu te contentes de ce qu'il te donne, [...] petit à petit, tu aides le maçon, je me suis retrouvé maçon ». (Emir Khaled, Hassi Bounif, jeune de 24 ans).

Dans l'attente d'une situations professionnelles, les jeunes essayent des métiers informels le plus souvent dans des endroits différents dans l'attente de meilleures possibilités, même les études universitaires ne sont suivie qu' « en attendant », pour ne

pas rester sans rien faire, car le diplôme ne leur permet pas d'accéder à un travail. Mais, des jeunes suite à l'absence de perspective d'emploi ou une longue attente se trouve dans une situation de frustration (Nachi, 2007 : 335). D'autres pensent au départ « El Harga » (l'immigration clandestine) et sont dans l'attente.

Dans les quartiers défavorisés, les situations de chômage massif sont à l'origine de la précarisation lorsque le chômage est de longue durée (Deboulet 2004). « Le travail est considéré comme support privilégié d'inscription (intégration sociale » selon Castel. (1995 : 17). 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 (Diaz-Olvera et alii, 2007). Aussi, ne bénéficiant pas d'une bonne offre en transport en commun, ils passent deux à trois heures en migration quotidienne (Silva, 1998). Pour la population pauvre de la 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 (Diaz-Olvera et alii, 2005).

4-7- Conclusion

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. Les femmes ont les mêmes difficultés que les hommes mais ont

plus de contraintes dans le choix du métier et dans les territoires pratiqués ou les horaires de travail par rapport aux hommes.

Dans ces conditions, l'accès à l'emploi n'est lui-même pas simple pour de multiples raisons : populations à faible niveau d'étude, ou n'ayant jamais fait d'étude, 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.

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 (Le Breton, 2004).

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. Dans le chapitre suivant, les difficultés d'accès à l'éducation rendent compte d'une composante essentielle des besoins de la population en terme d'offre à l'éducation et la mobilité.

Chapitre 5 : Pauvreté et conséquences des difficultés d'accès à l'éducation en grande périphérie

5-1-Introduction

Ce chapitre présente un éclairage sur les contraintes d'accessibilité à l'éducation pour les périurbains pauvres d'Oran. La dimension sociale de l'accessibilité renvoie à de multiples facteurs : capitaux économique et culturel, réseau social mobilisable, compétences spatiales et connaissance de la ville acquises progressivement à partir des lieux, résidentiels ou non, fréquentés par les membres du ménage. La question de l'accessibilité aux services urbains est multidimensionnelle, sociale et économique et physique (Kaufmann, 2007). Par ailleurs, la configuration urbaine et ses caractéristiques en termes d'offre en services et de capacité d'offre ainsi que leur localisation sont des facteurs qui influencent l'accessibilité des individus.

Il s'agit de connaître les difficultés d'accès à l'éducation et ses conséquences pour les ménages pauvres de la périphérie éloignée. En Algérie, les taux de réussites aux examens des divers paliers de l'éducation sont encore insuffisants. De plus la formation professionnelle n'accueille que la moitié de la demande potentielle (Rapport PNUD, 2006). Pour la périphérie d'Oran, les extensions planifiées et en particulier illicites sont dépourvues d'équipements socioéducatifs renforçant la pauvreté de ces zones.

Par ailleurs, le développement des compétences et des capacités passe nécessairement par un meilleur accès à l'éducation. Essentiel à l'amélioration de la productivité du travail et donc à la performance économique, l'éducation permet l'évolution des structures sociales et la réduction de la pauvreté dans les pays en développement (Diaz Olvera et alii, 2008). L'investissement en éducation a été évoqué dès les années soixante dans des théories des économistes en lien avec la notion de capital humain (Bommier et Shapiro, 2001 ; Henaff et alii, 2009). Il apparaît comme une condition nécessaire de réduction de la pauvreté à travers ses effets sur le capital humain et la croissance (Bommier et Shapiro, 2001 ; Henaff et alii, 2009). Dans ce domaine il a été question de connaître l'impact de l'éducation sur la croissance et son pouvoir émancipateur qui suppose qu'une main-d'œuvre mieux éduquée, mieux formée a plus de possibilités d'absorber les technologies modernes et d'innover (Henaff et alii, 2009). Les problèmes d'urbanisation et d'inégalités socio-spatiales peuvent engendrer des inégalités scolaires comme c'est le cas dans les départements les plus urbanisés et ségrégués où les résultats scolaires sont nettement inférieurs (Trancart, 2008). Cela renvoie également à l'effet de quartier, en l'absence d'aménités et moyens de transport suffisants, susceptibles de renforcer l'enclavement d'une population.

Les dimensions de la problématique de l'accès à l'éducation peuvent dépasser le problème de l'offre en matière d'éducation et de transport. L'offre scolaire et le niveau de vie ne sont pas les seuls facteurs qui permettent d'expliquer la faible scolarisation. Des facteurs liés à l'économie, la politique, la démographie et la culture font de la scolarisation un phénomène complexe (Konate et alii, 2003). La pauvreté en terme d'offre d'éducation est un obstacle souvent infranchissable à l'accès à l'éducation (Henaff et alii, 2009). Selon Boudon, les inégalités scolaires ne sont que le résultat des stratégies individuelles qui sont différentes selon l'origine sociale (Boudon, 1979). Ainsi l'inégalité des chances d'accès à la scolarité est perçue (expliquées) à travers les

choix par rapport aux coûts que le milieu modeste surestime et néglige de la réussite scolaire contrairement au milieu privilégié. Les enfants de milieu modeste sont plus assujettis au décrochage scolaire par rapport aux enfants des milieux favorisés. Dans ce cas, les déterminants des inégalités d'accès à l'école sont plus liés à l'origine sociale que le système scolaire et le fonctionnement de l'école. Par contre Bourdieu met en avant le rôle du fonctionnement de l'institution scolaire dans les inégalités pour l'obtention du capital culturel. Cette thèse conforte la participation de l'école dans la différenciation des chances et dans la socialisation des individus. L'école valorise le capital social des individus, car par la culture, les personnes peuvent atteindre des positions sociales plus avantageuses ou de s'y maintenir (Grossetti, 2004). Ce chapitre permet d'apporter des éléments de réponses sur les question suivantes : y a-t-il un déficit en offre d'éducation en périphérie ? Quel est le lien entre la pauvreté et l'éducation dans le contexte de la périphérie défavorisée d'Oran ? Les enfants appartenants à des ménages pauvres et contraints par leurs conditions de vie et d'habiter rencontrent plus de difficultés qu'il s'agit de connaître.

Une première partie est consacrée à l'analyse des statistiques de l'offre de structures en matière d'éducation en distinguant les niveaux d'enseignement ; primaire, moyen, secondaire et universitaire dans les communes de la wilaya d'Oran. Une deuxième partie comprend une approche basée sur un guide d'entretien appliqué sur 60 ménages notamment les enfants et qui prend en compte outre leurs activités et pratiques de mobilités ; les thèmes de l'école, les causes de l'échec scolaire, l'avenir et les attentes des jeunes. Les entretiens concernent également les appréciations des parents interviewés sur les dépenses scolaires, leurs stratégies, investissements et contraintes. Ces entretiens ont été effectués à la fin du troisième trimestre (période des vacances scolaires) pour prendre en compte les difficultés scolaires vécues au cours de l'année scolaire (parcours scolaire, le niveau scolaire, réussite et sous réussite, redoublement...). Cette étude a pris en compte les représentations des jeunes par rapport à l'environnement scolaire, social et urbain. L'objectif est de repérer les éléments défavorables au maintien des enfants à l'école à travers trois axes ; la mobilité pour se rendre à l'établissement scolaire, l'étude du parcours de la rupture scolaire, la perception de l'école et les représentations par les enfants et les parents. Il s'agit de connaître les déterminants de l'échec scolaire en rapport avec le fait d'habiter en périphérie éloignée.

Le niveau de vie et les facteurs liés au capital humain (niveau d'instruction et moyens financiers des ménages) ont une influence significative sur la manière dont les populations accèdent aux biens et services publics comme l'a montré l'étude des deux principales villes du Burkina Faso (Sikirou, 2008). Dans le contexte des villes africaines, le coût de l'éducation est perçu comme la première difficulté limitant l'accessibilité à l'école avant les problèmes de distance, de qualité de l'enseignement et d'inadéquation des prestations (Sikirou, 2008., Diaz-Olvera et alii, 2010). La situation familiale, le statut, l'état de santé sont des facteurs qui influencent la scolarisation des enfants. Un changement dans ces situations tels que le divorce, la dégradation de l'état de santé, des problèmes financiers suite à une perte d'emplois, peut perturber le parcours scolaire. Ces paramètres différenciés d'un ménage à un autre font que les chances de réussite scolaire sont très inégalement réparties entre les couches sociales. Connaître ces inégalités permet de mettre les bases pour réorienter les politiques de développement afin de réduire les écarts entre les catégories de la société (Henaff et alii, 2009).

5-2- Le contexte de l'éducation en Algérie et à Oran

En Algérie les inégalités en matière d'éducation ont été réduites grâce à la forte expansion de l'offre scolaire. L'accès est gratuit pour permettre une généralisation de l'éducation de manière équitable, dans le but d'une démocratisation de l'éducation, a conduit une participation progressive dans l'enseignement primaire, moyen, secondaire puis à l'université. Malgré les efforts, les déperditions scolaires augmentent d'un niveau à un autre (tableau 5-1). Cette situation se reflète à l'échelle nationale, la population se concentre dans les grandes villes, et les plus jeunes en grande périphérie. Les plus jeunes ont besoin d'encadrement. Ce capital humain nécessite une prise en charge pour l'amélioration de la productivité économique (Bommier et Shapiro, 2001). Car « L'intérêt porté à l'école repose sur une conception de la demande d'éducation comme investissement en capital humain » (Diaz Olvera et alii, 2010).

L'école dans les zones d'urbanisation rapide semble inadaptée en quantité et qualité (Chauliac, 1989). L'école a une mission d'éducation plus qu'une mission humaniste en Algérie ; selon Kuperman (1990 : 223) « l'école algérienne se distingue plus par son caractère d'exclusion et de marginalisation des populations vulnérables que par ses

vertus intégratrices ». Les actions menées par l'Etat tentent de réduire les contraintes d'accès à l'éducation et à la formation professionnelle par l'augmentation du nombre d'établissements et un rééquilibrage du personnel (Rapport Groupe Agence Française de Développement, 2006).

Les efforts de l'Etat en matière d'éducation ont permis l'augmentation du taux de scolarisation et la diminution du taux d'analphabétisme (figure 5-1). Cependant, les taux de réussites aux examens des divers paliers de l'éducation sont encore insuffisants, de plus la formation professionnelle n'accueille que la moitié de la demande potentielle (rapport PNUD, 2006). L'éducation nationale a accueilli, lors de la rentrée scolaire 2008-2009, plus de huit millions d'élèves dans les trois paliers du système éducatif dont un élève sur deux avait besoin d'une aide de l'Etat pour se préparer à la rentrée scolaire.

En Algérie le taux net de scolarisation au niveau primaire est de 95% et traduit le fait que l'accès est généralisé à l'éducation. L'augmentation du taux de scolarisation, des 6-15 ans, de 2000 à 2004 de 88,5% à 93,5% montrent l'effort de l'Etat dans la généralisation de l'éducation (tableau 5-1). Garçons et filles ont presque les mêmes taux de scolarisation, avec une parité fille/garçon dans le primaire et le secondaire estimée à 98,5%. Mais les déperditions scolaires apparaissent en passant du niveau primaire au niveau supérieur. Sur 100 élèves entrés en 1ère année du fondamental, 97 parviennent jusqu'en 5^{ème}, mais seulement 67 continuent jusqu'en 9ème du fondamental, moins de 50 sont admis au cycle d'enseignement secondaire, et 11 arrivent à intégrer l'université (Rapport Groupe Agence Française de Développement, 2006).

Tableau 5-1 : Evolution des effectifs inscrits par niveau d'enseignement¹ de 1999 à 2004 (en millions)

Niveau d'enseignement	1990/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
1 ^e et 2 ^e cycle fondamental (primaire)	4,8	4,7	4,7	4,7	4,5
3 ^e cycle fondamental (collège)	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2
Secondaire	0,9	0,97	1,5	1,1	1,1
Supérieur*	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6
Résultats d'examen BEF*%	44	41	37	34	35
Résultats Baccalauréat	28,7	33	30	30	33
Taux de scolarisation des 6-15 ans	88,5%	90,6%	92,9%	93%	93,5%

Source : Annuaire statistique de l'Algérie n°21².

- BEF Brevet d'Enseignement Fondamental
- La moyenne entre le Baccalauréat d'enseignement général d'enseignement technique.

¹ L'offre en éducation en Algérie est essentiellement publique, l'offre privée est réduite à quelques établissements situés dans les grandes villes. Dans la législation algérienne concernant l'éducation, selon l'article 17, le système éducatif est constitué des niveaux d'enseignement suivants :

- l'enseignement préparatoire.
- l'enseignement fondamental : qui groupe le niveau primaire et moyen (9 ans).
- l'enseignement secondaire : suivi au lycée (3 ans).
- l'enseignement supérieur

Le parcours scolaire en 2009 comprend trois étapes pour assurer une éducation de base commune à tous les élèves et dure neuf ans :

- le primaire en école dure 5 année (de 6 à 10 ans).
- le moyen en collège dure 4 année (10 à 14 ans).
- le secondaire dure 3 année (16 à 17 ans).

² Dans l'enseignement supérieur, l'effectif de la formation continue et des formations dans les centres de formation privés n'est pas compris.

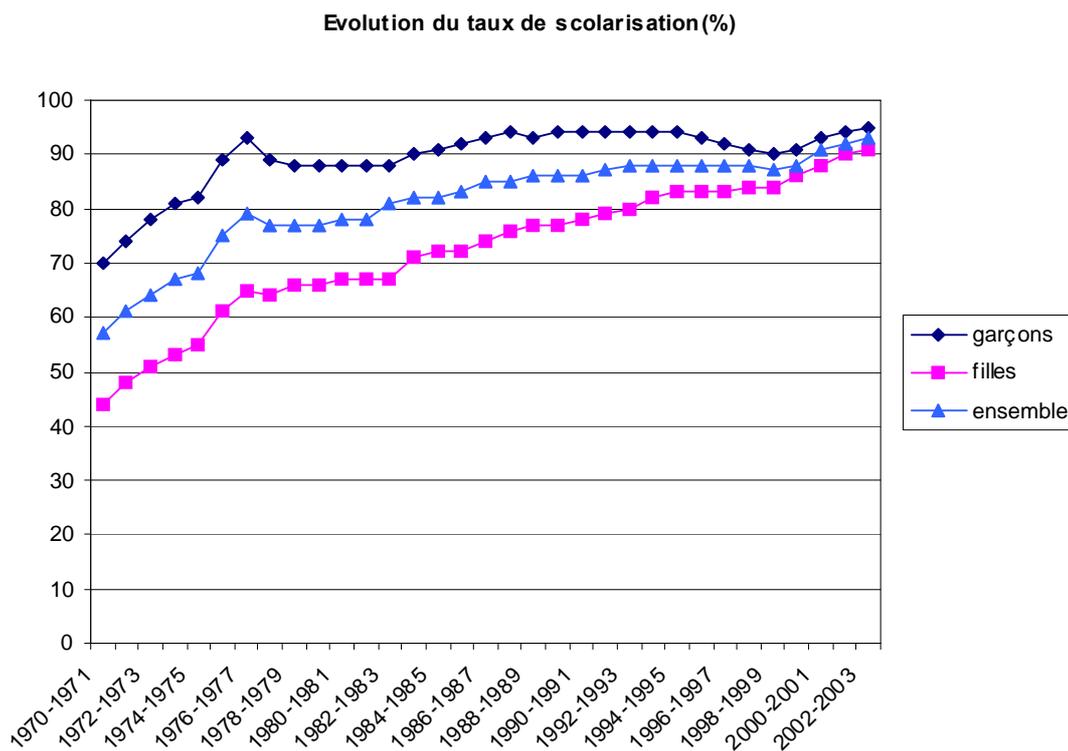


Figure 5-1 : Evolution du taux de scolarisation réel en Algérie entre 1970 aux années et 2003.

Source : Rétrospective 1970-2002. p 97, Office National des Statistiques. Alger.

En 1993, l'État a consacré 7,2% du PIB aux dépenses d'éducation par rapport à 5,12 % en 1996³. En 2009, le un cinquième du budget de l'Etat a été consacré à ce secteur réparti de la manière suivante : l'éducation 14,4%, l'enseignement supérieur et la recherche scientifique 5,7% et la formation et l'enseignement professionnel 1%. L'Algérie a enregistré des performances économiques avec un taux de croissance de 5,3% en 2005 et de 3% en 2006 (Groupe Agence Française de Développement. Agence d'Alger, 2006). Les dépenses publiques d'éducation par élève, en pourcentage du PIB, sont quant à elles de l'ordre de 10 à 11% pour le primaire, et de 15 à 17% pour le secondaire⁴. La répartition de ces dépenses révèle l'investissement de l'Etat dans ce secteur.

³ Les dépenses publiques d'éducation ont toutefois fortement baissé par rapport aux années 1970 et 1980 (environ 11% du PIB) et aux début des années 1990 (8% du PIB). Ces réductions ont surtout affecté les dépenses courantes au niveau de l'enseignement fondamental et du secondaire, alors que la part des dépenses dans l'enseignement supérieur a augmenté.

⁴ Selon un rapport de l'Agence d'Alger, Groupe Agence Française de Développement, 2006.

La politique de scolarisation menée depuis l'indépendance a permis un égal accès des enfants à l'instruction quel que soit leurs sexes et leur classe d'origine. En Algérie l'article 5 de l'Ordonnance du 16 avril 1976 portant organisation de l'éducation et de la formation rend l'enseignement obligatoire pour tous les enfants âgés de six à seize ans révolus⁵. Cependant, cette loi n'est pas appliquée sur tous les ménages car nous avons constaté plusieurs cas où l'enfant n'a jamais été à l'école et dans d'autres cas, les enfants ont quitté l'école avant l'âge indiqué par la réglementation. Pour répondre à la demande en matière d'éducation en Algérie, des moyens sont mis en œuvre en faveur de l'équipement des établissements existants pour leur conférer des conditions normales de fonctionnement (sanitaires, eau, électricité...) et par la réalisation des infrastructures d'accompagnement : cantines et internats.

Comme nous l'avons annoncé dans le premier chapitre, dans la période intercensitaire (1987-1998), tandis que la population de la ville-centre connaît un faible taux de croissance de la population et un vieillissement démographique, les grandes périphéries d'Oran, sont caractérisées par de très forts taux de croissance de la population ainsi qu'un net renouvellement démographique (Souiah, 2005). En effet, le nombre important d'enfants à scolariser dans la grande périphérie peut poser une difficulté à satisfaire les besoins en quantité et en qualité. Cette investigation est consacrée à l'analyse du problème d'accès à l'éducation à partir d'enquêtes menées auprès de 60 ménages résidant dans les quartiers, terrains d'enquête, de l'espace périurbain oranais. Il s'agit de connaître les déterminants de l'échec scolaire en rapport avec le fait d'habiter en périphérie éloignée après avoir repéré le déficit en matière d'offre en éducation et la concentration des services.

5-3- Etude la répartition des établissements scolaires sur les communes de la wilaya d'Oran

Pour l'étude de l'offre nous avons procédé à l'exploitation des données fournies par la Direction de la Planification et de l'Aménagement de la wilaya (DPAT) et collectées auprès de la direction de l'éducation d'Oran. Avec un système d'information

⁵ Ordonnance du 16 avril 1976 portant organisation de l'éducation et de la formation. Article 5.

géographique, une répartition des indicateurs sur les communes d'Oran prend en compte les niveaux fondamental et secondaire ainsi que l'universitaire.

Pour exploiter les données relatives à l'éducation, nous avons opté pour les indicateurs suivants :

- Le taux de scolarisation pour un niveau donné d'éducation ou un groupe d'âge précis est le rapport entre le nombre de personnes qui fréquentent le système scolaire et la population du même âge. Les taux de scolarisation sont calculés en divisant l'effectif scolaire d'un âge donné par la population du même âge à la même date.
- La population scolarisable est la population en âge d'être scolarisée.
- La répartition du nombre de classe sur la population scolarisable est un indicateur qui renseigne sur la prise en charge de la demande potentielle mais n'éclaire pas sur tous les aspects quantitatifs et qualitatifs de l'offre en éducation secondaire.
- Le taux de scolarisation brut

La répartition du nombre d'élèves par classe pour le niveau du primaire fait apparaître deux classes : la première concerne une moyenne de 30 élèves par classe située dans la commune de la ville d'Oran. Les communes de la périphérie telles que Ain El Bya, Mersa El Hadjadj, Oued Tlelat, Arzew, Messerghine, Bethioua, Tafraoui, (Carte 5-2) ont un taux de scolarisation plus faible par rapport à l'ensemble qui varie entre 80% et 90% pour le niveau fondamental. Le nombre d'élèves de 30 par classe, rapporté au taux de scolarisation dans ces communes, montre l'absence d'une part importante de la population scolarisable dans les établissements scolaires. Un taux d'occupation variant entre 40 et 50 (élèves par classe) se situe dans la deuxième classe, le taux de scolarisation pour le niveau fondamental varie entre 100 et 115% dans ces communes, ce qui suppose qu'une population scolarisable des autres communes est inscrite dans ces établissements ou qu'il y a un redoublement dans ce cycle (Carte 5-1). Par contre la commune de Hassi Bounif a un taux d'occupation de 40 élèves par classe et dont le taux de scolarisation reste faible avec un taux de 85%. La commune de Boufatis avec le même taux d'occupation enregistre un taux de scolarisation de 90%. La Carte 5-2 montre la répartition de l'offre pour le niveau primaire et moyen par rapport à la population scolarisable. Deux classes ressortent de cette analyse, entre une offre de 4 classes pour 100 élèves et la deuxième suppose 35 élèves par classe, le nombre

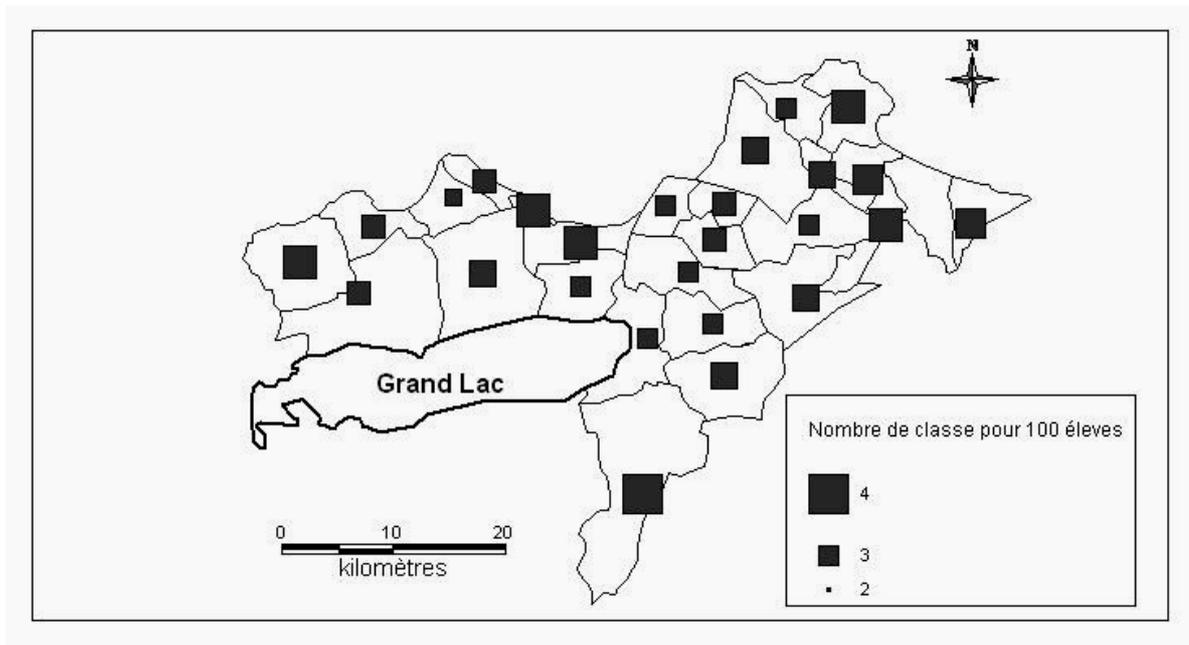
d'établissements et de classe pourrait accueillir le nombre de population scolarisable mais avec un nombre de 35 élèves par classes pour la première catégorie.

L'analyse de l'offre au niveau moyen permet de distinguer trois niveaux de répartition du nombre d'élèves. Le taux d'occupation dans le premier niveau varie également entre 30 à 40 élèves par classe et se situe dans 14 communes (Carte 5-3). Dans le deuxième niveau le taux varie entre 40 et 50. Dans le troisième niveau, une surcharge de 70 d'élèves par classe se situe dans la commune de Hassi Ben Okba, d'autres communes arrivent en deuxième position avec un taux de 60 élèves par classe traduisant une faiblesse de l'offre en établissements d'enseignement moyen.

Le programme relatif à la réalisation d'infrastructures scolaires connaît un retard causant le problème de surcharge des classes dans certains établissements de la wilaya, particulièrement dans les deux cycles primaire et moyen⁶ (des cantines scolaires ont été réalisées ces dernières années pour tous les élèves ou uniquement pour les plus démunis quand les places manquent). Ces établissements manquent également de salles de sport, de bibliothèques, la mauvaise qualité du mobilier scolaire et le défaut de chauffage... dans certains établissements ont bien des inconvénients sur les élèves qui utilisent ces espaces quotidiennement à court et à long terme.

Dans ces conditions les résultats du taux de réussite dans l'examen du BEF (Brevet d'Enseignement Fondamental) pour l'année scolaire 2006-2007 montrent que presque les deux tiers de la population scolarisée ne sont pas admis dans cet examen de passage au niveau secondaire. Ce taux d'échec élevé engendre de fortes déperditions scolaires.

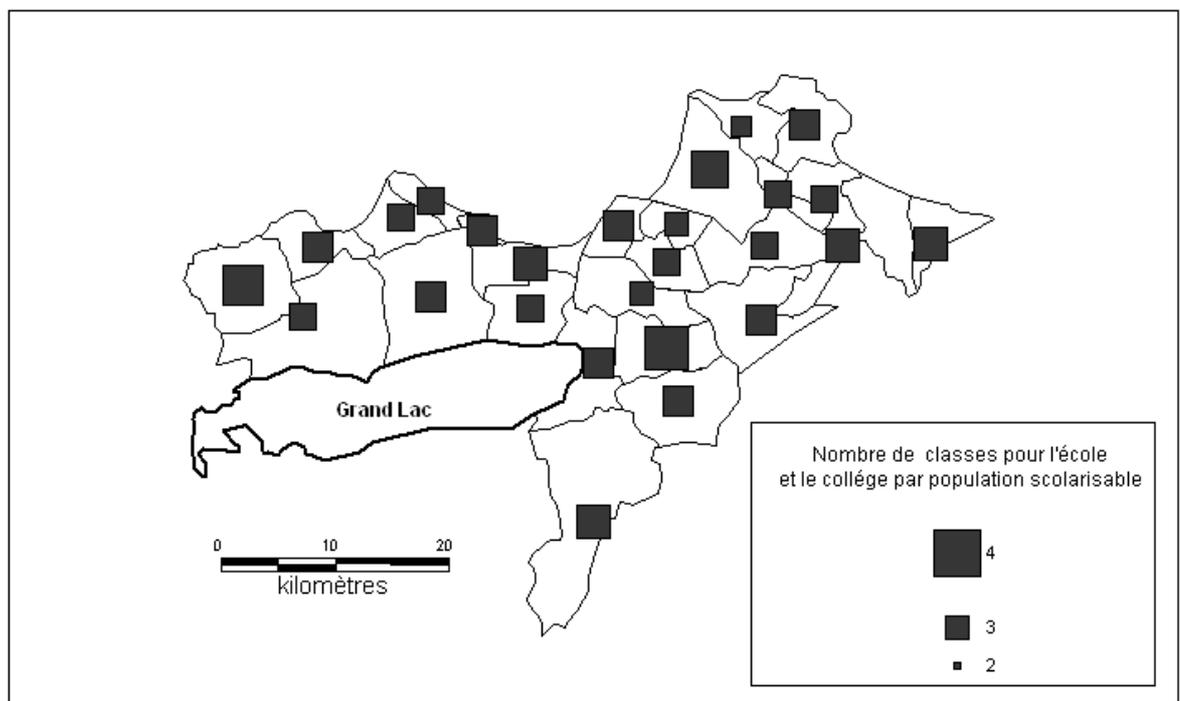
⁶ Le quotidien, juillet 2009



Carte 5-1 : nombre de classes pour 100 élèves scolarisés pour le 1^e et le 2^e cycle (statistiques de 2006)

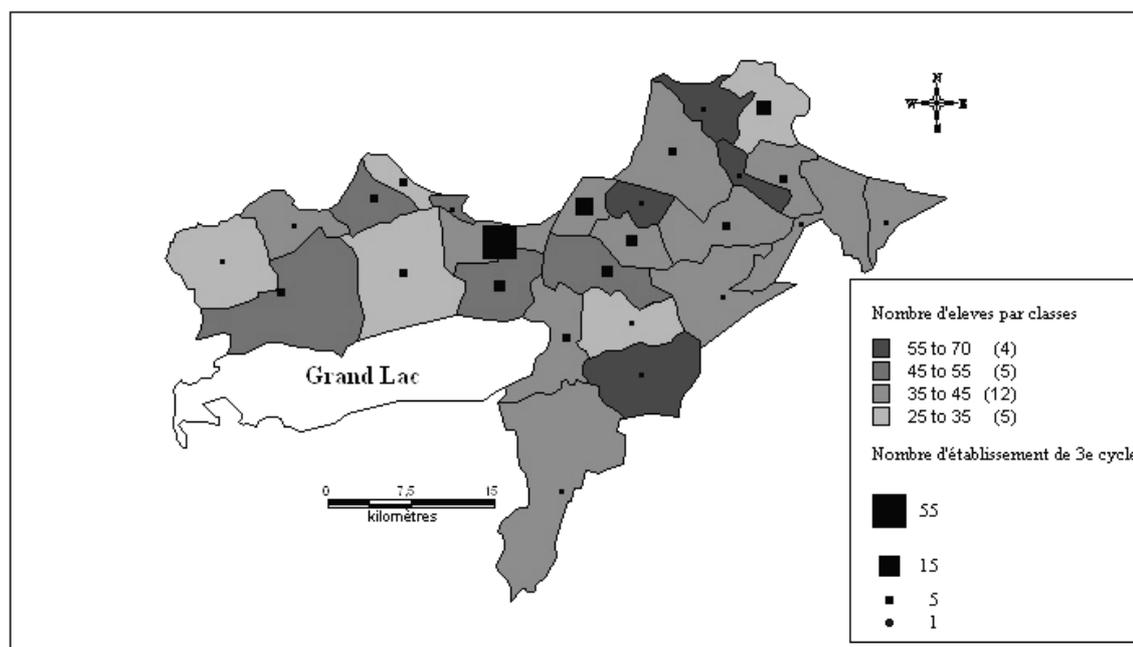
Source : données de 2007 fournies par la Direction de l'Aménagement et du Territoire de la wilaya d'Oran).

Auteur : Rebouha F



Carte 5-2 : Nombre de classes pour 100 élèves scolarisables pour le 1^e, le 2^e cycle et le 3^e cycle (statistiques de 2006)

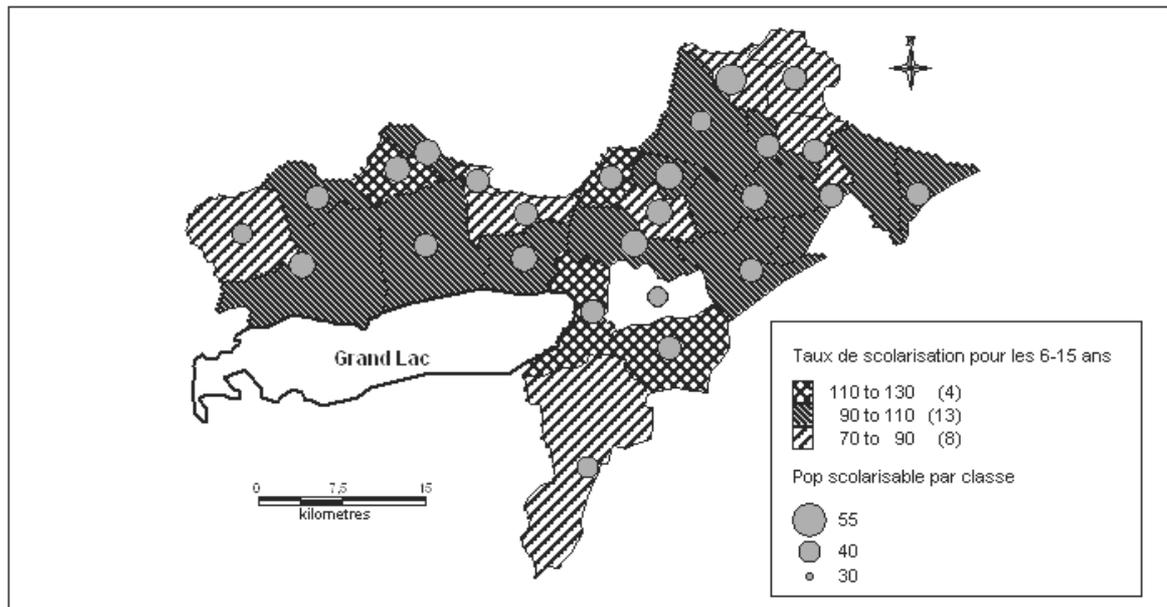
Auteur : Rebouha F



Carte 5-3: Nombre d'élèves par classe par rapport au nombre d'établissements de 3^e cycle par commune de wilaya.

Auteur : Rebouha F

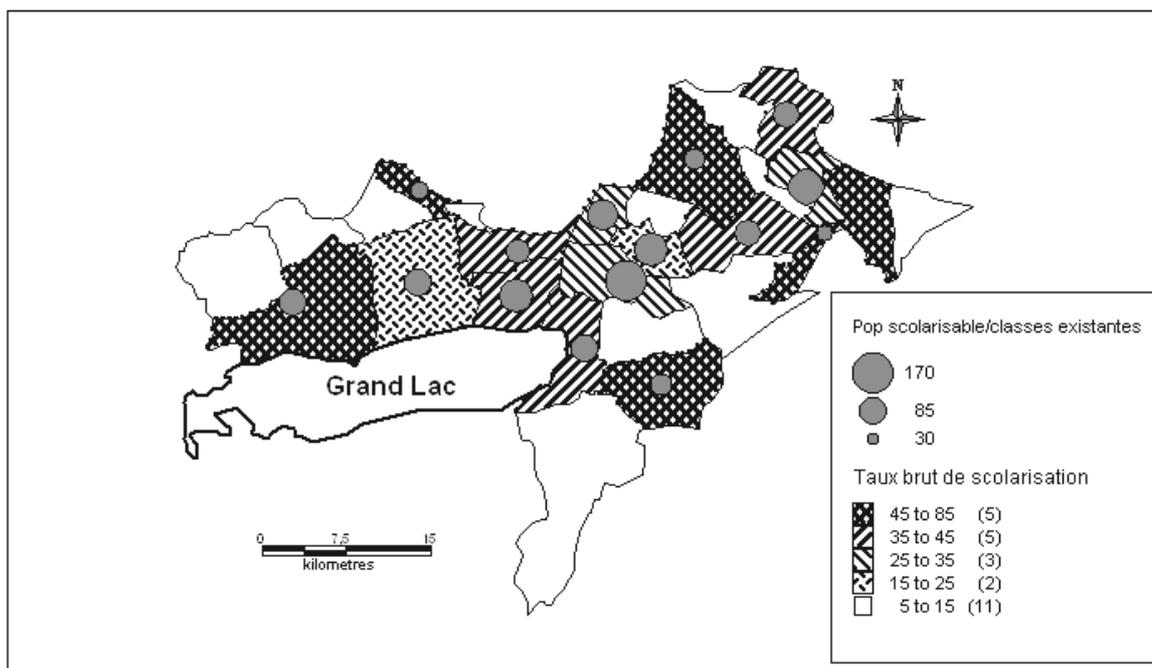
Dans l'enseignement secondaire, le tiers de la population scolarisable (16-19) est scolarisé. La carte 5-4 montre 3 niveaux de répartition du nombre d'élèves par classes existantes, la 1^e classe comporte la commune de Bethouia qui se distingue par le plus faible taux de population scolarisable par classe avec un nombre de 30. D'autres communes telles que Ain El Turck, Gdyl, Oued Tlelat affichent un taux de 40 à 50. La deuxième classe est avec une surcharge de 60 à 85 élèves par classe et concerne la commune d'Oran ainsi que d'autres communes comme El Karma, Ben Freha, Messerghine, Boutlelis, Arzew. En périphérie, ce taux est nettement plus élevé variant de 105 à 170 élèves par classe dans les communes limitrophes à la villes d'Oran ; Bir El Djir, Es Senia, Hassi Bounif, Sidi Chami et une autre plus éloignée ; Ain El Bya. Cette surcharge montre l'insuffisance de l'offre et le fait que les 11 communes où les établissements secondaires sont absents, la population scolarisable partage les établissements des communes limitrophes. Chaque commune est composée d'agglomération chef lieu et d'agglomérations secondaires, les lycées sont implantés dans l'une des agglomérations et les scolarisés des autres communes doivent se déplacer pour se rendre à leur lieu de scolarisation. Comme à Hassi Ameur, Hassian Ettoual, les étudiants doivent prendre le transport quotidiennement pour se rendre aux lycées.



Carte 5-4: Taux de scolarisation et population scolarisable par classe de l'enseignement fondamental dans les communes de la wilaya d'Oran

Auteur : Rebouha F

Le taux de scolarisation d'une commune à l'autre varie de 5 % à 85 % (Carte 5-5). Ces conditions sont susceptibles de diminuer fortement le taux de scolarisation pour les ménages défavorisés. Les déperditions scolaires deviennent importantes dans ce cycle à cause de la multiplication des difficultés. Le taux de réussite dans l'examen du Baccalauréat, une condition pour le passage au niveau de l'enseignement supérieur pour l'année scolaire 2006-2007 a été de 50 %.



Carte 5-5: taux de scolarisation et nombre de population scolarisable de 16 à 19 ans sur le nombre de classes existantes pour le niveau secondaire.

Auteur : Rebouha F

Quand à l'enseignement supérieur, une capacité de 51914 places pédagogiques est supposée accueillir 63094 étudiants inscrits en 2007/2008 soit un écart de 21 %. Cette capacité est répartit sur les trois communes (Oran, Bir El Djir, Es Senia) de la wilaya d'Oran dans des établissements à influence régionale (Figure 5-2). Dans l'enseignement supérieur, la contrainte de mobilité pèse plus car ce n'est plus possible de recourir à la marche à pied, l'accès à l'établissement est conditionné par un mode de transport motorisé comme il sera montré dans les parties qui suivent.

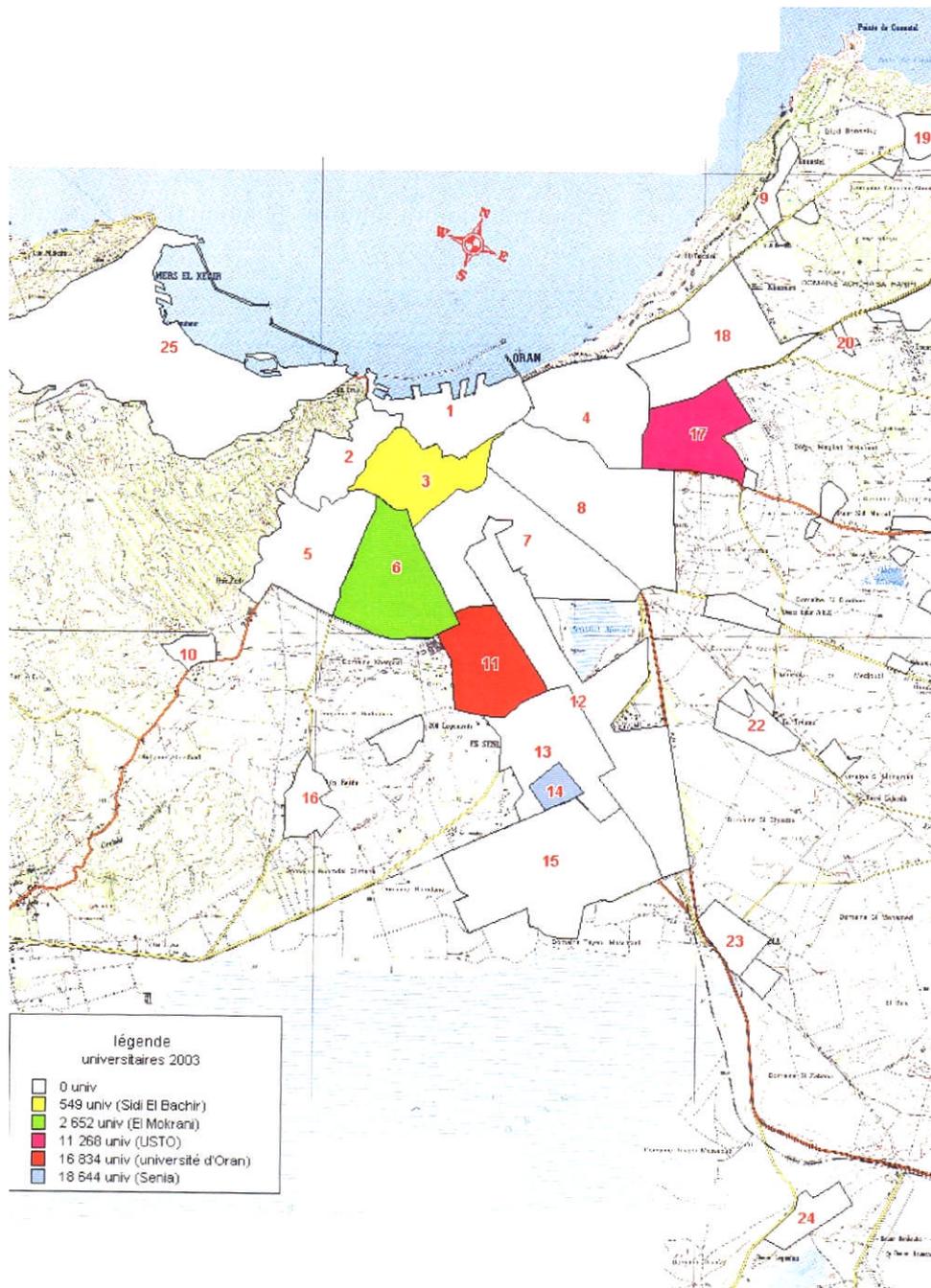


Figure 5-2 : Concentration des Universités à Oran et dans la première périphérie (Dans cette carte manque le récent pôle universitaire de Douar Belgaïd et qui n'était pas opérationnel au moment de l'enquête).

Source : BETUR, 2000

5-4 Approche qualitative des difficultés d'accès à l'éducation

A une échelle plus « microsociologique », l'analyse des entretiens auprès de 60 ménages sur les thèmes suivants : la mobilité scolaire, l'école, les causes de l'échec

scolaire, les attentes... a pour objet de voir comment s'effectue l'accès à l'éducation. Ces entretiens ont été réalisés dans la période des années 2007 et 2008. Ces entretiens ont été effectués à la fin du troisième trimestre (période des vacances scolaires) pour prendre en compte les difficultés scolaires vécues au cours de l'année scolaire (parcours scolaire, niveau scolaire, réussite, retard scolaire...). L'objectif est de repérer les différents déterminants des contraintes d'accès à l'éducation pour les périurbains. Les entretiens ont été effectués avec des enfants (scolarisés, déscolarisés), des jeunes et des parents et portaient sur les caractéristiques socioéconomiques du ménage et de sa composition, du lieu d'habitat, âge, genre.

Nous avons rencontré des jeunes scolarisés et d'autres déscolarisés parfois bien avant la fin de la scolarité obligatoire⁷.

- enfants scolarisés : 101
- déscolarisés : 107

Dans le corpus d'entretien, les ménages (chef de ménage, parents ; homme, femmes) dont les enfants sont scolarisables ont répondu au thème de l'accès à l'école. Les entretiens avec des enfants scolarisés ou déscolarisés se faisaient seuls quand c'était possible ou avec les parents, vu l'exiguïté du logement qui comporte une ou deux pièces.

Dans le corpus d'entretien, les parents pauvres ne sont pas instruits dans la majorité des cas. Leur niveau d'instruction est généralement de niveau primaire ou sans instruction et rarement de niveau secondaire ou supérieur. En effet, plus on s'éloigne de la ville et plus le taux d'instruction diminue relativement. La majorité des quartiers présente un taux important de population sans instruction. Près du tiers de la population de Hassi Bounif, Boufatis et Hassi Ben Okba est sans instruction (Tableau 5-2). Le taux de population analphabète se réduit dans les autres communes au un cinquième.

⁷ L'âge de scolarité obligatoire se situe entre 6 et 15 ans dans la réglementation.

Tableau 5-2: Structure de la population résidente âgée de 6 ans et plus des ménages ordinaires et collectifs selon le niveau d'instruction dans quelques communes de la wilaya d'Oran en 1998.

Communes	Niveau d'instruction (%)					
	sans instruction	alphabétisés	primaire	moyen	secondaire	supérieur
Oran	16.9	2.1	29.2	26.1	16.1	9.7
Bir El Djir	20.7	2	33.1	25.1	12.9	6.2
Hassi Bounif	29.1	2.7	35.2	21.9	8.5	2.5
Es Senia	19.0	1.8	31.9	25.7	14.1	7.3
Boufatis	26.2	1.5	38.9	23.3	7.7	2.3
Hassi Ben Okba	25.7	1.3	34.7	25.7	9.7	2.7

Source : RGPH de 1998, l'Office Nationale des Statistiques.

L'offre en éducation dans les quartiers enquêtés montre qu'à l'échelle des quartiers, le déficit en équipement de niveau moyen et secondaire est plus généralisé (tableau 5-3). Le tableau 5-3 montre la répartition à l'échelle des quartiers de l'offre en éducation. Les mêmes conclusions concernant la répartition de l'offre à l'échelle des communes s'appliquent à l'échelle des quartiers. Le déficit au niveau de l'enseignement secondaire est plus marqué car concentré dans les communes, chefs lieu, et insuffisants à la population des communes limitrophes. Certains quartiers sont moins fournis en enseignement de cycle moyen tels que Boufatis et Hassi Ben Okba et d'autres agglomérations secondaires de près de 20 000 habitants ne disposent pas de structures pour ce niveau. Cette faible offre est en elle-même une contrainte et dissuade la population scolarisable à la scolarisation.

Tableau 5-3 : Population et nombre d'établissements scolaires dans les zones enquêtées *

Agglomération	Type	Pop	Pop	Nombre d'établissements scolaires		
		1998	2008	1 ^e et 2 ^e cycle	3 ^e cycle	Lycée
Hassi Bounif	AC	15 157	17878	8	3	2
Chahid Mahmoud	AS	12 338	19502	6	2	0
Hassi Aneur	AS	3 626	5 091	3	0	0
Emir Khaled	AS	8 622	11 597	5	0	0
Med Boudiaf	AS	2 739	4342	1	0	0
Hai Bouchouicha	AS	1678	978	0	0	0
Zones éparses		489	677	0	0	0
Total commune			60071	23	5	1
Hassian Ettoual	ACL	7 530		4	1	0
Ben Freha	AS	3942		2	1	1
Hai Es Salam	AS	2272		1	0	0
Menatsia	AS	815		1	0	0
Zones éparses						
total		21718		8	2	1
Boufatis	ACL	5 977		2	1	0
Slatna		2278		1	0	0
El Goutni		936		1	0	0
Zones éparses		715		1	0	0
Hassi Ben Okba	ACL	9 253		4	1	0
Zones éparses		182				
Es Senia	AC					
Ain El Beida	AS	26 893		11	2	1
Commandant chérif Y						
Zones éparses						

ACL : Agglomération chef lieu, AS : agglomération secondaire

* Données recueillies en avril 2009 par l'auteur

Dans la section suivante il s'agit de connaître, à partir des entretiens, les caractéristiques de cette mobilité d'une part et ses contraintes d'autre part. Les contraintes peuvent être d'ordre spatial, sanitaire, financier au regard du milieu familial et social.

5-5- Les raisons d'une scolarisation contrariée : conditions de logements, milieux familial et scolaire

5-5-1- Conditions d'habiter et ses conséquences

Cette partie présente une description des conditions de scolarisation telles que l'environnement urbain, le logement, le milieu scolaire et le milieu social. Une grande partie des ménages démunis est logée dans des habitations insalubres, d'autres sont obligés de rester dans des logements vétustes et menaçant ruine (habitat informel, logements prêtés ou loués). La précarité n'est pas la seule cause de l'échec scolaire, car dans des conditions de logements insalubres dans un bidonville comme c'est le cas de Hassi Ben Okba, des enfants parviennent à poursuivre leur scolarisation malgré les difficultés financières.

Les conditions de logements ont une influence sur la scolarisation. L'insalubrité présente un risque sur l'échec scolaire en plus de la mal nutrition qui ont des conséquences sur l'état de santé des enfants des ménages défavorisés. Au domicile souvent exigü, les enfants ne disposent pas des moyens élémentaires pour les activités scolaires, (espace de travail, table, lampe...).

«Ma fille de 11 ans [...] était scolarisée, [...] elle a arrêté [...] J'ai essayé de la ramener plusieurs fois à l'école, mais elle refuse, elle ne peut plus suivre ses études. Elle est malade, l'école c'est loin et elle oublie vite ses leçons [...] Pour consulter un médecin on n'a pas les moyens de payer». (Femme de 34 ans, Ain El Beida).

Les enfants déscolarisés continuent à vivre enclavés dans un environnement insalubre. Privés de scolarisation, ils sont également privés du seul moyen leur permettant de garder un lien avec l'extérieur. Les conséquences futures sur ces enfants sont irréversibles car ils deviennent doublements marginalisés, économiquement et

socialement. Les habitations mal loties sans équipement obligent les enfants à se charger des corvées d'eau :

« Je ramène l'eau tous les jours, c'est aussi moi qui ramène la bouteille de gaz butane ». (Garçon de 13 ans, Hassi Ben Okba).

Les charges domestiques (garde des plus jeunes, tâches ménagères, courses...) viennent multiplier les contraintes, car elles se font sur le temps que pourra consacrer l'élève à la révision et pourra mener à l'échec scolaire en présence d'autres difficultés cet extrait d'un jeune déscolarisé :

« J'étais élève à Dar El Beida (Oran), je n'ai pas eu mon bac et j'ai abandonné mes études, je prenais deux transports tous les jours, des fois un clandestin, des fois je ne pouvais pas payer le transport, je m'absentais beaucoup parce que je n'avais pas les moyens de prendre le transport, j'arrivais en retard, et puis, chez moi je devais ramener la bouteille de gaz, ramener de l'eau, quand je demandais à mon père de me donner de l'argent pour aller au lycée, il me criait dessus plusieurs fois, parce que j'ai refait l'année, [...] j'étais dégoûté Il fallait penser tous les jours à l'argent du transport». (Garçon déscolarisé de 21 ans, Hassi Aneur).

En plus des tâches domestiques, le travail des enfants à l'intérieur ou à l'extérieur du domicile est une autre conséquence à l'échec scolaire dans les ménages pauvres. Parfois obligés de prendre la responsabilité à un âge précoce des dépenses du foyer, car ils savent que sans recette journalière de leur petite activité ils n'auront pas à manger le soir. Ces activités conduisent dans un premier temps à l'absentéisme si l'enfant est scolarisé. Les conditions de logement sont du même ordre que celles de l'environnement.

5-5-2- situations financières des ménages : des difficultés et des stigmates

Le coût scolaire est la somme des frais de scolarité, de fourniture, et des cotisations diverses et il se renouvelle en augmentant chaque année dans le système scolaire en Algérie. L'état de pauvreté des ménages enquêtés montre des contraintes et des souffrances pour l'accès à l'éducation. L'absence de ressources et l'état de santé

renforcent la précarité du ménage et entravent la scolarisation des enfants. Pour ce ménage la mère malgré son état de santé travaille en laissant la garde du foyer à la fille aînée de 18 ans déscolarisée. La prise en charge des dépenses de la fourniture scolaire relève du déficit pour le reste des enfants. Les deux enfants plus âgés ont fait un décrochage scolaire. Des problèmes de santé en découlent et sont à l'origine d'un décrochage scolaire précoce selon le cas suivant :

« Pour mon petit garçon [...] comment je vais faire pour lui acheter un stylo. [...] J'ai ma fille qui est scolarisée à Bounif, avec qui je ne m'en sors pas, tous les jours elle a besoin de 20 Da [...] des fois j'emprunte, mon fils de 20 ans a arrêté l'école à cause du transport, à cause de 20 Da [...] il marchait à pied [pour se rendre au lycée], alors qu'il était très bon élève, il était scolarisé à Hassi Ben Okba ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameer).

D'ailleurs, Pierre Bourdieu (1979) avait déjà souligné les inégalités scolaires, notamment à travers sa théorie de la reproduction des inégalités. Mais les inégalités scolaires renvoient aussi aux inégalités de statuts des parents. Pour un ménage dont le revenu n'excède pas 10 000 Da, l'emprunt devient obligatoire pour satisfaire les besoins de fourniture et de frais d'inscription :

« On a beaucoup de dépenses pour la fourniture scolaire, on a jusqu'à 10 000 Da [...]. Des fois on emprunte. [...] Ma fille, les livres les cahiers ça lui fait 2000 Da, et on a payé 2000 Da pour qu'elle passe son diplôme de BEF ». (Femme de 40 ans, Emir Khaled).

Les écarts de niveau de vie et de niveau d'instruction sont décisifs entre les catégories sociales en matière d'engagement dans le parcours scolaire des enfants. La réforme dans le secteur de l'éducation a fait augmenter les exigences en matière de dépenses de scolarité. Ils sont parfois obligés de faire des restrictions sur les dépenses pour garder que les livres des matières qui leur paraissent essentielle :

« Moi, les livres, [...] je n'ai acheté que l'essentiel, [...] les livres de matières littéraires, je ne les ai pas acheté. J'ai acheté math, physique, science et informatique ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

En plus des frais dépensés au début de l'année, les ménages sont confrontés à d'autres dépenses pour la scolarité dans l'année. Les difficultés des enfants scolarisés appartenant à des ménages modestes de la grande périphérie peuvent être plus complexes. Les parents pauvres en charge d'enfants scolarisés adoptent toute une stratégie pour préparer la fourniture scolaire et sont confrontés aux frais du transport quand l'établissement scolaire se trouve plus loin.

« Acheter un cahier devient un gros problème, il faut faire ses prévisions, [...] c'est tout un calcul. Ça coûte, le transport en plus du déjeuner ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

Les étudiants au niveau supérieur qui habitent en zones périurbaines sont confrontés en premier lieu à plusieurs dépenses. Ils doivent prendre en charge les frais de transport et de restauration. Quand le bus n'est pas fonctionnel, l'étudiant doit déboursier 100 DA (minimum) quotidiennement pour se déplacer. Cela représente un budget important pour les ménages pauvres en particulier pour ceux qui résident en périphérie et effectuent une mobilité quotidienne. Les étudiants peuvent réaliser les activités génératrices de revenu et pratiquées en dehors des heures de cours ou pendant les vacances. La précarité des étudiants peut les mettre dans un état de souffrance, de stigmatisations liées à leur extrême pauvreté :

« L'homme est parfois exclu de la société, à mon avis quelqu'un qui a des chaussures déchirées ne peut pas aller étudier, et quand les gens le voient, il se sent mal. Il se sent inférieur [...] si on ne se sent pas bien, on va détester les études ». (Jeune garçon universitaire de 22 ans, Hassi Bounif).

« J'ai mon fils de 14 ans qui aime s'habiller, et parce que mon mari et moi n'ont pas les moyens de lui acheter de beaux habits, il a honte de sortir dans la rue et même pour les études il ne veut pas aller au lycée, [...] Il se sent différent, il a eu quelques mauvaises notes ». (Femme de 37 ans, Hassi Ameur).

Les dépenses liées au transport pour les enfants des ménages défavorisés génèrent des frustrations pour les élèves. Il s'agit de compter sur le bon vouloir d'un parent pour le paiement des frais de transport.

« Pour les frais de transport, je vais voir ma grand-mère paternelle à Hassi Aneur, des fois, elle me donne (les 20 Da), des fois elle refuse, des fois, je voudrais arrêter quand je ne trouve pas de quoi payer les cahiers ou les livres». (Fille de 15 ans au CEM, Hassi Aneur).

L'aide en fourniture scolaire semble insuffisante et inégalement répartie pour les plus nécessiteux car ils restent confrontés aux difficultés financières :

« Je veux te parler des 2000 Da [l'aide scolaire], on ne les voit jamais, toi qui es pauvre, tu ne les as pas, ceux qui ont les moyens et les voitures en bénéficient, je te le dis entre nous, et je continuerai à confirmer cette parole, parce que moi je subis un préjudice, je suis très nécessiteuse » (Femme de 48 ans, Ain El Beida).

En réalité les aides en fournitures scolaires ne correspondent pas aux besoins réels de la population puisque des enfants de même ménage sont exclus de cette aide ce qui pourrait favoriser des difficultés plus importantes :

« On a donné que pour les petits, celui qui a 7 ans, ils ont donné à un seul et le deuxième, on ne lui a pas donné, parce que c'est des jumeaux, ils n'ont donné qu'à un seul ». (Femme de 40 ans, Chahid Mahmoud).

Les cas de pauvreté extrêmes ne bénéficiaient pas encore d'une aide sociale spécifique, avec un accompagnement tout au long de l'année. Les aides apportées au début de l'année ne remplissent pas les besoins de toute l'année, les enseignants sont confrontés directement à ces cas :

« Il y a des élèves qui manquent de tous, des cas sociaux, il y a les aides qui sont données en début d'année mais ça reste insuffisant, mais en tant que professeur on ne peut rien faire, s'il y a un manque de stylo ou un manque d'un cahier, les couvertures on peut aider, mais pour donner tous, les cas de pauvreté bénéficient de la location de livres [...] ou d'une aide de 2000 Da. Il y a des élèves pauvres pour qui on ne peut rien faire» (Enseignante à Hassi Ben Okba de 42 ans, Boufatis).

Face aux dépenses, des ménages font du crédit pour la fourniture scolaire et s'en sortent avec les aides de leurs voisinages pour la fourniture scolaire ou l'habit dans le deuxième entretien :

« Je pense à leurs études, quand la rentrée scolaire approche, et à leur fourniture scolaire, je ne trouve pas les moyens pour acheter. Tu déprimes [...] L'année passée, j'ai souffert, pour ma fille (11 ans), il (son mari) payait par crédit pour lui ramener du matériel scolaire, [...] Cette année, je ne sais pas comment faire ». (Femme de 35 ans, Hassi Aneur).

5-5-3 Le milieu familial comme facteur d'accès à l'éducation

Selon Trancart (2008) les déterminants de l'égalité des chances (des résultats scolaires et de l'accès) prennent en compte le genre, l'origine sociale, le niveau d'éducation de la mère (élevé ou faible). Le milieu familial est identifié selon ses ressources financières, son niveau d'éducation et son niveau d'investissement dans la scolarisation des enfants. La situation familiale peut aboutir à une rupture avec le système scolaire. Dans le corpus d'enquêtés nous distinguons trois catégories :

- Les parents désinvestis et absents, qui négligent l'intérêt de s'investir dans la scolarité de leurs enfants.
- les ménages déconcertés contraints d'accepter l'abandon de leurs enfants (résignés) ou épuisés par la pauvreté (ceux là ont besoin d'aide matérielle).
- Les ménages moins contraints et investis dans la scolarité de leurs enfants.

5-5-3-1- Le désinvestissement des parents : un obstacle à l'éducation

L'absence d'investissement du chef de famille dans la scolarisation des enfants favorise la non scolarisation ou l'interruption du parcours scolaire. Selon Konate « L'environnement social de l'enfant est un élément capital pour l'envoi et le maintien des enfants à l'école » (Konate, 2003 : 17). Ces situations sont rares mais font partie des cas rencontrés et le désinvestissement des parents est accompagné d'une privation des autres besoins élémentaires tel que les soins de santé :

« Ma sœur de 16 ans n'a jamais été à l'école, [...] Elle n'a pas fait ses vaccins [...] et mon père ne s'est pas occupé d'elle, il n'a pas cherché à faire les

démarches nécessaires, alors elle a été délaissée, elle n'a pas pu être à l'école ».
(Fille de 19 ans, Hassi Bounif).

Dans d'autres cas, les parents font une distinction selon le nombre d'enfants à scolariser et s'investissent mais plus pour la scolarisation d'un enfant par rapport à un autre. « L'accès à l'éducation primaire et secondaire est généralement décidé par les ménages qui arbitrent en fonction de leur contraintes de ressources » (Caillaud, 2004 : 9). Les parents font parfois une distinction de scolarité entre les enfants d'une même famille. Selon une étude effectuée en 1985, les enfants qui apparaissent plus âgés considérés comme autonomes par leurs parents même s'ils n'ont qu'entre 6 à 14 ans, ne font pas l'objet d'attention et de soins particuliers dans le foyer car ceux ci s'occupent des enfants les plus petits (Chauliac, 1989 : 397). Les parents font le choix de faire quitter l'école à un des enfants.

«J'ai ma fille de 13 ans on lui a fait arrêter l'école parce que nous n'avons pas les moyens de lui payer la fourniture scolaire. Mon fils de 12 ans est en sixième année. Mon fils de 7 ans est à l'école. Mais nous n'avons pas les moyens de leur acheter de la fourniture scolaire». (Femme de 39 ans, Hassi Ben Okba).

5-5-3-2- Des parents déconcertés et à faibles moyens financiers

Les contraintes financières pour des ménages dans des conditions de pauvreté extrêmes ne leur permettent pas de prendre en charge la scolarisation des enfants. La mère est parfois la seule responsable de la scolarisation des enfants, le père se doit de garantir une entrée d'argent pour prendre en charge les dépenses du ménage. Le récit suivant montre la décision du décrochage scolaire prise par la mère après la démobilisation de sa fille qui s'est manifesté par les redoublements. L'absence d'aide pour l'achat de la fourniture scolaire entre en cause dans ce cas dans l'échec scolaire :

«J'ai fait arrêter ma pauvre fille de 15 ans de l'école, elle était en septième année, parce qu'on n'a pas les moyens d'acheter les fournitures scolaires [...] Mon fils de 12 ans est en sixième année, ma fille de 7 ans est à l'école, ma mère qui est morte, c'est elle qui m'a aidé pour les fournitures scolaires, c'est grâce à elle que j'ai pu m'en sortir les années d'avant». (Femme de 43 ans, Med Boudiaf).

5-5-3-3- Des parents moins contraints et investis dans la scolarisation

Les parents peuvent s'investir dans la scolarité des enfants à des degrés différents. La réussite scolaire l'est pour les enfants et pour les parents, c'est une satisfaction après un investissement moral et financier. La présence d'investissement des parents, dans les cas étudiés, dans la scolarité des enfants montre la réussite scolaire et la satisfaction comme pour cette élève au niveau secondaire interrogée. L'encadrement familial prodigué aux enfants, notamment les cours particuliers, représente une aide pour faciliter la réussite scolaire selon Konate (2003). Le recours au soutien scolaire privé est rarement accessible aux ménages pauvres parce qu'il exige des frais importants. Les parents se mobilisent pour la réussite scolaire et financent une matière ou deux selon leurs moyens. Pour bénéficier de ces cours. Par contre, des scolarisés doivent effectuer de longs déplacements vers la ville d'Oran où se trouvent des établissements de cours de soutien ou des enseignants en mesure de donner ces cours :

« Je ne fais que le math. Deux heures par semaine, c'est le lundi après midi. Ça coûte 1000 Da par mois. Je vais à Oran, parce qu'ici, il n'y en a mais ils n'enseignent pas bien, donc je préfère aller à Oran. C'est de 16h à 18h. [...] des fois à 18h quand je sors des cours, je ne trouve pas le transport jusqu'à ce que j'appelle mon père et des fois [...] je vais chez mon oncle au Castors pour qu'il me ramène, c'est pas ça le transport. Avant le transport était bien il te prenait d'ici et te déposait à Oran, Hai Es Sabah si tu arrives à Hai Sabah tu es à Oran, c'est bien, mais maintenant, tu vas à Bounif et après Bounif tu changes et il y a la fatigue et en plus le bus du 2 il te rend malade, [...] je prends 3 Transports ».
(Fille au lycée de Ben Freha, 16 ans Boufatis).

Les conséquences de l'investissement des parents dans la scolarisation de leurs enfants sont décisifs vis à vis de leur réussite. Le climat familial, les relations parents/enfants peuvent favoriser ou entraver l'accès à l'éducation et créer une inégalité d'accès à l'éducation. L'étude de l'évolution du lien entre le niveau d'éducation des pères et celui de leurs enfants (Huertas, 1997 : 58-59) permet également de comprendre les situations de décrochage scolaire. Le climat familial en plus des conditions de logements ne sont pas les seuls facteurs de l'échec scolaire. L'analyse des entretiens fait ressortir l'influence de l'environnement scolaire comme un facteur pertinent dans la réussite scolaire.

L'environnement familial dépend du nombre de frères et sœurs est aussi spécifique à chaque foyer. Il peut accentuer les difficultés liées à l'éducation en plus des contraintes financières et environnementales. Pour cet étudiant, le domicile ne favorise pas d'effectuer les travaux scolaires :

« Avec les problèmes, financier et social tu es sur les nerfs. Le problème social, c'est les disputes à la maison, par exemple entre mes frères et sœurs quand ils hurlent, tu ne peux pas te concentrer ni étudier ». Hassi Bounif, jeune étudiant de 22 ans.

5-5-4- Pour les étudiants, plus de frais, plus de charge et des stratégies pour s'en sortir

D'un niveau à un autre, les dépenses deviennent plus importantes. Même si au niveau supérieur, les étudiants sont plus autonomes, ils restent dépendants financièrement du ménage. Les situations financières difficiles deviennent pénibles et stigmatisent les étudiants qui subissent des conditions de vie difficiles :

« L'homme est parfois exclu de la société, à mon avis quelqu'un qui a des chaussures déchirées ne peut pas aller étudier, et quand les gens le voient, il se sent mal. Il se sent inférieur. [...] si on ne se sent pas bien, on déteste les études ». (Jeune étudiant de 22 ans Hassi Bounif).

Les dépenses dépassent les besoins en frais de scolarité et de transport, elles concernent d'autres besoins liés à la spécificité de la formation ou la nécessité d'accès à d'autres moyens de recherche :

« Ça me coûtait 35 Da par jour, et puis il y a les exposés, on a beaucoup d'exposés nous les étudiants du LMD, [...] les exposés c'est une charge importante, ça peut coûtait entre 100 Da et 1000 Da. Les photocopies qu'on doit faire. La recherche, on utilise Internet, il faut avoir Internet et on n'a pas les moyens. Tu dois payer à chaque connexion 70 Da l'heure ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

Trouver un petit boulot n'est pas simple, il faut faire des recherches, voir différentes personnes, ce qui demande une expérience et de plus, un temps à consacrer à cette étape qui empiète sur le temps consacré aux études. C'est pourquoi, une partie des étudiants, dès qu'ils le peuvent, ont recours à des petits boulots comme source complémentaire à leurs dépenses :

« C'est normal, je fais des petits boulots, des fois j'ai raté des journées de mes études à l'université pour me faire un peu d'argent. Je peux m'absenter des cours parfois ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

« La première difficulté concerne le transport, la deuxième concerne les besoins en matière d'études et l'habit. Le transport n'est pas le problème parce que c'est un problème commun. Les autres si son père a de l'argent il n'a pas besoin de la bourse. Il y en a qui ne ressentent pas les problèmes par rapport à la situation économique, La situation économique est un problème, [...] J'ai cherché du travail comme manœuvre, des fois je vais voir un voisin qui est maçon, je lui donne l'info que je cherche du travail, je lui demande s'il a besoin d'un manœuvre, ou je vais voir un autre maçon, il y a beaucoup de maçons qui habitent dans le voisinage. [...] Il te donne 500 Da par jour, mais ce travail n'est que temporaire. L'été quand je travaille, j'aide ma famille, mais au moment des études, j'étais obligé de dépenser pour moi ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

5-5-5 L'environnement scolaire : Perceptions et représentations

Dans les quartiers défavorisés, une concentration importante d'élèves en difficulté accompagnée d'un déficit de services d'éducation notamment le niveau secondaire ne permet pas une prise en charge équitable. La réussite scolaire exige la prise en charge des cas les plus complexes. La déscolarisation précoce ne fait qu'augmenter dans ces conditions. Par ailleurs, les classes peuvent être inadaptées en quantité en matière de places pédagogiques, ce qui peut engendrer des classes surchargées (Chauliac 1989).

La faiblesse des capacités institutionnelles constitue un obstacle à l'application des réformes et intervient sur la faiblesse de la qualité de l'éducation. La multiplication des difficultés dans les apprentissages conduit un certain nombre d'élèves à développer des

pratiques d'absentéisme scolaire (Millet, 2005). Dans les villes à urbanisation rapide, la qualité de l'enseignement reste faible et inadaptée dans ces quartiers (Chauliac, 1989 : 396). Dans une étude consacrée à l'échec scolaire en Algérie et prenant comme critère l'avis des instituteurs, les causes de l'échec scolaire et du faible rendement scolaire peuvent être liées aux modes de fonctionnement de l'école (Chauliac, 1989, Maache et ali 2002). Comme le montre le témoignage suivant d'une mère de famille sur la perception de l'école négative due essentiellement au comportement des enseignants :

«J'ai un fils [...] il a 15 ans, il a arrêté en 6eme année. Ça ne lui a pas plu les études, il m'a dit, on ne nous explique pas la leçon ni rien du tout alors, il en avait assez, il m'a dit on ne nous fait pas une explication correcte et ils crient sur nous, ma fille m'a dit qu'ils ne nous expliquent pas et ils nous crient dessus, ils leur font peur et ils deviennent frustrés et craintifs, mon petit fils il récite, il fait les exercices mais c'est leur institutrice qui les torture. Tellement ils ont peur, que les gamins deviennent effrayés, avant on ne se comportait pas avec nous comme cela». (Femme de 51 ans, Hassi Bounif).

L'école a par défaut le rôle de préparer les enfants et les citoyens à la vie active, en leur permettant l'acquisition des connaissances générales scientifiques et technologiques. L'accès à l'école pour l'éducation et la formation sont nécessaires pour l'intégration sociale et professionnelle des jeunes. Les jeunes résidents dans les grandes périphéries sont confrontés à diverses contraintes selon leur niveau économique et leur niveau scolaire. De plus, l'école n'est pas vue comme un moyen d'accès à la vie active par les jeunes. Ils sont de plus en plus dissuadés de poursuivre leur scolarisation. La perte de confiance dans le rôle de l'école pour la transformation sociale justifie le manque d'investissement des parents dans la scolarisation des enfants. La représentation de l'école n'échappe pas aux représentations sociales (collectives). La culture scolaire constitue un réseau de significations et de connaissances dans lequel représentations et savoir-faire se concrétisent (Vallée, 1996). Quand le lieu de l'école devient frustrant, l'élève commence à se démobiliser, fugue, sèche les cours...etc. les effets s'accumulent et il en résulte un retard scolaire irréversible.

A l'échelle des établissements scolaires, les structures ne sont pas adaptées à l'accueil des élèves qui viennent de quartiers éloignés. Les scolarisés passent la pause déjeuner à

l'extérieur de l'établissement et se contentent de faire deux déplacements au lieu de quatre par jour. Rester à l'extérieur présente des désagréments où les scolarisés prennent leurs déjeuner...

« Je reste toute la journée à Ben Freha, entre 12h-14h, nous restons dehors, à l'extérieur et nous achetons des sandwichs à 5 ou 10 Da ou bien nous ramenons avec nous. Ça nous revient à 50 Da la journée. Nous ne pouvons pas rester à l'intérieur du lycée, nous nous asseyons sur le trottoir ou nous passons notre temps à marcher ». (Fille 16 ans au lycée, Hassi Ben Okba).

« Nos études durent toute la journée, à 12h00, des fois je reviens chez moi, des fois non parce que je ne trouve pas le transport, quand ça dépasse 12h30, je ne reviens pas, parce qu'on sort à 12h15 et on reprend à 13h15, [...] je suis obligée de rester la bas avec mes affaires » (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

Le quotidien des élèves peut être plus contraint avec un environnement scolaire inadapté qui ne sécurise pas les élèves et ne leur permet pas de réduire les difficultés. Exiger des établissements scolaire une offre plus adaptée ne réduit pas les contraintes parce que même si les scolarisés n'ont plus à subir les désagréments de l'espace extérieur, ils doivent se plier aux règles de l'établissement comme rester bien visible dans la cour dans un espace bien inadapté le temps de la pause qui peut durer 2 heures :

« Dans la rue, les garçons nous jettent des cailloux, les garçons qui sont avec nous ne souffrent pas beaucoup mais les filles. C'est trop. En fait ils nous ont agressé et tout alors mon père a fait une lettre au directeur pour que je reste dans la cour. Dans la cour je reste sous le soleil, j'emmène de quoi manger de chez moi, parce qu'on ne nous laisse pas sortir acheter et revenir, alors la nourriture je l'emmène avec moi, en plus des livres, j'emmène ceux du matin et ceux de l'après midi, si on laisse nos livres et nos cahiers on nous les jette ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

Les établissements sont perçus comme non adaptés pour répondre aux besoins importants des élèves en difficultés. La réussite est associée à des coopérations qui

favorisent la cohérence et la pertinence de pratiques mieux ajustées aux besoins des élèves. Les inégalités sociales produisent des inégalités scolaires en réduisant les opportunités d'accès à l'éducation. Pour Trancart (Trancart 2008 : 17) « l'égalité des résultats de l'action éducative en visant l'égalité des performances » est une ambition exigeante et peu réaliste, car on ne peut atteindre l'égalité absolue. Les problèmes de capacité des établissements scolaires interviennent dans la qualité de l'enseignement. La localisation de l'établissement scolaire au bord des routes ou dans un lieu isolé de l'agglomération peut présenter des risques pour la sécurité des scolarisés :

« Au lycée, il n'y a pas de sécurité ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

Par ailleurs, les enseignants sont confrontés à des classes très surchargées et à des conditions difficiles de travail dans un établissement de 3eme cycle en périphérie selon cette enseignante :

« A Sidi Ben Okba, il y a un sureffectif d'élèves, on a quelques divisions, ils sont dans une école primaire, un prof qui termine dans cette annexe, il a besoin d'effectuer l'heure suivante au collège, donc imagines cette distance à faire, il arrive toujours en retard [...] Je pense que c'est un quart d'heure à pied, des fois il commence leur séance un quart d'heure après à cause de ce problème. C'est des classes pas surchargées mais très surchargées » (Enseignante au collège de Hassi Ben Okba de 42 ans, Boufatis).

« Au CEM on était 36 élèves à peu près et à l'école on était 40 ». (Garçon de 16 ans, Hassian Ettoual).

Dans les établissements scolaires la mise en place de conditions spécifiques permet d'offrir les conditions nécessaires au bon suivi de la scolarisation telles que la prise en compte des contraintes des enfants allergiques. Le personnel de l'éducation permet d'effectuer un diagnostic des difficultés scolaires chez les élèves. Signaler ces difficultés auprès des spécialistes va accélérer la prise en charge de ces cas (Maache, 2002).

Le programme scolaire est aussi une composante importante de l'environnement scolaire. Les programmes peuvent être inadaptés en qualité parce qu'essentiellement basés sur des apprentissages intellectuels (Chauliac, 1989). Les réformes du système d'enseignement sont aussi mal ressenties parce qu'ils impliquent plus de charges de travail. Les écoliers gardent des souvenirs du maître d'école, des camarades, mais c'est le maître ou le personnel qui restent le plus marquant, par la sévérité, la rigueur, ou les châtiments infligés (Guth, 1997 : 69). Même si parfois il y a reconnaissance intellectuelle de la part des élèves et des parents. Les relations entre l'enseignant et l'élève sont évoquées par les enquêtés. Le manque de communication laisse place à des sous-entendus :

«Ma maladie du diabète n'a rien à voir avec l'abandon des études, c'est l'enseignante qui est la cause, [...] elle et le surveillant général, [...] c'était ça la cause, après ça j'ai arrêté les études, j'ai quitté l'école». (Garçon de 16 ans, Hassian Attoual).

« Je refais ma septième année, mais je ne suis pas faible, l'année passée s'est très mal passée. Je ne m'entendais pas avec mon institutrice ». Garçon 12 ans, Hassi Ben Okba).

Dans la commune de Hassi Ben Okba, le nombre de classe par rapport au nombre de population scolarisable est inférieur, réduit les places d'accueil et les chances d'accès à une éducation sans défaut. Ces conditions générant des effets sur la scolarité et gênent les scolarisés autant que le personnel comme le cas d'une section de collégiens ainsi que leurs enseignants qui doivent effectuer des distances de marche entre deux matières différentes, il en résulte une réduction du volume horaire. Les ménages dont les enfants suivent leurs études dans ces conditions le trouvent injuste parce que les autres sections effectuent leurs études dans des conditions moins perturbées.

« Mon fils ne s'est pas entendu avec son institutrice, et puis, il fait ses études en alterné entre le collège et l'école, le collège ne suffisait pas, on a un seul collège à Hassi Ben Okba. [...] Le problème c'est que mon fils a refait l'année. Celui qui a les connaissances, il peut même inscrire ses enfants dans les classes qui ne

sont pas divisées entre l'école et le CEM ». (Homme de 46 ans, Hassi Ben Okba).

Une inégale répartition de l'offre suppose que des ménages seront confrontés à une faiblesse d'offre de place pédagogique. Une baisse de l'offre par rapport à la demande peut faire que certaines personnes seront plus avantagées que d'autres parce qu'ils ont des connaissances et peuvent passer avant les autres :

« Mon fils de sept ans presque n'a pas pu rejoindre l'école pour manque de place dans cette commune. A Hassi Ben Okba, celui qui a les moyens, il peut payer les connaissances, il peut faire inscrire ses enfants facilement ». (Homme de 46 ans, Hassi Ben Okba).

Dans l'établissement scolaire, la relation entre le personnel d'éducation et les médecins ou pédiatres favorise la prise en charge des enfants scolarisés malades. Le rôle de l'enseignant et du personnel de santé permet de signaler les difficultés scolaires (Magny et alii, 2001) et l'amélioration des conditions d'accueil pour la prévention de l'échec scolaire (Vallée 1996). Comme c'est le cas en France où un dialogue entre la famille, le médecin traitant, l'équipe éducative et le médecin scolaire permet cette prise en charge comme l'accueil de l'enfant allergique (Kanny 2002). Même si les conditions de vie dans un bidonville et dans un habitat insalubre sont plus contraintes, il suffit de repérer ce qu'il ne va pas chez un élève turbulent pour le remettre sur la voie de la réussite scolaire et lui permettre de prétendre à une insertion professionnelle car le cas suivant correspond à un élève qui a réussi son bac pour commencer une formation universitaire. Cet élève de Med Boudiaf est particulièrement confiant dans ses capacités car « Le diplôme peut aussi introduire un noyau de différenciation mais aussi une chance de s'en sortir » (Guth, 1997). Ce jeune a choisi de suivre ses études dans la ville de Tlemcen ce qu'il lui permet d'aller vivre dans un autre cadre et de sortir du Douar dans lequel il réside :

« Moi j'étais chez un psychologue à Gdyl, j'étais malade, j'avais des troubles psychologiques. Maintenant je vais bien. Au lycée c'est le directeur qui m'y a emmené [...] j'avais de fréquentes crises de colères. Ça peut tomber sur tout ce qui se trouve sur mon chemin, je me battais. Je suis resté 4 mois chez le

psychologue puis j'ai arrêté ». (Garçon de 21 ans, en 1ère année universitaire Med Boudiaf).

La qualité d'accueil des établissements scolaires permet une meilleure prise en charge des cas les plus difficiles. « Tout enfant qui consulte pour difficultés scolaires, surtout si on lui reproche lenteur et inattention doit faire l'objet d'un examen très attentif » selon Huertas (1997, p 58-59). Les élèves des différents niveaux d'éducatons sont confrontés à des difficultés d'accès en termes de distance de marche à pied et d'usage de transport, à des degrés différents. La partie qui suit discute des résultats d'entretien au regard de la mobilité quotidienne, classés par niveau d'éducation et présent les différentes contraintes de plus en plus importantes.

5-6 - Les difficultés d'accès à l'école en terme de mobilité : des conditions de déplacements difficiles

Dans le contexte des villes africaines (Douala et Conakry, Sitrass-a et Sitrass-b) les conditions d'accès aux établissements scolaires apparaissent plus dégradées pour les ménages pauvres, quel que soit le niveau d'éducation. L'éloignement des établissements fréquentés et le manque de moyens de transport et de ressources financières obligent le recours à la marche à pied pour les enfants des ménages pauvres. Dans les deux villes, les problèmes d'accessibilité physique représentent le second obstacle majeur à une bonne scolarisation derrière la qualité de service pour les écoles publiques et loin derrière le coût d'inscription pour les écoles privées. Dans les villes en développement, les conditions de transport continuent à faire partie du quotidien des habitants qui ont besoin de se déplacer.

La part des déplacements pour l'éducation est la plus importante de la demande selon l'enquête transport de l'agglomération oranaise (BETUR, 2000) évaluée à 43% avec une dominance du mode de marche pour les deux tiers des scolarisés⁸. Pour une mobilité à motif étude de 3,3 par jour, les scolarisés effectuent généralement 2 déplacements par jour, parfois 4, suivant l'éloignement de l'établissement scolaire par rapport au domicile. Ceux qui effectuent deux déplacements ne font pas l'aller retour à

⁸ Pour l'agglomération d'Oran selon une enquête effectuée en 2000 et prenant en compte la ville d'Oran et les communes limitrophes.

leur domicile dans la pause déjeuner. Cette enquête ne rend pas compte des contraintes et conditions de déplacements des scolarisés. Les entretiens effectués en 2007 et 2008 décrivent ces difficultés de déplacements vers les établissements scolaires et universitaires.

L'éloignement des équipements scolaires présente un second obstacle (après les contraintes financières) pour poursuivre normalement les études pour les enfants des familles défavorisées et pauvres (Sitrass a et b). Car, l'absence d'infrastructure scolaire et la distance entre l'école et le lieu d'habitation sont des éléments défavorables au maintien de la scolarisation (Konate, 2003).

Ces enfants ont des pratiques de marche à pied quotidiennes sur des pistes impraticables, ils doivent emprunter des chemins escarpés remplis de cailloux, de pierre, de déchets... Les élevés ont recours à la marche à pied en l'absence de moyens financiers et d'offre en transport.

5-6-1- Niveau primaire moyen et secondaire

Dans les quartiers informels, tels que les Douars, la population bénéficie généralement de la construction d'écoles primaires mais les équipements d'enseignement moyen et secondaire sont rarement prévus. Pour le transport scolaire, l'offre en transport pour la wilaya d'Oran est de 26 opérateurs pour les 26 communes avec 35 véhicules⁹. L'attribution des véhicules de transport se fait selon les moyens dont dispose la commune, certaines ont moins de bus par rapport à d'autres. Cette offre reste très insuffisante par rapport à la demande et en l'absence du transport scolaire, les élèves partagent les transports en commun du secteur privé avec d'autres usagers adultes. Ces élèves sont plus vulnérables et ont moins d'expérience de l'usage du transport en commun. Il apparaît des entretiens des scolarisés fait connaître différents problèmes rencontrés dans les transports.

Les conditions d'accès à l'école en termes de trajets, de lieux parcourus et de moyens de transport sont difficiles pour les scolarisés résidents en territoire périurbains. Le temps de marche et de déplacement varie selon la localisation du lieu de résidence et

⁹ Chiffres fournies par la direction de la planification et de l'aménagement du territoire (DPAT).

l'éloignement des établissements scolaires. Les distances parcourues sont plus longues pour les enfants résidants dans les quartiers informels qui offrent des chemins avec une topographie difficile et deviennent plus ardues l'hiver. Plus la distance est longue est plus les scolarisés sont confrontés à des contraintes d'ordre physique dans les périphéries défavorisées comme c'est le cas au Togo « Le chemin vers l'école se répète au quotidien parfois sous un soleil brûlant ou par temps de pluie ou en utilisant le transport collectif. La marche devient plus difficile [...] l'habitude finit par effacer les nuisances. L'aîné doit veiller sur le reste des enfants » (Guth, 1997 : 71).

Les habitants des quartiers informels sont obligés de se rabattre sur les équipements qui existent dans les villages limitrophes comme pour le niveau préscolaire, pour des enfants entre 4- 6 ans, il est difficile d'effectuer un trajet de 30mn de marche à pied.

« Il (son fils) a été à la crèche de Hassian Ettoual à côté de la mairie à 500 Da par mois. Cette année je ne le mettrai pas en crèche, car l'année dernière je l'amenai le matin, mon beau-frère se chargeait de le ramener pour le déjeuner à la maison mais l'après midi il refusait toujours de revenir, parce qu'il était fatigué de marcher. Il va se reposer le pauvre ». (Femme de 37 ans, Med Boudiaf).

La localisation de l'école à l'extrémité du quartier va certainement se situer plus loin pour une partie des ménages, situés à l'autre extrémité. Dans ce cas également, pour le scolarisé, l'éloignement de l'école exige une distance de marche importante à presque une demi-heure.

« Mon petit garçon de 10 ans en quatrième année à l'école primaire, il n'arrête pas de refaire les années. Il était élève à l'école à côté de chez nous, et puis encore depuis cette école ils les ont transféré plus haut, plus haut beaucoup plus haut, vers la sortie du village, du côté de Guetnaoui, ... C'est bien là où il suit ses cours, mais il met 20 à 25 minutes pour y arriver, c'est trop, il n'en peut plus, et il refait les années, quand ils lui ont changé d'école, il a été très perturbé ». (Femme de 38 ans, Hassian Attoual).

5-6-2 Déplacements vers le collège : plus d'irrégularité dans l'offre en transport

Les disparités en matière de distribution des établissements scolaires notamment les collèges fait que les élèves résidents dans les zones défavorisées dépendent généralement du transport collectif pour joindre les collèges situés dans les quartiers limitrophes. Les élèves effectuent également une distance de marche à pied quand le collège est éloigné de la station de transport. La rareté du transport collectif et le refus des opérateurs de transports de faire monter les élèves aux heures de pointe les obligent à effectuer une longue distance de marche et des retards à leurs cours. Le temps d'attente et la distance de marche varient dans certaines situations selon la disponibilité du transport collectif. Les situations diverses qui ressortent des extraits d'entretiens décrivent la pénibilité due au transport et les conséquences qui en résultent :

« Je suis étudiante en 9eme année en cycle moyen. L'hiver, c'est plus difficile, la période scolaire, on attend beaucoup de temps, au retour on ne trouve pas de transport ». (Fille de 19 ans au CEM Hassi Ameer).

« Je suis en 8eme (fondamental) [...] Je préfère marcher plutôt que de prendre le bus, le bus ne vient pas tôt et on ne nous fait pas monter, parce que les élèves créent l'anarchie, nous, les élèves du CEM et du lycée, on attend tous dans le même arrêt, quand les transporteurs arrivent, ils refusent de nous faire monter » (Hassi Ameer, fille de 14 ans, CEM).

« Je prends pour mes déplacements le karsan [fourgon aménagé] pour aller à l'école moyenne à Zouia, je marche vite pour arriver à l'heure car parfois j'arrive en retard. On va à pied quand on n'a pas l'argent ou quand les transporteurs refusent de nous faire monter et nous restons une heure à attendre, parfois les plus grands bousculent et il n'y a que les plus chanceux qui arrivent à monter le fourgon, on arrive en retard au collège ». (Garçon de 14 ans au CEM, Hassi Ameer).

« Je suis élève au CEM à Chahid Mahmoud. Je prends le transport, mais quand je n'ai pas d'argent je vais à pied. Je met 20 mn ». (Garçon de 16 ans scolarisé au CEM, Hassi Ameer,).

La mobilité quotidienne des élèves est contrainte par le comportement des opérateurs de transport collectif. En l'absence de transport scolaire, leur transport dépend du bon vouloir des transporteurs. En effet, les élèves partagent le transport avec les adultes, qui se déplacent dans les mêmes horaires, et doivent se disputer les places aux heures de pointe. La concentration d'un nombre important de voyageurs met les scolarisés en deuxième position. Les opérateurs de transport face à la forte demande aux heures de pointe font une sélection de voyageurs et préfèrent prendre les adultes parce qu'ils s'attendent à ce que les enfants échappent à la vigilance du receveur pour ne pas payer leur place :

«Ils (les transporteurs) n'acceptent pas de nous faire monter, ils ne font pas d'arrêt à la zone (la station la plus proche du collège) parfois, on fait le trajet à pied, c'est parce que, quelques élèves ne payent pas leurs places». (Fille de 15 ans au CEM, Hassi Ameer).

Quand l'usage des transports collectifs est possible, il faut souvent compter une heure de trajet pour arriver au collège, parfois plus en fonction des opérateurs, de l'offre en transport et de la régularité des fréquences. Les scolarisés usagers de transport ne sont jamais certains de trouver un moyen de transport et recourent à la marche à pied :

« Si je trouve le transport, je prends le Karsan, je n'attends pas beaucoup, si je ne trouve pas, je marche [...] Je vais marcher, une demi-heure ou plus, c'est loin, je sors à 16h30, des fois on trouve le transport, des fois on ne trouve pas, le soir c'est difficile, si tu sors à 15h30, tu trouves, et si tu sors à 16h30, tu ne trouves pas, alors je rentre à pied avec mes copines, j'arrive fatiguée». (Fille de 15 ans au CEM, Hassi Ameer).

Ces scolarisés se sentent parfois abandonnés par les opérateurs de transport : *«Les transporteurs n'aiment pas nous prendre»* (Hassi Ameer, jeune garçon de 15 ans scolarisé en moyenne). Les scolarisés en nombre important causent des perturbations causées par un nombre important d'élèves dans les petits bus et véhicules de transports. Le temps d'attente et la pause déjeuner, le temps perdu dans le transport, mais également les dépenses de transport influence le nombre de placement à effectuer :

« C'est chaque fois comment c'est, des fois j'attends, des fois je n'attends pas. [...] il y a un seul transporteur, on attend qu'il revienne, les autres transporteurs se reposent au déjeuner [...]. Je reviens à 12h pour déjeuner, et puis je retourne au CEM à 14h. Je sors à 12h00, j'attends jusqu'à 15 mn et j'arrive à 12h30, mais il y a des élèves qui ne reviennent pas pendant la pause déjeuner, ils restent la bas et ils reviennent seulement l'après midi [...] L'après midi, des fois je trouve, mais quand il y a les travailleurs qui sortent et tout, on ne trouve pas beaucoup, des fois on ne trouve pas, on rentre à pied ». (Fille de 18 ans, Hai Chahid Mahmoud).

A Douala, pour les niveaux primaire ou secondaire, la marche à pied est le mode dominant chez les ménages pauvres sur de longues distances (Sitass). Les coûts en matière d'accessibilités viennent en deuxième position derrière le coût relatif à l'éducation et à la qualité de service. Par rapport aux degrés d'influence de ces contraintes, en fonction du niveau de vie du ménage et du statut du chef de ménage les situations de scolarité et les parcours scolaire changent. Les contraintes d'accès à l'éducation qui pèsent fortement sur les démunis renforcent les inégalités des chances de réussite scolaire (Sitass b, 2004).

5-6-3 Plus de contraintes pour les élèves du niveau secondaire

Les disparités de répartition des établissements d'enseignement secondaire sont plus apparentes au niveau de la wilaya d'Oran comme cela a été montré dans les premières sections de cette partie. Les zones dépourvues de lycée sont encore nombreuses. L'éloignement de l'établissement secondaire oblige les élèves à prendre une à deux lignes de bus dans des conditions pénibles de déplacement :

« Il faut que je me lève tôt et tout, je vais prendre le transport, souffrir comme souffrent tous les gens, les bousculades et tout, et encore des fois, on ne trouve pas le transport, [...] et tu ne trouves pas de place, ce qui fait tu es obligée d'aller à pied, entre Ben Freha et Boufatis [...] parce qu'il n'y a pas le transport et il y a beaucoup d'élèves ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

De plus, les opérateurs de transports changent même de stations et créent leurs propres règles en matière d'arrêts et de trajet, de transport lorsque la demande est trop forte. Pour éviter le risque que les voyageurs cassent le véhicule, ils préfèrent s'éloigner du terminus, c'est aux usagers de repérer l'endroit où les transporteurs s'arrêtent ce qui crée une bousculade au moment d'accéder aux véhicules :

« Pour le transport, ça dépend, des jours nous trouvons facilement, mais parfois, on trouve dans un coin et dans l'autre coin¹⁰, on ne trouve pas, on attend beaucoup, une heure ». (Fille de 16 ans au lycée, Hassi Ben Okba).

« Le transport des fois tu trouves, des fois tu ne trouves pas, [...] ici, on nous malmène [...] tu y vas, tu vas trouver du monde [...] les travailleurs, les étudiants, tous, celui qui ne travaille pas, celui qui va se balader, celui qui va régler ses affaires, [...] la montée c'est avec la bousculade, les disputes et en plus le froid le matin [...] tu te fatigues ». (Boufatis, fille de 17 ans au lycée de Ben Freha).

Dans les années précédentes (1990) dans les villes algériennes, contrairement aux conditions actuelles les zones périurbaines n'étaient pas dotées en structures suffisantes en offre d'éducation. Les jeunes enfants étaient obligés d'effectuer de longues distances en transport en commun beaucoup moins pratiques à l'époque. De ces conditions en résultent des troubles d'apprentissages pour les élèves et les étudiants. Un déficit en résulte et peut engendrer un simple retard scolaire qui n'empêche pas l'élève de poursuivre son parcours scolaire, dans d'autres cas, il peut engendrer un décrochage scolaire. Dans ces années de 1990, le risque lié à l'insécurité était plus important et a empêché des enfants d'accéder à l'école notamment les filles et de poursuivre leur scolarité. L'insécurité au niveau des trajets longs du domicile- établissements scolaires est une des caractéristiques des difficultés d'accès à l'éducation.

Le trajet de marche à pied pour atteindre l'établissement scolaire est parfois non sécurisé pour des scolarisés qui doivent subir des agressions ou ont peur des risques quotidiens d'agression ce qui n'est pas sans effet sur leurs scolarisation. La zone qui

¹⁰ Station au quartier de Hassi Ameer.

entoure le collège est perçue comme difficile et les élèves doivent prendre leurs précautions à l'entrée et à la sortie dans les deux entretiens qui suivent :

« Ils nous fouillent, oui, ils agressent les filles à côté du CEM, quand on va à pied au CEM, pas seulement les filles, la garde communale est intervenue une fois mais ça continue, c'est difficile là bas. Parfois on marche en groupe, parfois, on descend avec nos enseignants » (Fille de 15 ans au 3e cycle, Hassi Aneur).

« Le matin, je sors accompagnée de mes amies, [...] Il a des problèmes sur le trajet, parce qu'il y a des agresseurs sur la route qui kidnappent des filles, on a entendu parler, qu'une fois une fille a été kidnappée ». (Fille de 18 ans, Hai Chahid Mahmoud).

L'offre en transport scolaire, très insuffisante, peut aussi connaître des interruptions, à cause de l'absence d'entretien du véhicule ou de sa vétusté, durant l'année scolaire et parfois le bus n'est plus en service. Cette absence oblige les scolarisés à se rabattre sur le transport collectif assuré par les opérateurs privés :

« Je suis au lycée de Ben Freha. Durant l'année scolaire chaque matin, nous sortons plus tôt, à cause du transport. Nous avons un bus de la commune qui nous ramenait au lycée, nous sortions à 6h45. Quand le bus de transport scolaire venait en retard on l'attendait, on ne prenait pas un autre transport. On était arrivé plusieurs fois en retard, mais on pouvait rentrer directement au lycée, le bus nous ramenait toujours en retard, mais ce bus est tombé en panne juste 1 mois après le début des cours, l'année dernière, le bus avait des pannes fréquentes, parfois on était obligé de compléter le trajet à pied, le moteur du bus a brûlé et depuis on n'utilise que le transport collectif. Nous étions obligés mais il n'y a pas beaucoup de transport collectif, le transport n'est pas suffisant ». (Fille 16 ans au lycée, Hassi Ben Okba).

En l'absence de transport scolaire, le service de transport collectif n'assure pas une fréquence régulière de passage, avec de longues durées de trajets et n'offre pas des conditions de déplacements satisfaisantes :

«Je suis scolarisée au lycée de Hassi Bounif. L'après midi il n'y a pas de transport à 17h00. J'arrive à 18h ou 18h30 chez moi [...] en plus, chaque samedi, j'ai une heure de retard le matin parce qu'il y a du monde». (Jeune fille de 18 ans, Hassi Ameer).

« De Ben Okba, on va à Hassi Ameer puis à Ben Freha, c'est à Hassi Ameer (2eme correspondance du trajet) que j'attends le plus. C'est quand il y a beaucoup de travailleurs qui sortent la même heure que c'est plus chargé, [...] Le jeudi il n'y a pas beaucoup de transport à 12h00 on attend jusqu'à 13h30. Quand tu ne trouves pas de place, tu montes debout. Des fois, j'attends jusqu'à une heure». (Fille 16 ans au lycée, Hassi Ben Okba).

Le coût du transport pour les élèves du niveau supérieur s'élève à 800 Da par mois soit un montant équivalent à celui des frais d'alimentation à l'extérieur :

« Par semaine c'est 200 Da sans parler de la nourriture, par jour c'est 40 Da ». (Fille de 17 ans au lycée de Ben Freha, Boufatis).

Plus le trajet du domicile au lieu de l'éducation est long et coûteux, plus le risque d'échec scolaire est important. Il est important de rappeler que les résidents parfois d'un même quartier n'ont pas les mêmes caractéristiques de trajet ni les mêmes contraintes de mobilité.

5-6-4 Une mobilité plus difficile pour les étudiants du niveau supérieur

Comme pour le lycée, le passage aux études de niveau supérieur permet aux étudiants résidents dans le territoire périurbain d'avoir plus de pratiques de mobilité quotidienne, en dehors de leurs lieux d'habitat. La mobilité des jeunes étudiants se fait vers la ville d'Oran (un nouvel établissement universitaire à Bir El Djir à l'Est d'Oran, Douar Belgaid, était en cours de construction au moment de l'enquête).

Les étudiants disposent du temps parce qu'ils ne sont pas encore des actifs occupés et consacrent du temps à leur activité ; de loisir, d'achat, et ont plus de liberté de pratiques dans l'espace (Bonnet, 1997). Par ailleurs, la situation géographique de l'établissement

d'éducation offre des opportunités de déplacements pour les étudiants, cela leur permet de connaître d'autres lieux. Les déplacements des étudiants selon la localisation de l'établissement restent à dominante pendulaire (Costes, 2002 : 286). La connaissance des rythmes

La mise en place du transport universitaire, ces dernières années, a permis aux étudiants, notamment périurbains, de suivre régulièrement leurs études à l'université. Le transport universitaire bénéficie d'un parc de 99 véhicules régi par trois opérateurs (Données fournies par la direction de transport en 2008). Chaque commune prend en charge les besoins de transport des universitaires qui y résident. Le seul bus mis en place par la commune ne suffit pas à prendre en compte les autres quartiers situés loin de la commune-chef lieu. L'offre en transport pour l'accès à l'université des étudiants qui résident dans ces quartiers éloignés n'est pas adaptée aux besoins en matière de capacité, de fréquence, avec une absence de confort pour des déplacements longs. Les bus qui sont destinés au transport universitaire sont vétustes et non entretenus avec un manque d'hygiène. Les étudiants peuvent bénéficier d'une fréquence de trois allers-retours par jour à des horaires précis.

Il s'agit de montrer l'effet d'une offre inégale des transports dans un espace qui est lui-même socialement différencié. Dans le contexte parisien, il a été montré que l'offre de transport, les politiques tarifaires et la localisation de l'établissement ont un rôle majeur dans les pratiques de mobilité des étudiants (Costes, 2002 : 284). A Oran également, les pratiques des étudiants se distinguent fortement en fonction du niveau de vie, les uns s'habituent aux contraintes, d'autres évitent de prendre le transport universitaire parce qu'il n'est pas confortable, et d'autres se plient à l'offre en transport universitaire :

« Au début, tu te retrouves seule, en plus du niveau, tout change, [...] premièrement j'ai eu un problème de transport c'est trop loin, tu vas jusqu'à Es Senia pourtant on a le transport qui nous emmène jusqu'à l'université, il nous déposait à l'université. Parfois quand tu viens seule (en utilisant le transport public privé), tu changes (les lignes), J'ai 4 transports à prendre, je fais 4 échanges, je prends d'ici (Boufatis) à Bounif, Bounif à Dar El Beida et après je prends le B et après le U, tu changes 4, 4 transports, c'est ce transit qui fatigue ». (Fille de 20 ans, étudiante, Boufatis).

Les pratiques de mobilité varient selon les profils d'étudiants, et dépendent des caractéristiques socioéconomiques, du statut social et des caractéristiques personnelles. L'éloignement, fait que les élèves sortent tôt le matin une à deux heures avant le début des cours et sont confrontés aux bousculades pour le transport :

« Moi je me lève à 6h00 et je vais attendre le bus [...] De Hassi Bounif vers l'université d'Es Senia. Il [le bus] démarre à 7h20, 7h15, 7h00, et on nous a mit un à 9h00 et c'est insuffisant, il ya beaucoup de bousculade, un seul bus c'est peu, comment on va faire dans ce bus, on s'entasse, et on a le bus de 9h00, et on a le retour à 15h00, et pour la nourriture la bas au restaurant universitaire, c'est pas suffisant, il y a du monde,[...] Le trajet en bus dure 30 mn ou une heure, quand je rate le bus, je met une heure et demie et je paye 35 Da l'aller. De Bounif à USTO, de USTO, c'est quand je rate le transport, et de USTO à Dar El Hayat (station d'une ligne urbaine à Oran) et puis je prend le U, 35 Da et 70 Da par jour ». (Étudiant de 20 ans, Hai Chahid Mahmoud).

Le choix modal varie entre les étudiants entre ceux qui ne prennent que le transport universitaire, ceux qui combinent entre le transport en commun et le transport universitaire et ceux qui ne prennent que le transport en commun. Les étudiants qui utilisent le transport en commun sont soumis à plus de correspondance et donc expérimentent plus de lieux de trajets et de territoires. Une étude sur les pratiques des étudiants en Ile de France (Costes, 2002 : 285) a fait connaître l'avantage des correspondances obligées en transport dans la capitale pour favoriser une grande exploitation des équipements culturels et de loisirs (bibliothèques, cinémas...). Les déplacements vers des lieux centraux plutôt que d'autres en utilisant le transport en commun permettent des pratiques de l'espace et d'autres activités pour les étudiants. Le transport en commun même s'il a une longue durée par rapport au transport universitaire conduit à fréquenter d'autres lieux et de se déplacer plus librement à des horaires irrégulières. Les étudiants optent pour des mobilités plus « spontanées » selon Costes (2002 : 285) ce qui permet de gérer librement leurs mobilités et pratiques spatiales. Les grandes universités sont situées en périphéries, d'autres instituts sont situés dans des quartiers centraux. Les étudiants qui prennent le transport en commun peuvent combiner à travers leurs correspondances des sorties vers le centre pour

reprennent ensuite une autre ligne de transport vers leur domicile (cela n'empêche que ces déplacements soient programmés selon les moyens et les disponibilités) mais engagent les étudiants à augmenter leurs budget transport.

Les étudiants se rabattent sur le transport public assuré par des opérateurs privés lorsque les horaires de passage du transport universitaire ne leur conviennent pas. Cela implique un budget transport (dont les sources sont la bourse des services sociaux de l'Université et de l'aide des parents) qui doit être assuré par les étudiants eux même pour éviter la pénibilité du transport au quotidien avec de nombreuses obligations d'attente pour le transport universitaire :

« Au retour, nous avons un à 13h30, un à 15h30 et un autre à 17h00, donc si je rate le bus du matin et si j'ai des cours l'après midi, je vais seule d'ici. Et quand on sort l'après midi si tu sors à 16h tu es obligée d'attendre le bus de 17h00, donc tu attends cette heure là. Par exemple, tu sors à 14h30 tu es obligée d'attendre celui de 15h30. Ce qui fait quand tu rates l'un des bus, tu es obligée d'attendre le suivant, des fois 1 heure, des fois 1h30 ». (Fille, étudiante, de 20 ans, Boufatis).

Dans le cadre des études à l'université, les étudiants doivent gérer leurs temps et font un choix des espaces fréquentés. Les contraintes du transport obligent les étudiants à éviter de les subir lorsque les moyens le permettent. Passer la semaine des examens chez la famille des grands parents qui habite la ville, permet de se rapprocher de l'établissement universitaire et d'éviter des trajets plus longs et plus pénibles et une offre de transport irrégulière.

« Le transport met 45 mn je crois pour arriver à l'IGMO. On part de Boufatis à 7h00, 6h55, des fois plus tard, des fois, il vient en retard, des fois il tombe en panne, à chaque fois, ce n'est pas une fois, ce n'est pas deux fois, on a raté plusieurs TD. Comme cette année, on a souffert. J'ai raté plusieurs TD, surtout le dimanche, parce que le dimanche j'ai la matinée et j'ai deux TD. [...] Moi des fois je vais chez ma famille que j'ai dans les Castors (quartier, Oran ville) je reste passer la semaine chez eux parce c'est la période des examens. Mais pas

toujours, la période des examens ou quand j'ai quelque chose qui ressemble ».
(Fille, étudiante, de 20 ans, Boufatis).

En l'absence du transport universitaire, ou de son insuffisance, les étudiants peuvent se rabattre sur le transport public privé. D'autres étudiants dépendent essentiellement de l'offre en transport public par les opérateurs privés :

« Je ne prends pas beaucoup le transport public, par exemple si je vais avec le transport universitaire le matin, l'après midi je reviens vers 12h avec le transport public ». (Fille, étudiante, de 20 ans, Boufatis).

Dans les ménages modestes, certains étudiants évitent le transport universitaire parce qu'il ne correspond pas à leur attente et à leur programme de cours. Ils utilisent essentiellement le transport collectif privé car ils disposent d'un budget financé par les parents ou par eux même (bourse universitaire, petits boulots). Cet usage de transport correspond à une catégorie bien distincte :

« Je ne monte pas dans le transport de l'université, ce qui fait moi je monte de ma poche (payer de sa poche) parce que je n'ai pas [...] où commencer à 8h30. J'ai seulement, 10h00, 11h30, 13h00 [...] même le soir quand je termine, [...] à mon avis, je n'aime pas attendre jusqu'à ce que le spécial (bus spécial université) vienne, une heure et demie à peu près, alors je reprend le trajet seul [...] j'ai mon budget de la journée net entre le transport et pour manger tu peux dire 200 à 250 Da par jour ». (Étudiant de 21 ans, Hassi Ameer).

Le ressentiment par rapport aux déplacements vers les établissements de niveau supérieur est plus lié aux conditions de transport, à l'éloignement et à la fatigue qui en résulte. Cet éloignement est doublement ressenti. Les distances semblent plus longues qu'elles ne le sont en réalité car la durée de déplacement s'allonge avec la faible vitesse commerciale des bus vétustes :

« On a la fatigue, quand je reviens chez moi [...] je me repose, [...] Le matin, tu es obligée de te lever tôt vers 6h, si tu dors bien, et après j'arrive en forme (à l'université), [...] parce que c'est loin, je le ressens dans le retour, [...] c'est

catastrophique, [...] tu ressens l'éloignement ». (Fille, étudiante, (2) de 20 ans, Boufatis).

« Il y a un problème de transport. Il a été fait mais ça ne correspond pas au niveau de l'étudiant ici [...] Il y a l'éloignement, [...] les études normalement commencent à 8h30, alors qu'ils ont organisé le passage du bus à 7h00 ou 7h10, 7h15, donc l'étudiant quand il arrive à destination (université), il arrive tôt, à 7h45, 7h50, et donc il a 45 mn ou 40 mn à attendre jusqu'à ce qu'il commence ses cours». (Étudiant à l'université de 21 ans, Hassi Ameur).

Les inconvénients du transport universitaire, inégalement réparti, avec une offre perturbée par les retards et les absences ont des conséquences sur les déplacements des étudiants et peuvent entraîner un abandon des études universitaires ou un retard scolaire. D'autres conséquences apparaissent et sont liées à d'autres contraintes en dehors de l'éloignement et de la pauvreté.

5-7- Conséquences en terme d'inégalité : d'autres contraintes en plus de l'éloignement et de la pauvreté

5-7-1 Plus de décrochage scolaire chez les filles

Généralement, les parents ne distinguent pas entre la scolarité de leurs enfants selon le genre mais dans des conditions de pauvreté extrême, les ménages préfèrent l'éducation des garçons aux filles :

« Pour nous l'éducation des enfants est coûteuse, [...] pour une fille, on y pense pas beaucoup comme le garçon, la fille peut rester à la maison, le garçon ne peut pas rester à la maison, il reste chômeur, sans travail [...] tu as des problèmes avec, la fille reste à la maison, tu lui achètes une machine à coudre ou quelque chose pour travailler avec [...] moi je voudrais bien qu'elle étudie [...] Mais tu t'inquiètes pour le garçon ». (Hassi Bounif, femme de 43 ans).

C'est dans les ménages les plus pauvres que les inégalités entre sexe sont plus importantes, (Filmer, 1999, Caillaud, 2004). C'est dans le milieu rural que la

discrimination en scolarité est plus importante par rapport aux ménages pauvres (Kuperman, 1990 : 227). De même que dans la banlieue défavorisée de France, selon le genre car la socialisation des individus apparaît différenciée. Dans un espace socialement ségrégué, les pratiques de l'espace sont régulées par un contrôle social de la communauté (Buffet, 2005). Les garçons ont plus de liberté de déplacements en termes des horaires ou de limites géographiques (ou dans l'accès à l'espace public). Cette différence se retrouve dans notre milieu d'enquête, (ces limites sont plus accentuées dans les milieux défavorisés « traditionnel » que dans les milieux aisés) :

« Ma fille de 22 ans a eu sa 6ème année [...] elle était bonne élève, et ses frères ont refusé de la laisser poursuivre ses études, [...] à cause de l'éloignement. Ils ne voulaient pas qu'elles prennent le transport¹¹ [...] Pour son autre sœur, plus jeune qu'elle, ils lui ont dit tu fais tes études mais tu fais attention, tu baisses la tête mais c'est elle qui ne voulait pas continuer. Ceux (les garçons) de chez nous n'aiment pas ces choses là, ils se disputent entre eux, s'il voit qu'un garçon a parlé à sa sœur » (Femme de 51 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

Etudier dans une université située dans la ville et prendre le transport peut être une contrainte quand des filles rentrent tard la nuit, le soir l'espace est plus conquis par le genre masculin, une fille qui se déplace la nuit dans l'espace public ne se sent pas admit :

« Une fois je suis revenue à 8h du soir, l'hiver, il faisait nuit, j'étais dégoutée de la vie ce jour là, je me suis crue un homme, [...] nous sommes dans un village, [...] quand ils te regardent tu es dégoutée de toi même ». (Fille étudiante de 20 ans, Boufatis).

Cette jeune étudiante dans ses pratiques de l'espace, tels que son retour tardif le soir chez elle, se sent gênée, parce que c'est plus accepté pour l'homme que pour la femme de se déplacer le soir ou la nuit. C'est dû à l'inégalité de traitement et de perception

¹¹ Le transport dans cette période commençait à connaître une privatisation, les conditions de transport de voyageurs étaient très précaires, parfois indignes, plus pénibles par rapport au transport d'aujourd'hui, il n'y avait pas assez de bus et c'était rare de laisser des petits enfants prendre le transport.

personnelle des pratiques selon le genre. Les jeunes filles qui fréquentent l'espace public et aux mêmes heures (le soir) se font comparées à des hommes.

La pauvreté et le niveau de vie du ménage, la présence d'enfants en bas âge dans un foyer renforcent le risque d'exclusion des filles de la scolarité selon une étude démographique à Ouagadougou (Kobiané, 1999). Les liens entre structure démographique et familiale du ménage et fréquentation scolaire des enfants varient d'un statut socioéconomique à un autre, ce qui est expliqué parfois par un contexte de faible densité d'établissements scolaires (Guth, 1997). Par ailleurs, le décrochage des filles est plus déterminé par le désinvestissement des mères dans l'éducation de leurs filles que par la situation économique de la famille (Fuller, 1995).

Dans les quartiers observés, les conditions de vie dans les habitations insalubres influencent largement la scolarisation parce qu'il nuit en premier sur la santé de l'enfant et en second sur son suivi de scolarisation à l'intérieur du logement. Les logements des ménages pauvres étaient insalubres ou vétustes, l'aération, l'exiguïté caractérisait la majorité des habitations. Certains ménages sont à 6 par pièce. Dans les bidons villes, les logements ne disposent pas de réseau d'assainissement, rarement d'un réseau d'eau potable.

5-7-2- Un retard scolaire fréquent et une déscolarisation précoce

Le retard scolaire est plus fréquent chez les ménages pauvres pour diverses raisons. Il devient presque inévitable lorsque les difficultés financières se multiplient :

« Ma fille qui a refait l'année de la quatrième année primaire, [...] c'est à cause des livres, je n'ai pas pu lui payer les livres, ils suivent leur études sans livres, c'est moi qui leur a fait perdre des années d'école, c'est de ma faute, je n'ai pas trouvé de quoi leur payer les livres ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameer).

Le retard scolaire concerne tous les niveaux, comme il y a plus de charge financière pour le niveau supérieur. L'extrait suivant d'un jeune étudiant en physique, qui se trouve seul face à la multiplication des contraintes, montre qu'avec la création de transport universitaire un deuxième retard universitaire a été évité :

« Ces deux dernières années c'était pas ça, la 1ère année j'ai abandonné et la deuxième année aussi. En fait j'ai abandonné la première année de mes études au 2ème trimestre. C'est à cause de la situation économique [...] il y en a pour le transport. Les photocopies, les exposés, [...] Cette année, le transport a été pour nous d'un grand secours, une faveur, cette année [...] je n'ai pas abandonné les études ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

Ces retards s'étalent sur plus de 4 à 5 ans et concernent tous les niveaux de scolarisation. Mais les retards de scolarisation peuvent mener au décrochage scolaire. Une déscolarisation précoce peut être attribuée à une faible espérance de scolarisation¹². Dans le corpus d'entretien, nous avons rencontré une part importante d'enfants ou de jeunes qui ont eu un décrochage scolaire précoce au niveau de l'enseignement primaire. Les raisons de cette déscolarisation sont dues à l'origine sociale, le désinvestissement des parents ...etc. L'échec scolaire commence par des absences, manque d'assiduité... Le rôle de l'histoire socio-familiale peut être fortement décisif dans l'orientation et la démobilisation scolaire et même professionnelle des individus (Michel Chauliac, 1999). Les accidents (divorce, natalité, mortalité, maladie) de l'existence fragilisent ou aggravent des situations déjà précaires et la solidarité familiale ne fait que cautériser (Guth, 1997 : 169).

Les individus sont confrontés à des événements imprévisibles qui modifient leurs parcours sociaux tels que les ruptures. Ce sont des moments courts qui peuvent influencer les temps longs de la vie des personnes. Dans l'extrait ci-dessous, cette femme ne s'attendait pas à être abandonnée par son mari et à se retrouver sans ressources. La délocalisation résidentielle, le changement de situation financière a influencé les situations ultérieures de scolarisation et l'échec scolaire survenu. Car les jeunes ont été obligés de se prendre en charge, de quitter l'école, d'habiter dans un quartier précaire et d'exercer des petits boulots. Ces enfants ont été exclus des chances d'insertion professionnelle :

¹² L'espérance de scolarisation est le nombre d'années qu'une personne peut s'attendre à passer dans le système scolaire. En d'autres termes, c'est le temps qu'un ou une enfant entrant au primaire peut s'attendre à passer dans le système scolaire. On calcule l'espérance en faisant la somme des taux de scolarisation par âge, où le numérateur est exprimé en équivalence temps complet (ETP). L'indicateur porte sur tous les ordres d'enseignement et ne comprend pas le préscolaire.

« Nous vivions à Douar Coca Cola (sud ouest d'Oran). Leur père c'est comme s'il n'existait pas. Il s'est remarié et il nous a expulsé de la maison. Mes enfants [...] ont été choqués quand ils ont vu que leur père est parti et les a laissé seuls, [...] après le divorce [...] il n'y avait personne pour leur acheter la fourniture scolaire [...] tous mes enfants ont quitté l'école ». (Femme de 59 ans, Ain El Beida).

Dans d'autres cas, le faible rendement incite les élèves à abandonner les études :

« Il y a des élèves qui abandonnent parce qu'ils n'ont pas eu de résultats, généralement, ils abandonnent parce qu'ils n'ont pas eu de bon résultats ». (Enseignante à Hassi Ben Okba de 42 ans, Boufatis).

Les conséquences d'une scolarisation contrariée, notamment le retard scolaire, concernent plusieurs ménages dans le corpus d'entretien. Le ménage s'en sort difficilement avec les contraintes financières qui concernent les frais de fourniture scolaire et le budget transport lorsque l'établissement est situé loin du domicile :

« J'ai refait deux années, la 5ème et la 6ème. Je n'avais pas les livres alors je n'ai pas suivi les cours, [...] si tu n'a pas ramené le livre on te fait sortir, c'est seulement quand tu empruntes qu'on te laisse entrer [...] Parce que chaque année on changeait les livres scolaires, on changeait les programmes, on était obligé d'acheter ». (Fille de 18 ans, Hai Chahid Mahmoud).

5-7-3- Inaptitude forcée et difficultés d'insertion sociale

Les conséquences de vie dans un environnement pauvre et dans un foyer où les éléments essentiels au parcours scolaire sont absents font que l'enfant en échec scolaire se replie de plus en plus sur lui-même. Les expériences de la vie quotidienne avec le simple fait de se déplacer deviennent frustrantes. L'insertion professionnelle et sociale ne dépend pas seulement du niveau d'instruction et de qualification, car la pauvreté dans laquelle vivent les scolarisés et les étudiants les mènent à réfléchir aux moyens d'obtention de gain dans un délai court. Comme ils ne peuvent pas bénéficier d'une aide et d'une prise en charge spécifique, ils privilégient l'investissement dans un

commerce et risquent d'abandonner leur scolarité. Cela renvoie à l'étude de Brébant sur l'échec scolaire et des conséquences de pauvreté sur l'insertion (Brébant, 1984).

« Pour le moment, je ne pense pas à l'avenir, je ne pense pas du tout à ça, je pense au présent aux problèmes d'aujourd'hui. [...] je voudrais ouvrir un fast-food, ou vendre des œufs, parce que ces projets, ça ouvre des portes, tu te fais soutenir et tu aides la famille, cet un investissement ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

D'autres conséquences en termes de délinquance concernent quelques ménages pauvres. Des incarcération pour divers délits sont enregistrés pour les enquêtés jeunes issus de l'échec scolaire. Il ne s'agit pas de faire des conclusions générales sur le fait que l'échec scolaire conduit au risque de délinquance et d'emprisonnement car il faudrait des enquêtes ciblées sur cette catégorie.

5-8- Conclusion

Dans cette partie ont été abordées la scolarisation des enfants et les difficultés d'accès à l'éducation en matière de mobilité et de conditions économiques, environnementales et culturelles. L'absence d'infrastructure, la distance parcourue pour accéder à l'école, la situation économique et professionnelle des parents font partie des causes de la rupture scolaire (Millet, 2005). L'étude du lien entre pauvreté, périurbanisation et accès à l'éducation à travers l'analyse du parcours de rupture scolaire, a montré l'intérêt de connaître les contraintes réelles qui entravent ou rythment la mobilité quotidienne pour les études. La différenciation sociale et scolaire s'accroît dans les espaces périurbains oranais en particulier pour les ménages modestes. La mobilité des plus jeunes est de plus en plus contrainte. Cette mobilité entre dans le processus d'autonomisation des enfants et des adolescents vis à vis de leurs parents. Les limitations de mobilité peuvent entraver cette autonomie pour l'expérimentation et pour une socialisation dans l'espace urbain. Pour les enfants issus des migrations résidentielles, l'apprentissage de la vie sociale passe par divers processus tel que l'insertion ou mener à une marginalisation.

L'offre en enseignement primaire est plus disponible que l'offre en moyen qui reste insuffisante dans certaines communes. Le déficit au niveau secondaire est plus

important. L'éloignement des établissements scolaires et l'offre en transport peuvent influencer le parcours scolaires et rendre difficile l'accès à l'éducation mais d'autres facteurs interviennent tel que le niveau de vie du ménage et l'environnement social et scolaire.

Les orientations des stratégies de l'Etat en matière d'éducation non accompagnées d'une connaissance réelle du terrain et des besoins de la population ne parviennent pas à répondre aux besoins des populations concentrées dans les grandes périphéries et qui est le plus souvent jeune (là où il y a le plus de demande en matière d'accès à l'éducation et le plus de population scolarisable). Les problèmes constatés sont plus profonds, complexes et le parcours scolaire ou professionnel des individus qui habitent dans la périphérie éloignée connaît des ruptures, des entraves parfois banales. Nombreux ont été les cas de retard scolaire, il s'agit de contraintes financières, ou de contraintes liées à l'éloignement.

La concentration des populations pauvres et non qualifiée dans les territoires périurbains alimente la précarisation pour ces populations car cela limite les possibilités d'insertion sociale et professionnelle des jeunes en situation d'échec scolaire. Les moyens économiques du ménage des enfants scolarisés et la proximité des établissements scolaires sont deux conditions qui lorsqu'elles sont présentes, la réussite scolaire a moins de contrainte à se réaliser :

« Nous avons tout à côté, le CEM et l'école primaire, [...] mes enfants sont sérieux [...] je les suis bien ». (Femme de 34 ans, Hassian Ettoual).

Le niveau d'instruction présente un taux important de personne dont le niveau se limite au primaire. L'analyse des entretiens permet de connaître le contexte éducatif qui comprend l'environnement scolaire, familial, spatial et social (quartier, relations amicales). Ces facteurs influencent la scolarité à des degrés différents. Diverses situations de parcours scolaires et de représentations spatiales et sociales d'élèves scolarisés ou ex-scolarisés ressortent de cette enquête. La mobilité scolaire des élèves est contrainte et pénible pour les élèves qui habitent des quartiers en manque d'équipements éducatifs. Cette mobilité est beaucoup plus contrainte pour les élèves de niveau secondaire et supérieur.

La répartition des établissements scolaires dans la périphérie présente des inégalités au niveau de l'enseignement secondaire. Par ailleurs, les activités et les relations avec les divers groupes sociaux de l'environnement urbain dépendent fortement du lieu de résidence des jeunes dans la périphérie éloignée. Les causes de l'échec scolaire peuvent être institutionnelles, sociales, individuelles, familiales, relationnelles. La situation de l'échec scolaire ou du décrochage scolaire commence par une démobilisation scolaire causée par des difficultés financières ou d'accessibilité, la prévention de l'échec scolaire peut se faire par l'amélioration de l'environnement scolaire et par la mise en place de moyens de prise en charge des individus en difficulté tel que le transport scolaire.

Les difficultés d'accès à l'éducation présentent une barrière à l'insertion professionnelle et sociale. De même que l'accès aux soins pour les pauvres a des conséquences sur leur capital santé. D'autres éléments sur l'accès aux soins seront expliqués dans le chapitre qui suit.

Chapitre 6 : Concentration des services de santé et difficultés d'accès aux soins

6-1- Introduction

L'objectif de toute politique de santé est de prendre en considération l'ensemble des problèmes de santé des populations, rurales ou urbaines, pour améliorer les conditions de vie. La santé est une des composantes du capital humain (Berthélémy, 2008). De plus, un état de santé dégradé peut contribuer à accentuer la vulnérabilité sociale. Cette vulnérabilité peut réduire le recours aux soins et à la prévention. La maladie est le produit d'une combinaison de certains facteurs, comme le climat, le milieu social, l'environnement et le milieu géographique. Pour l'Algérie, comme pour d'autres pays en développement, le rôle de la planification sanitaire s'avère essentiel pour le développement socioéconomique, comme le note Boussouf (1992). L'État a tenté, depuis plusieurs décennies, de mettre en place une offre de santé équitable et accessible

à l'ensemble de la population pour soigner et soulager les état de maladie ou d'infirmité (Boussouf, 1998), et plus largement pour assurer un état de bien-être physique, mental et social, tel que défini par l'OMS. De plus « Le ministère de la santé a arrêté une liste d'une quarantaine de maladie à déclaration obligatoire parmi lesquelles sont choisies les sept maladies (choléra, fièvre, typhoïde, hépatite virale, pneumonie, tuberculose pulmonaire, rhumatisme articulaire aigu, trachome) » (Boussouf, 1998 : 10).

Pourtant, les effets de ces politiques sont mitigés, et leur évaluation doit prendre en compte l'état de santé des individus dans sa distribution spatialement différenciée. Dans le contexte de faibles ressources des pays en développement, les zones urbaines sont mieux équipées que les milieux ruraux. Mais les espaces urbains sont également caractérisés par de grandes inégalités de niveaux de vie et par de fortes disparités d'offre de services collectifs comme les services de santé. En particulier, les populations pauvres, les plus vulnérables face à ces inégalités, ont besoin de vivre dans un environnement leur permettant d'accéder aux équipements sanitaires, ce qui est loin d'être toujours le cas dans la métropole oranaise.

Dans ce chapitre, les difficultés d'accès aux soins sont analysées selon une étude de l'offre urbaine en établissement de santé et selon les entretiens avec les membres des ménages enquêtés. L'objectif de ce chapitre est plus précisément d'étudier les conditions d'accès des habitants pauvres de la grande périphérie aux soins. En premier lieu, nous présentons l'offre sanitaire et sa répartition spatiale au sein de la wilaya. Dans un deuxième temps, l'analyse qualitative, basée sur des entretiens auprès de 60 ménages, vise à comprendre les besoins de mobilité pour l'accès aux soins, et notamment la relation entre précarité, pauvreté, mobilité et santé.

6-2-L'accessibilités aux soins

L'accessibilité aux soins, qui dépend de l'offre en services de santé, peut être entendue comme « la capacité des patients à se procurer, au moment opportun, les soins et les médicaments nécessaires au traitement par un professionnel de santé » (Commeyras et al. 2006 : 163). Dans les pays développés, l'amélioration des conditions de vie et d'hygiène a fait diminuer le taux de mortalité, cependant les inégalités de santé sont

devenues importantes. En effet, les écarts de mortalité entre les plus riches et les pauvres s'accroissent depuis les années 60 et deviennent plus importants actuellement (Chauvin, 2002). Il a été établi en France que le risque de santé est plus important parmi les populations pauvres ou vivant dans des conditions précaires (Paugam, 2002). Dans les pays en développement et notamment dans les pays africains qui souffrent de plus en plus des difficultés économiques, les difficultés d'accès aux soins pèsent fortement sur la qualité de vie des populations. L'état de pauvreté freine l'amélioration de la santé de l'individu, les frais des soins peuvent augmenter avec l'éloignement des ménages des établissements de santé et limiter l'accessibilité aux soins. Pour la population pauvre ou démunie, la santé est un capital, parfois le seul dont elle dispose. Améliorer l'accès des pauvres aux soins représente donc des enjeux importants.

En réaction à l'exclusion, les individus réagissent différemment : détresse ou dépression, auto-exclusion, résistance, recours à l'aide ou d'autres initiatives pour faire face à cette situation... Les réactions individuelles sont influencées par le milieu de vie des individus. Par ailleurs, la santé au regard de la mobilité peut accentuer ou diminuer l'état de précarité et d'exclusion.

En Algérie et dans d'autres pays du Maghreb, pour lutter contre les inégalités sociales de santé, l'État tente d'appliquer des réformes pour répondre aux besoins de la population, mais les résultats restent insuffisants. En effet au Maroc « le système de santé continue de souffrir d'une forte iniquité aussi bien dans la contribution au financement que dans l'accès aux soins » (Aziz, 2007 : 2). En Algérie, la médecine gratuite a été instaurée pour l'ensemble de la population, dès l'indépendance, afin de rendre accessible les soins à toutes les catégories sociales (Boussouf, 1998). Des maladies telles que la variole, le typhus, la peste ont disparu ou sont en voie de disparition, même si un foyer de peste, apparu au Sud de la wilaya d'Oran en 2003, continue à constituer un danger pour la région. Mais, dans les faits, l'accès aux soins reste tributaire de contraintes liées à l'insuffisance de l'offre, de personnel et l'absence de prise en charge des soins gratuits pour les démunis obligés d'acheter les médicaments pour se soigner dans les hôpitaux. L'État attribuerait en dépenses de santé environ 340 euros / an / habitant ce qui reste insuffisant (par rapport à 3430 euros en

France)¹. L'accès aux soins devrait constituer un droit pour tous, mais c'est loin d'être le cas, pour des raisons liées au coût des soins et à l'absence très répandue de couverture sociale mais également aux difficultés de mobilité quotidienne rencontrées par les populations défavorisées. Un travail de recherche sur l'offre de soin dans les hôpitaux d'Oran montre la variabilité de la prise en charge médicale et la répartition des ressources entre les services reste inégales en plus d'un système de sécurité sociale déficient (Chougrani, 1998).

Mieux connaître les inégalités sociales et spatiales d'accès aux soins peut contribuer au développement durable du territoire urbain, si cette connaissance permet aux politiques urbaines d'apporter plus d'équité sociale et de meilleures conditions de vie.

La wilaya d'Oran d'une surface de 2114 km², située au nord ouest de l'Algérie, compte 1,5 millions d'habitants répartis sur 26 communes². Les questions de la répartition de l'offre sanitaire et de l'accès à la santé en Algérie ont déjà été étudiées par des géographes, des sociologues, des épidémiologistes, mais sur quelques zones seulement (Boussouf, 1998., Hadjidj., 1995., Mebtoul, 2003). Ainsi, Boussouf (1992), dans son ouvrage sur la géographie et santé en Algérie, présente la géographie des pathologies et leur dynamique spatiale et temporelle. Cette étude qui concernait en particulier la région Est d'Algérie a permis d'éclairer les facteurs, humains, sociaux, mais aussi environnementaux, favorables à la propagation des maladies.

6-3-Rappel du corpus d'entretien et méthode d'analyse de la répartition des services de santé

L'analyse de la répartition des infrastructures de santé et des effectifs de médecins sur le territoire de la wilaya a été réalisée par le biais de cartes, à l'aide d'un SIG. L'approche des besoins des populations démunies, de leurs conditions sanitaires et des difficultés dans l'accès aux soins selon les résultats d'entretiens semi-directifs portent plus largement sur les conditions de vie et les modes de vie, l'accès à la ville et les besoins

¹ Article de presse. El Watan. 17-05-2008.

² Selon le dernier recensement général de la population et de l'habitat de 2008 (<http://www.dpat-oran.dz/resulrgph08.html>).

de déplacement des résidents des périphéries pauvres d'Oran. La démarche qualitative permet d'étudier les relations entre les conditions de vie, la mobilité et l'accès aux soins, pour analyser les inégalités de santé (Fassin, 2000).

Effectuer de façon plus systématique et actualisée des études sur les disparités d'accès aux soins doit permettre de connaître les carences et de contribuer à améliorer la situation sanitaire. Selon Curtis (2007 : 29) « de nombreux géographes de la santé ont utilisé des cadres conceptuels et empiriques qui distinguent théoriquement les différences de santé dues aux facteurs contextuels (dimensions des territoires) et aux facteurs de composition (caractéristiques des individus) ». Pour considérer à la fois les facteurs contextuels et individuels, nous appréhendons la question du lien entre pauvreté et précarité, conditions de mobilité et accès à la santé en deux temps. Tout d'abord, nous analysons la répartition des infrastructures de santé à l'aide de statistiques communales de la Direction de la Santé et établies par la Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire de la wilaya d'Oran (DPAT) sur l'offre de soins à Oran en 2006. Cette distribution de l'offre de soins donne de premiers éléments pour apprécier l'accessibilité à la santé. Puis nous présentons des résultats d'entretiens, menés dans les périphéries pauvres et sous-équipées, quant aux difficultés concrètes rencontrées dans l'accès à la santé.

6-4- Urbanisation incontrôlée et effets sur l'état de santé

Les grandes villes d'Algérie continuent à s'étendre sur le territoire des périphéries, souvent en l'absence de tout équipement, et loin des infrastructures de santé. A Oran, le processus d'urbanisation a été favorisé par l'accroissement de la population d'un côté et par l'implantation des zones d'activités locales de l'autre. L'expansion de l'habitat se fait de plus en plus de façon non planifiée, du fait du désengagement de l'État dans le contrôle de l'urbanisation depuis la crise politique des années 1990. Ces zones d'habitat non planifié (bidonvilles, constructions illicites) sont dépourvues de réseaux de canalisation d'eau potable et d'eaux usées comme services collectifs.

Concernant l'accès à l'offre de santé en ville, ces zones sont également mal desservies par les transports collectifs de type artisanal et les taxis clandestins qui desservent les axes goudronnés. Pour se rendre à la ville centre, il est nécessaire d'emprunter plusieurs

bus, ce qui entraîne des dépenses importantes. Les habitants de la périphérie pauvre ont également un faible taux de motorisation. Selon l'enquête transport de 2000, le taux de motorisation des ménages de l'ensemble de l'agglomération d'Oran était de 21 %, mais nettement moins dans certaines communes de la périphérie (BETUR, 2000).

Les études montrent que les zones périurbaines en Algérie connaissent d'importants problèmes sanitaires (Boussouf, 1992) pour l'Est algérien, c'est dans les lieux à forte concentration que se multiplient les maladies. Elles ont ainsi été favorisées par une urbanisation accélérée et non planifiée. Les communes urbaines et suburbaines sont touchées par la maladie dans l'Est algérien, de même que les communes rurales sur lesquelles se sont agglomérés les migrants, notamment à cause des problèmes d'hygiène liés à l'eau : manque de canalisations d'eau potable et d'eaux usées, ou installations défectueuses (dans le cas de la fièvre typhoïde). L'espace urbain de la périphérie, lieu de concentration de populations pauvres, est plus vulnérable aux maladies, alors qu'il manque d'équipements sanitaires, comme le montre la répartition des équipements et des services de santé.

6-5- Une répartition inégale des infrastructures de santé sur le territoire oranais

Dans cette partie, il s'agit d'étudier l'existence de disparités sociales de santé entre la ville d'Oran et sa grande périphérie. Dans les villes, la médecine est un instrument utilisé par l'État pour amener la population à adhérer aux orientations modernistes pour la mise en œuvre des programmes sanitaires (Mebtoul, 2003). Mais au niveau national, selon des chiffres publiés par la presse, il existe un déséquilibre en matière de répartition des structures de santé³, Alger dispose de plus de la moitié des structures ; l'Est et l'Ouest partagent près de un cinquième et le Sud se situe en dernière position avec un trentième.

Oran dispose d'un schéma directeur de santé pour la prévision de constructions en matière de santé. Ces orientations sont confrontées à la croissance des besoins des

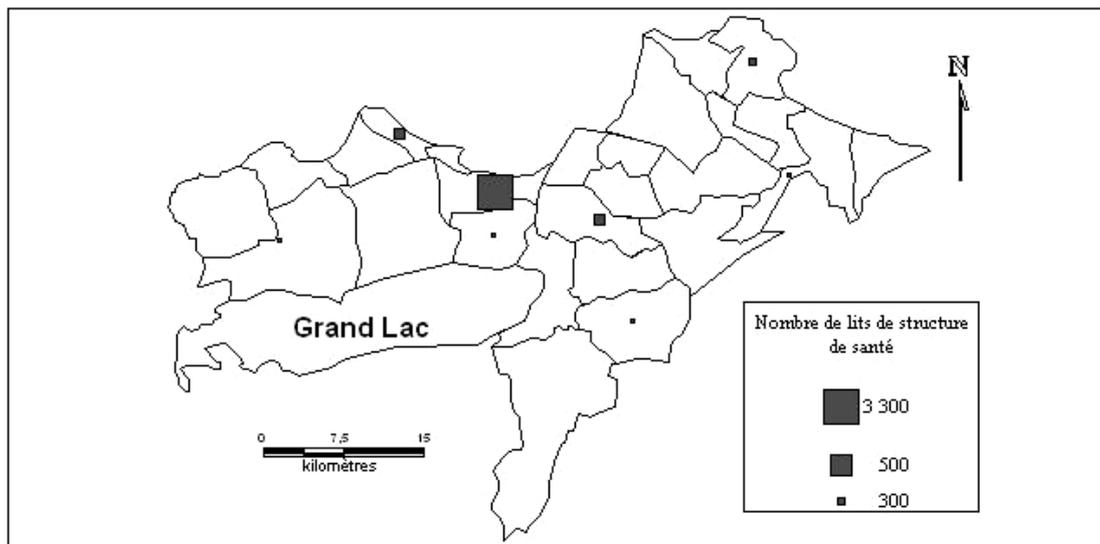
³ Article de presse. El Watan. 25 octobre 2004.

habitants et à la différenciation sociale entre les zones qui font apparaître des inégalités d'accès à la santé. Afin de mieux comprendre ces disparités spatiales nous présentons l'analyse de l'offre sanitaire à Oran sur la base de statistiques de la santé de l'année 2006 par commune, en distinguant deux dimensions :

- Les établissements, hospitaliers généralistes d'une part, et de cliniques, polycliniques et établissements spécialisés d'autre part ont donné lieu à une classification des communes en trois groupes ; en fonction respectivement du nombre de lits et du nombre d'établissement pour 10 000 habitants. Les centres de santé et salles de soin n'ont pas été représentés dans l'analyse. Ils sont disponibles de manière plus homogène sur toutes les communes sauf dans la commune d'El Braya, mais n'assurent qu'un premier niveau de soins.
- Les taux de médecins spécialistes et généralistes exerçant dans les secteurs privé et public pour 10 000 habitants.

Ces analyses ne peuvent prétendre à une description très fine de la réalité mais permettent d'avoir une appréciation à une échelle globale de l'offre en services de santé.

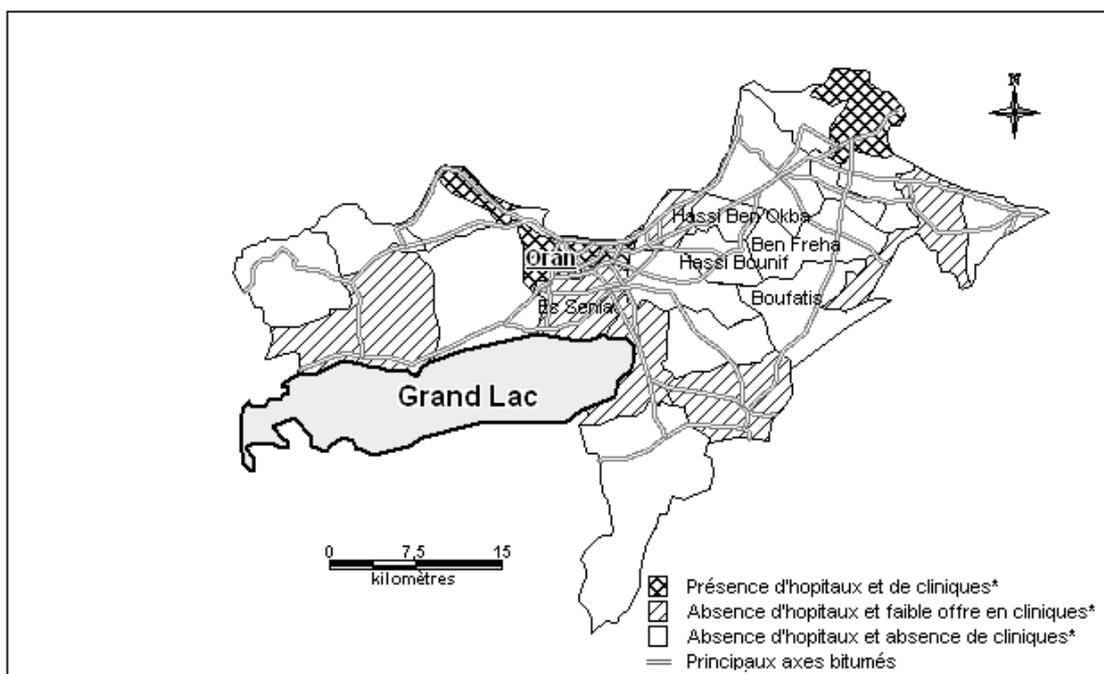
La moyenne pour la wilaya est de 30 lits pour 10 000 habitants (Carte 6-1). Le nombre de lits d'hôpitaux est très concentré dans la ville centre. Seules les deux communes d'Arzew (à l'extrême Est où se localise le complexe pétrochimique) et de Ain El Turck (à l'Ouest, commune balnéaire et à vocation touristique) disposent d'hôpitaux sur leur territoire (Carte 6-2). L'hôpital situé dans la commune d'Arzew est loin de 6 Km de la ville d'Arzew car implanté dans le village d'El Mohgoun. Aussi les habitants de la ville d'Arzew comme ceux des autres communes limitrophes dépendent du transport collectif pour se rendre à cet hôpital. La commune de Bir El Djir située en deuxième classe dispose d'établissements spécialisés en pédiatrie et d'autres cliniques privées. Hormis cette commune, les cinq communes de cette classe ont une faible offre en établissements spécialisés telles que les maternités. La commune de Sidi Chami représentée en dernière classe comporte un établissement spécialisé en psychiatrie en situation de déficit car destinés aux malades à l'échelle régionale ; cette commune n'offre pas les autres services de santé spécialisés. La carte 6-3 situe 17 communes qui dépendent très fortement de la ville pour leurs besoins de santé même si elles possèdent des dispensaires et des salles de soins.



Carte 6-1 : Répartition des centres de santé par commune

Source : Rebouha selon les statistiques de 2006 collectées auprès de la Direction de l'Aménagement et de la Planification du Territoire de la wilaya d'Oran.

Auteur : Rebouha F

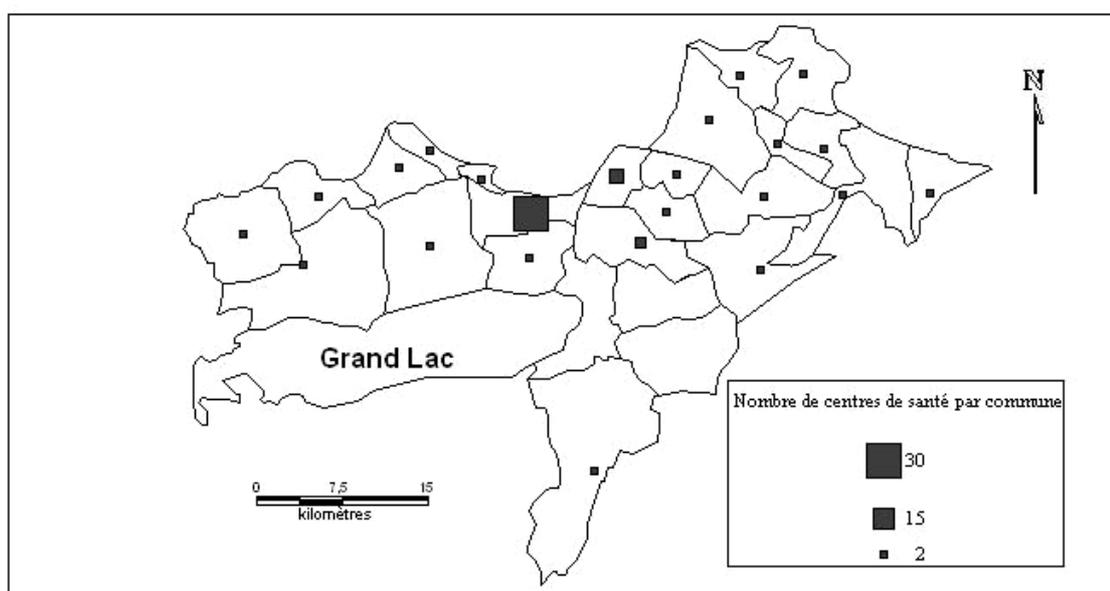


Carte 6-2 : Répartition du nombre de lits d'hôpitaux et des établissements spécialisés, réseau de voirie et communes enquêtées à Oran

* Y compris les établissements spécialisés en santé.

Auteur : Rebouha F

La concentration touche également les structures nécessaires au fonctionnement des soins dans les établissements de santé, telles que les laboratoires d'analyse. Ceux-ci sont au nombre de 21 dans la ville d'Oran et les communes d'Arzew et d'Es Senia disposent d'un laboratoire. En matière de médicaments dans les 487 pharmacies situés dans la wilaya, 272 sont concentrées dans la ville d'Oran, certaines communes telles que Sidi Ben Yebka ne disposent que d'une seule pharmacie, d'autres quartiers n'ont pu bénéficier d'une pharmacie que durant ces dernières années pendant que d'autres zones sont toujours en attente.

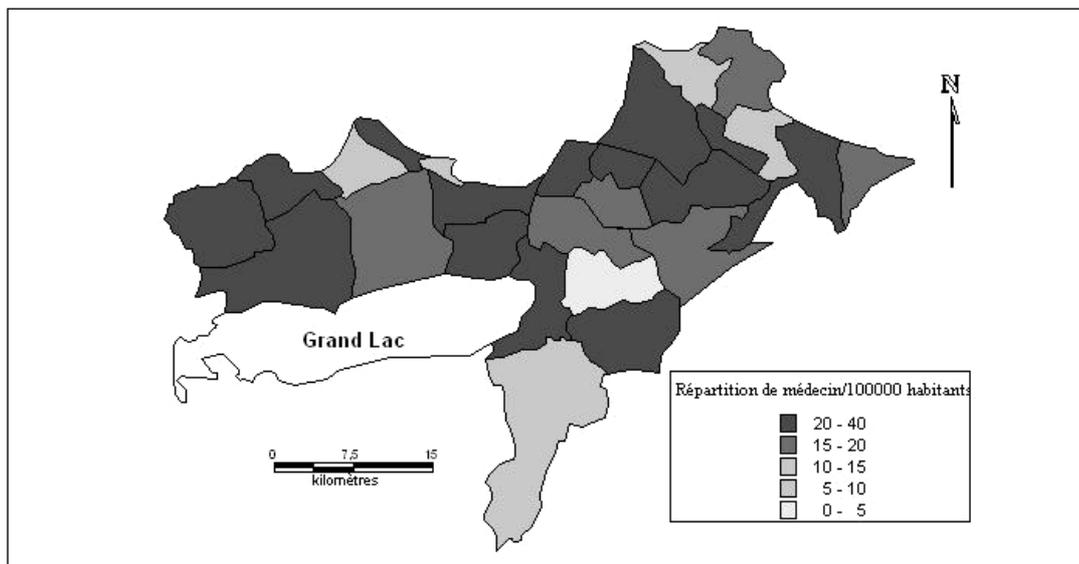


Carte 6-3 : répartition des centres de santé

Auteur : Rebouha F

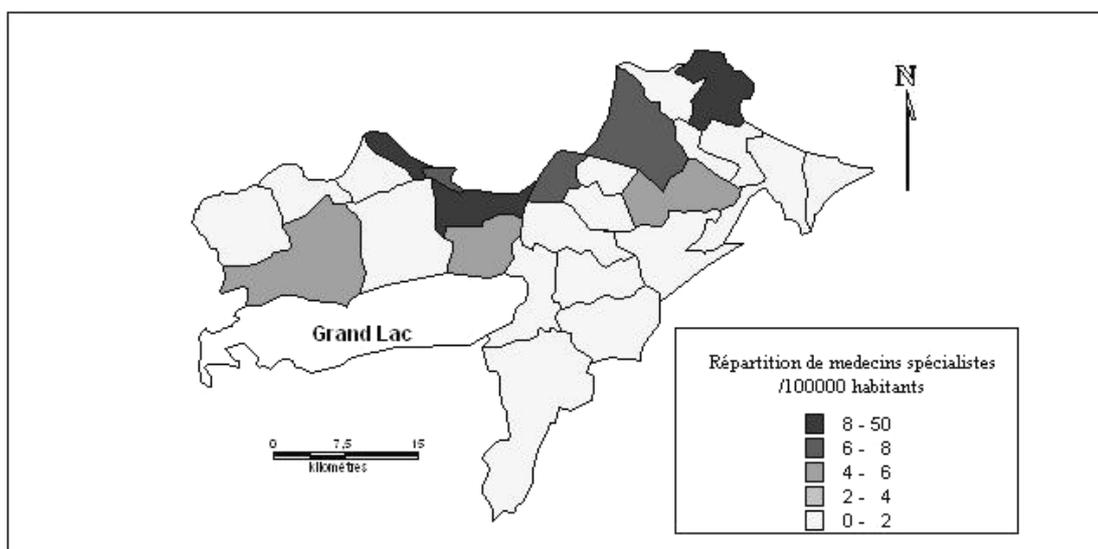
La wilaya d'Oran dispose en moyenne de 5 médecins généralistes pour 10 000 habitants (Carte 6-4). Par rapport à la figure précédente, la répartition des médecins spécialistes (Carte 6-5) et de généralistes (Carte 6-6) met en évidence une concentration similaire avec trois classes : la première classe présente une concentration des médecins dans la ville centre (Oran) ainsi qu'à Ain El Turck et Arzew, en dernière position la 3ème classe composée de 11 communes présente le plus gros déficit en médecins spécialistes et une faible offre en médecins généralistes. Un nombre non négligeable de communes ont un faible nombre de généralistes et de spécialistes par habitant. Les médecins généralistes de ces communes, qui exercent dans des centres de santé ou en fonction

libérale sont confrontés à une demande très importante, cette situation pesant sur la qualité des soins. Hormis ces trois communes, toutes les autres présentent un déficit marqué de médecins spécialistes qu'entraîne pour les résidents de périphérie des déplacements vers Oran, avec des temps et des distances importants.



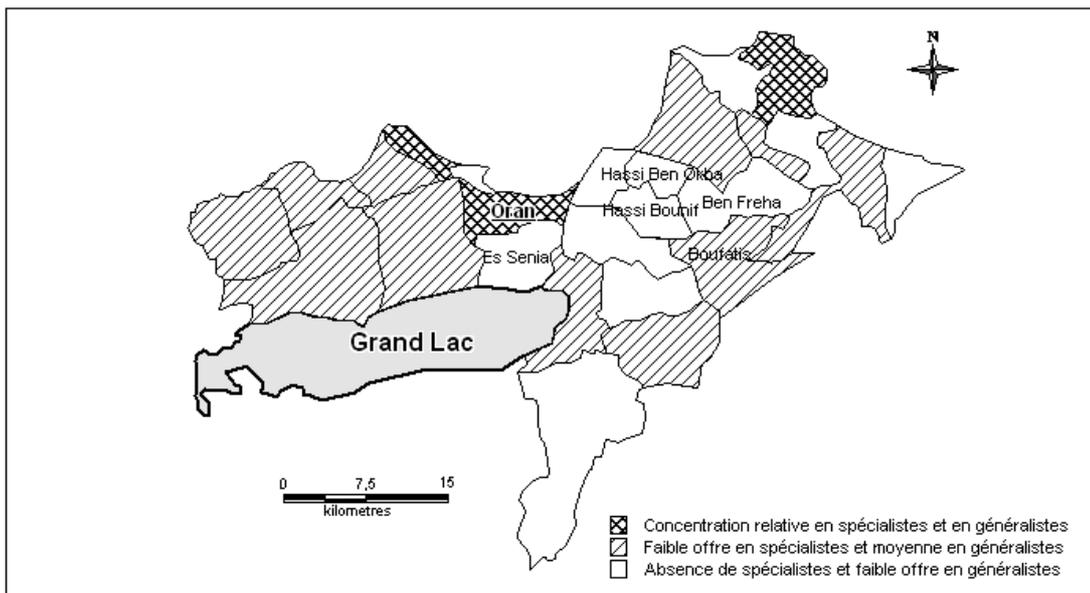
Carte 6-4 : Répartition du nombre de médecins généralistes à Oran

Auteur : Rebouha F



Carte 6-5 : Nombre de médecins spécialistes par 100 000 habitants

Auteur : Rebouha F



Carte 6-6 : Répartition du nombre de médecins généralistes et de spécialistes à Oran

Source : Statistiques de 2006 collectées auprès de la Direction de l'Aménagement et de la Planification du Territoire de la wilaya d'Oran.

Auteur : Rebouha F

Comme l'indique le tableau 6-1, les habitants de la périphérie ont besoin de se déplacer vers la ville centre d'Oran pour bénéficier des soins dans les structures de santé (établissements hospitaliers universitaires, hôpitaux, cliniques) et pour consulter des médecins spécialistes.

Tableau 6-1 : Infrastructures sanitaires et médecins dans les communes où ont été effectués les entretiens, et comparaison avec la commune d'Oran (année 2005)

Commune	population/ total wilaya (%)	lits de structures de santé	total Lits structures de santé (%)	Nombre de centres de santé	Nombre de salles de soins	Nombre de médecins généralistes	Nombre de médecins spécialistes
Oran	44,4	3241	75,1	22	2	183	285
Hassi Bounif	4,5	6	0	2	2	12	0
Es Senia	6,2	240	0	1	1	19	4
Boufatis	0,8	0	0	1	4	2	0
Hassi Ben Okba	0,8	0	0	1	0	1	0
Ben Freha	1,2	0	0	2	0	4	1

Source : Données fournies par la direction de l'aménagement et de la planification de la wilaya d'Oran et la direction de la santé.

Cette répartition inégale des infrastructures de santé peut avoir des effets différenciés sur la santé selon le milieu social. Les communes où des entretiens ont été effectués font toutes partie des classes déficitaires en services de santé. Leurs habitants ont donc besoin d'effectuer des distances importantes pour accéder aux soins. La distribution de l'offre permet de souligner l'importance du transport collectif, le taux de motorisation restant très faible chez les ménages pauvres. Or cette desserte, qui est faite par des opérateurs artisanaux, est souvent mauvaise. En effet ceux-ci circulent essentiellement sur les grands axes, et sont souvent en nombre insuffisant, entraînant des longs temps d'attente et des conditions de transport difficiles. La durée de trajet en transport collectif pour se rendre au centre d'Oran depuis la périphérie varie d'une à deux heures. Le coût de transport réparti sur différentes lignes de transport ou une seule ligne selon la

localisation de la zone en périphérie est estimé entre 20 Da⁴ à 60 Da (Rebouha et Pochet, 2009). Les habitants des quartiers informels en particulier doivent marcher pour accéder aux principaux axes du réseau de voiries bitumées où se situe le plus proche arrêt de la ligne de transport des lignes de transport collectif (figure 6-2). Souvent le trajet à pied devient pénible est difficile en particulier pour les handicapés car long de 20 à 40 mn, selon les cas, et effectué sur des pistes en mauvais état ou un réseau de voirie dégradé.

Les quartiers enclavés, éloignés de la ville, sous-équipés en services sanitaires, peu motorisés et mal desservis par les transports en commun sont ainsi les plus touchés par ces inégalités territoriales d'accès aux soins. Ces inégalités ont une influence sur le rapport que peuvent entretenir les habitants avec leur santé. D'autres facteurs jouent également un rôle, et notamment la qualité de service dans les hôpitaux à Oran, comme le montre une étude, qui a permis d'observer des attitudes et comportements gênants pour l'utilisateur à l'hôpital (Hadjidj, 1995). Les malades expriment un sentiment de frustration et d'exclusion dans le lieu de l'hôpital et se méfient de l'offre hospitalière du fait d'un manque de dialogue avec le corps soignant. En effet, le malade à l'hôpital doit prendre en charge sa literie et sa nourriture, et parfois acheter les médicaments et faire ses examens médicaux dans des établissements privés pour pouvoir accéder à des soins dans les hôpitaux⁵. Ces services devraient être mis à la disposition de l'utilisateur de l'hôpital mais la réalité est toute autre⁶. Ces comportements n'encouragent pas la population à recourir aux soins à l'hôpital et ne permettent donc pas la prévention contre les maladies. Là encore, les pauvres sont les plus vulnérables vis-à-vis de cette situation. De même, dans une étude qui a concerné deux villes en Afrique subsaharienne, Conakry et Douala, la mauvaise qualité de service des équipements de santé publics⁷ sur le territoire urbain est le principal obstacle ressenti pour y accéder. Le coût est considéré comme le deuxième obstacle car le recours aux cliniques privées n'est pas envisagé par la catégorie de population pauvre du fait de leurs coûts

⁴ Da : le Dinar Algérien, 10 Da= 0,1€)

⁵ Comme le rapporte la presse (El Watan, 17-05-2008).

⁶ Idem.

⁷ Ces équipements manquent de matériel et de personnel qualifié en nombre suffisant.

inaccessibles (Sitrass 2004 a et 2004 b).

L'offre sanitaire se caractérise par les inégalités en termes de desserte de médecins, un important déficit en médecin spécialistes et une pénurie de pharmaciens. Ces disparités justifient le besoin de déplacement des populations de la périphérie et des zones périurbaines vers la ville pour accéder aux services de santé les plus nécessaires. Ces besoins de déplacements pour les soins sont bien réels, comme le montrent les entretiens effectués avec les habitants pauvres des cinq communes citées. La proximité des lieux de santé n'implique pas systématiquement accessibilité, d'autres formes de distances en relation avec les caractéristiques socioéconomiques ou culturelles limitent le recours aux soins (Picheral, 2001). Mais à l'inverse cet éloignement géographique a des conséquences dans l'usage des services de santé par les habitants des périphéries pauvres.

6-6- Difficultés d'accès aux soins : coûts et contraintes

Avant d'analyser les entretiens, il faut préciser le profil des personnes enquêtées. La grande majorité peut être classée comme faisant partie des catégories défavorisées. Les caractéristiques des enquêtés sont réparties selon l'emploi, le niveau d'instruction, le genre, l'âge et le type d'habitation.

Les emplois précaires sont très répandus dans les quartiers de la périphérie et un grand nombre d'actifs interviewés n'ont pas un emploi salarié stable (même si nous avons aussi rencontré des ménages avec un emploi qui leur assure un revenu régulier et une couverture sociale permanente). La majorité des ménages vivent en dessous du seuil de pauvreté, ou ont des difficultés à subvenir à leurs besoins. Il est à noter que parmi les personnes interrogées, nombreuses sont celles concernées par les problèmes de santé, personnellement ou dans le foyer.

L'analyse des entretiens nous permet de connaître les pratiques spatiales, socialement différenciées sur le territoire et fait apparaître les déterminants des difficultés d'accès aux soins ainsi que les contraintes et les difficultés subies pour effectuer des mobilités obligées pour se soigner. Le coût de la consultation de médecins en Algérie varie entre

50 et 100 Da⁸ dans les centres de santé. Dans l'offre privée, la médecine générale coûte 300 Da et la consultation de spécialistes 600 Da, parfois plus. La possession de la carte de sécurité sociale permet le remboursement d'une partie des frais. De plus, le manque de moyens matériels dans les établissements sanitaires publics dirige la demande vers des établissements privés plus coûteux. L'absence d'accueil et de prise en charge des analyses médicales en plus du temps d'attente incertain font que même les ménages modestes se dirigent vers le privé pour chaque soin :

« Je vais là où on payent de l'argent. En fait, si tu vas à l'hôpital qui va te recevoir et t'accueillir, tu vas à l'hôpital pour les analyses, ils te disent....le médecin, l'autre jour m'a donné les analyses à faire, mon fils est allé voir, ils lui ont dit, elle vient à 7h ou 6h et elle reste pour attendre et elle attend, combien de temps je vais attendre ». (Femme de 49 ans, Hai Chahid Mahmoud).

L'offre en soins dans les établissements publics en terme de qualité de diagnostic médical ne satisfait pas la demande. Dans les centres de santé de la périphérie, ce sont des médecins généralistes qui prennent en charge les malades. La non satisfaction des malades par rapport à l'auscultation médicale réduit la confiance dans le traitement médical établi par le médecin. Il en résulte un recourt aux établissements privés et l'absence de prévention médicale.

« Ce médecin là, il reste assis sur la chaise et il te demande qu'est ce qui te fait mal, et puis il remplit l'ordonnance, il ne fait pas la visite (l'auscultation médicale), il ne t'examine pas, il ne cherche pas à voir l'endroit où tu as mal ». (Femme de 49 ans, Hai Chahid Mahmoud).

6-6-1- Environnement et précarité du logement : conséquences sur la santé

Les territoires qui accueillent une population pauvre sont sur le plan sanitaire des milieux à risque. Sur le plan épidémiologique la réapparition de maladies menace les habitants en manque de ressources financières et résidant dans des environnements dégradés et sous-équipés (Yapi-Diahou, 2002). Une infection ou une maladie peuvent se

⁸ 100 Da équivaut à environ 1 euro. Da=dinar algérien

développer par la présence de certaines conditions favorables, « climat de la maladie » (Boussouf, 1992 : 17-18) : habitat, hygiène, densité de la population, le niveau socioéconomique, consommation alimentaire, mœurs,.... Les habitants défavorisés de la périphérie sont tous concernés par au moins un de ces facteurs, ne serait-ce que par la précarité de l'emploi, l'instabilité et la faiblesse des revenus. L'enquête effectuée en 2007 montre que les revenus varient entre 2000 Da à 10 000 Da par mois pour des ménages composés de 3 à 10 personnes. Nous avons également rencontré des ménages se déclarant sans revenus, dépendant des aides du voisinage ou des relations familiales. Les conditions de logement vont de pair avec ces faibles revenus.

Les logements des quartiers enquêtés, baraques surpeuplés dans les bidonvilles de la périphérie sont souvent construits en matériaux de fortune, planches de récupération, parpaings, tôle : nous avons été reçus par des familles composées de 5 personnes logées dans une seule pièce. Des pièces sans fenêtre, où l'aération se fait par la porte, la seule ouverture, des rues malpropres, sans réseau d'assainissement (les évacuations se font sur la rue à ciel ouvert, sur certains passages des regards et des canalisations sont réalisés par les habitants), (Figure 6-1) les eaux usées se déversent, les déchets s'accumulent...

« On n'a pas de route, la saleté, la fumée, les autres jettent leurs déchets [ménagers] ici, et puis les déchets ils les brûlent, à côté » (Ain el Beida, homme de 38 ans).



Figure 6-1 : Des canalisations à ciel ouvert au Douar de Med Boudiaf (août, 2008)

Il est difficile à travers les entretiens de faire un lien de causalité direct entre ces conditions de logement difficiles et les problèmes de santé, même si l'absence d'hygiène est cause de maladie comme la gale pour le cas d'un ménage. Car au niveau des quartiers et îlots, les eaux usées à l'air libre, les décharges des déchets ménagers, proximité de pylône de haute tension (Figure 6-2), des regards réalisés de manière anarchique (Figure 6-3) la poussière altèrent l'état de l'environnement urbain comme milieu de vie, et entraînent un risque de maladie sur la population.

Dans les habitations précaires, le risque d'accident domestique est bien réel, ainsi cet exemple, qui pose également le problème de la faible disponibilité des véhicules, montre les risques auxquels les résidents sont confrontés :

« Á Ain El Beida, cela fait deux ou trois jours, une femme s'était électrocutée⁹,

⁹ Dans les bidons villes, les habitants recourent au branchement illicite au réseau d'électricité en ignorant les mesures de sécurité.

on a cherché à la transporter mais le temps qu'on ait trouvé une voiture, c'était trop tard, elle est morte, si on a trouvé du transport à temps on aurait pu la sauver » (Homme de 30 ans, Ain El Beida).



Figure 6-2 : des habitations construites à proximité d'un pylône d'électricité et le risque permanent d'électrocution à Med Boudiaf (août, 2008)



Figure 6-3 : des regards réalisés par les habitants sur un passage étroit pour les eaux usées au niveau des passages au bidonville de Ain El Beida (septembre, 2008).

A l'évidence, les conditions de logement ne sont pas sans conséquences sur les problèmes de santé. De plus, le manque de ressources financières est également la principale cause de sous-alimentation aux conséquences déterminantes sur l'état de santé des habitants pauvres. L'accès irrégulier, sélectif, aux aliments est susceptible d'expliquer les carences nutritionnelles, la privation et les habitudes alimentaires néfastes pour la santé comme le décrit Fassin dans des situations de ménages défavorisés en France (Fassin, 2000). De plus, les dépenses se font souvent à crédit, chez les petits commerces du quartier, moyennant des prix élevés :

« Parfois on ne trouve rien à manger, on ne peut pas manger deux fois par jour. Quand on n'a pas d'argent, mon mari achète par crédit du petit local [de première nécessité], on n'a ni santé ni rien. On souffre ». (Femme de 33 ans, Ain El Beida).

Mais le handicap supplémentaire que représente cette localisation pour l'insertion des individus joue également sur l'état de santé, comme le montre Paugam (2002).

Plusieurs personnes enquêtées, ont montré une grande nervosité, d'autres ont paru très abattus lors des entretiens. Les maladies mentales et les problèmes psychologiques peuvent avoir de multiples causes. Parmi celles-ci, montre que la souffrance psychique est le produit des situations d'exclusion et renforcerait la précarité (Aïach, 2002). Le mal-être et le ressentiment par rapport à la situation de pauvreté et de précarité créent un sentiment de souffrance. Selon Berthélémy (2008), les effets de la marginalisation sont multiples pour les jeunes ; suicide, délinquance, dépressions, comme en témoigne ce jeune homme de 25 ans (Hassi Ameur) :

« J'ai souffert la souffrance noire [...] Parfois j'ai des idées noires, je te dis la vérité, je peux faire des choses graves, je pense au suicide, parce que la vie que j'ai eu m'a fait descendre au plus bas, que je voyais tout sombre ». (Homme de 25 ans, Hassi Ameur).

Prévenir et agir contre les troubles mentaux, neurologiques et psychosociaux fait partie de l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des habitants. Mais cette mission

n'est pas remplie : à l'échelle nationale, on compte seulement 1 médecin psychiatre pour 100 000 habitants¹⁰.

Ces situations de dépression et de dégradation de la santé mentale comme les problèmes liés à la mauvaise santé physique peuvent renforcer la vulnérabilité et la marginalité des habitants pauvres de la périphérie dépourvus de tout moyen d'aide et de prise en charge. Entre pauvreté, mauvais état de santé, précarité et sous-équipement en services de santé, une spirale négative s'installe, notamment lorsque l'état de santé dégradé ne permet plus d'aller travailler. Plus ou moins forte selon les quartiers, la précarisation contribue en retour à la ségrégation spatiale entre les zones (Aïach, 2002., Parizot, 2004).

6-6-2 Les soins : des coûts difficiles à assumer

Comme le rappelle Commeyras dans son étude sur la consommation de soins au Cameroun (2006), les dépenses d'accès aux soins sont réparties entre la consultation, les médicaments, l'hospitalisation selon les cas, les examens et le transport. Une famille africaine pauvre ne peut supporter la totalité de ces dépenses (Sitrass 2004a et Sitrass 2004b, sur les villes de Conakry et Douala) ce qui limite fortement l'accès aux soins. De même, dans le cas des ménages pauvres pour lesquels la seule ressource est l'emploi dans le secteur informel et n'ont aucune couverture sociale, il devient courant de renoncer à une partie des dépenses :

« J'ai un contrôle par semaine pour mon cœur à St Eugène [quartier situé dans la ville d'Oran], mais je n'ai pas les moyens pour aller faire le contrôle. Je n'ai pas les moyens d'acheter les médicaments. Je n'ai pas la carte de la sécurité sociale. Le médicament des fois j'achète, des fois je ne l'achète pas, ça coûte 2800 Da. En plus du contrôle je dois payer le transport et 600 Da pour la consultation en plus de l'ordonnance ». (Femme 48 ans, Ain El Beida).

« J'ai demandé au médecin de ne pas me prescrire trop de médicaments ». (Femme de 62 ans, Ain El Beida).

¹⁰ Le Quotidien d'Oran, 19-04-2008.

L'absence de sécurité sociale entrave l'accès aux soins. Ces habitants connaissent des difficultés d'accès à la couverture sociale même après plusieurs démarches et se trouvent exclus de ce droit. Même si des tentatives de réforme du système sanitaire se font en Algérie, des individus rencontrent des difficultés pour régulariser leurs situations comme le cas de cet homme qui a été contraint du fait de son handicap qui l'oblige à se déplacer en chaise roulante à mettre un terme à ses démarches et rester sans couverture sociale :

« Je travaillais à la Sonelgaz, je suis handicapé depuis 2001 je n'ai pas pu régler mon dossier pour percevoir mon indemnité Je n'ai pas de ressources. En plus je n'ai pas de carte avec quoi je vais payer les médicaments ». (Homme de 56 ans, Hassi Ameer).

Les ménages pauvres ne bénéficiant pas de couverture sociale préfèrent l'automédication et le recours à des plantes médicinales, moins coûteuses. Ces ménages attendent que l'état de santé se dégrade pour recourir à un médecin spécialiste et il devient nécessaire d'utiliser toutes les stratégies pour payer la consultation, les analyses et les médicaments, d'autres se contentent d'acheter les médicaments :

« Je ne vais pas chez le médecin, j'achète les médicaments moi même, quand je suis très malade, je vais voir le médecin, je me débrouille et j'y vais, je cherche, on m'a demandé des analyses, ça a dépassé 10 000 Da [...] J'ai vendu la vaisselle, j'ai cherché l'argent et j'ai payé ». (Femme de 43 ans, Hassi Bounif).

« Moi, le médecin ne me connaît pas, on achète les médicaments sans voir un médecin ». (Homme de 57 ans, Hassi Bounif).

Les ménages, aux ressources financières limitées, optent pour les plantes médicinales pour se faire soigner, pour leur coût inférieur. L'automédication et le recours à la médecine traditionnelle ont été également observés dans les villes d'Afrique subsaharienne (Commeyras et alii, 2006 et Diaz Olvera et alii, 2008).

« Je pris dieu pour demander la guérison, des fois, on ne dine pas, on dort avec

le ventre vide ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameur).

Lorsque ces gens tombent malades, ils sont alors incapables de travailler. Comme ils travaillent dans l'informel, ils ne bénéficient pas de la sécurité sociale et deviennent de plus en plus démunis. La faiblesse du niveau de vie, le mauvais état de santé et la sous-alimentation se trouvent combinés pour augmenter les difficultés du ménage, qui traduisent une réelle souffrance.

6-6-3 Une mobilité pour la santé coûteuse, des transports pénibles: des difficultés plus grandes en cas de maladie

Comme il a été montré par ailleurs, la distance peut être un obstacle pour certains soins hospitaliers et peut constituer un facteur de risque pour certaines maladies où l'urgence médicale et chirurgicale est essentielle. Ainsi à Conakry, l'éloignement par rapport aux équipements sanitaires et qui se traduit en temps d'accès devient un obstacle, en particulier lorsque le lieu de résidence est excentré. Le temps moyen d'accès des ménages pauvres à l'hôpital passe ainsi de moins de 30 minutes pour les résidents du centre à près de 2 heures dans les périphéries les plus éloignées. Le pourcentage de ménage déclarant recourir à l'hôpital décroît alors de 78 % à 56 % (Sitrass, 2004 a). A Oran, dans, les quartiers périurbains lotis, les équipements sanitaires continuent à diriger les malades vers les cliniques du centre. Car ces centres de santé disposent de peu de moyens humains et matériels et n'offrent pas de soins aux malades. Les habitants de ces quartiers ont l'habitude de recourir aux transport ou au service d'un voisin pour accéder aux services de soins situés au centre ville, le temps de déplacement varie de une à deux heures comme c'est le cas à Boufatis :

« Il y a un dispensaire à Boufatis mais il n'y a pas de médecins, quelqu'un qui a un problème urgent de santé, le temps qu'il se rende à Oran, il aura rendu l'âme. Si tu vas au dispensaire ils te disent il n'y a rien, ma sœur a marché sur un clou, elle est allée au dispensaire, ils lui ont dit que l'injection n'était pas disponible, il faut aller l'acheter alors mon mari l'a emmené à la clinique privée de Point du Jour (Oran ville) [...] il n'y a rien ici ». (Femme de 44 ans, Boufatis).

De même que dans les quartiers informels qui ne disposent pas d'équipements de santé, les temps pour accéder aux hôpitaux et cliniques du centre peuvent également atteindre deux heures, avec les transports collectifs classiques. L'effet de la distance est aggravé par d'autres facteurs : pour une distance donnée, les déplacements ne demandent pas les mêmes efforts selon la topographie, pour les habitants d'une colline ou situés sur les rives d'un oued comme c'est le cas à Ain El Beida. La distance ressentie peut être encore plus importante selon la topographie et peut présenter une véritable barrière pour la mobilité. Les habitants des bidonvilles et des quartiers informels aux voies d'accès non bitumées et en mauvais état doivent convaincre le transporteur ou se plier à ses exigences en matière de coût du déplacement. Ils dépendent alors du bon vouloir des conducteurs de taxis clandestins pour se déplacer car c'est la seule alternative (comme le montre l'extrait ci-dessous) Aussi faut-il parfois marcher un kilomètre pénible et sur un terrain très escarpé pour rejoindre le véhicule.

« Celui qui tombe malade à 00h00 ou à 1h00, il aura rendu l'âme, aucune voiture ne vient de ce côté, il doit attendre qu'il fasse jour, et le matin seulement il peut aller voir un médecin, il y a des conducteurs âgés qui font preuve de compassion et acceptent de venir te transporter, mais des fois on ne trouve pas de transporteur ». (Femme de 62 ans, Ain El Beida).

Les habitants sont parfois obligés d'effectuer une marche de 20 minutes et plus sur un chemin escarpé ou de louer un taxi clandestin ce qui leur coûtera 100 Da à 300 Da en fonction de la distance et du temps de transport, soit l'équivalent du prix de la consultation, ou encore de 5 à 10 fois le tarif de la course de base. À cause des difficultés de mobilité pour les habitants de la périphérie, les déplacements pour motif santé sont rares. Si les habitants pauvres n'ont pas les moyens de prendre en charge ces frais, cela peut les dissuader d'effectuer la mobilité pour la santé nécessaire.

Les habitants démunis ne peuvent pas toujours assumer le coût de déplacements pourtant considérés comme prioritaires quand on tombe malade. Confronté à la rareté des moyens de transports et à leur coût, ils reportent la prise en charge des malades et prolongent leurs souffrances :

« Une fois, il y a mon autre belle fille qui voulait accoucher en fin d'après midi, il [son mari] lui a ramené un taxi clandestin à 300 Da, il [le conducteur] nous a dit qu'il ne baissera pas le prix, alors elle a attendu toute la nuit et le matin on l'a emmené et on a pris une autre voiture pour 300 Da ». (Femme de 62 ans, Ain El Beida).

Le taxi clandestin pour la mobilité de santé est un moyen de déplacement indispensable pour les habitants de la périphérie en particulier :

« Je prenais le taxi clandestin. 300 Da la course [pour se rendre aux soins] mais je n'ai plus les moyens pour y aller ». (Femme handicapée de 56 ans, Hassi Ameer).

C'est en fonction des moyens financiers que se fait le recours aux soins, ainsi :

« Le médecin m'a demandé de faire le scanner et je n'ai pas les moyens de le faire, je suis impuissante, je n'ai pas les moyens pour me déplacer ». (Femme de 33 ans, Ain El Beida).

Le poids des contraintes financières dans l'accès aux soins est déterminant pour ces habitants pauvres des zones périphériques. Il leur est difficile de supporter à la fois les frais de traitement sanitaire et le coût de la mobilité. Même lorsque le traitement est gratuit (cas du diabète) le coût du déplacement reste un obstacle :

« J'ai un rendez-vous une fois par mois à Oran, cela fait deux mois que je ne suis pas allée. Mon mari, chaque fois on l'emmène à l'hôpital à Oran, une fois par mois ou tous les deux mois, en fonction de l'argent ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameer).

Chez la quasi-totalité des personnes interrogées, cette dimension financière est déterminante, d'autant plus que plusieurs coûts se cumulent (consultation, examens, médicaments, déplacements), des dépenses de santé et de transport qui sont d'ailleurs rarement dissociées dans les témoignages recueillis.

Les habitants sont livrés à eux mêmes et prennent en charge leurs déplacements pour les structures sanitaires quel que soit leur état de santé. Autre aspect pénalisant, lié aux transports, la pénibilité importante des déplacements en transports collectifs. Les difficultés d'accès aux transports sont ressenties par tous (Rebouha, 2008). Mais encore plus fortement par les habitants malades ou handicapés car elles sont accompagnées de douleurs ou de fatigue importante :

« Mon mari qui est cardiaque, on l'emmène à l'hôpital à Oran, il ne peut pas supporter le transport, ça le rend malade ». (Femme de 42 ans, Hassi Ameur).

Résider en zones périurbaines c'est dépendre des contraintes en transport collectif telles que l'absence de moyens de transports à certaines heures de la journée ou la nuit.... Les habitants peuvent avoir recours à leurs relations de voisinage ou familiales, quand elles existent, la nuit ou durant les fêtes pour transporter les malades vers les structures concentrées dans la ville d'Oran ou disponibles dans les deux communes d'Arzew et de Ain El Turck. Ils doivent se munir des coordonnées d'un conducteur de taxi clandestin voire des deux, en prévision à tout événement. Selon le témoignage d'un conducteur de taxi clandestin, il n'hésiterait pas à transporter un voisin à n'importe quelle heure de la nuit ou de la journée pour un besoin urgent d'accéder à une structure de santé et sans frais, par solidarité.

L'accès aux soins dépend des moyens, des dispositions et des stratégies des habitants dans les zones défavorisées. Quand des besoins de santé non prévus surviennent, les ménages pauvres non motorisés ne peuvent répondre à des besoins de soins d'urgence la nuit. Dans ce cas, le risque sur la santé des résidents en zone périurbaine est important. Le cas suivant fait état d'un ménage installé dans un bidonville dans un terrain isolé par rapport au reste de la commune de Hassi Ameur et n'ayant pas de relation avec le voisinage :

« Ma fille de 15 ans à cause du fait qu'on n'a pas pu trouver du transport à 1h00 du matin, on a attendu qu'il fasse jour, Ils l'ont fait admettre immédiatement au bloc opératoire, elle a faillit mourir...À Gambetta [son ancien quartier, au centre ville], on peut trouver des clandestins à n'importe quelle heure à la placette». (Homme de 51 ans, Hassi Ameur).

6-7- Conclusion

Il était question dans ce chapitre d'avoir une connaissance plus fine des déterminants sociaux individuels et collectifs, des attitudes et des comportements de santé. Ces informations sont nécessaires pour le renouvellement des dispositifs et des moyens de l'action publique. La répartition des indicateurs de santé selon le découpage administratif de la wilaya d'Oran a fait apparaître de grandes disparités en matière d'infrastructures de santé. La promotion de la santé de la population exige une répartition sanitaire adéquate pour créer une offre équilibrée sur l'ensemble du territoire. Ces conditions n'étant pas offertes de manière égale sur le territoire présentent un risque et une menace sur la santé de la population.

Pour les habitants pauvres, aller voir un médecin implique de déboursier de l'argent pour le transport, pour les médicaments, des frais qui prennent une grande part du budget. Ne pas voir un médecin amplifie les risques sanitaires, comme le fait de ne pas bien manger et de vivre dans une maison insalubre. Ce comportement de santé chez la population pauvre est une conduite à risque en plus de la sous alimentation et l'exposition à un environnement à risque (eaux usées, absence d'alimentation en eau potable, branchement illicite aux réseaux tels que l'électricité). Il s'avère que les carences du système de sécurité sociale constituent un vrai problème pour les personnes sans ressources. Même si des programmes d'aide existent pour les maladies chroniques telles que le diabète, ces moyens ne sont pas suffisants. Dans ce contexte assez répandu d'absence d'accès à la sécurité sociale, les difficultés financières et l'éloignement des structures de santé ne font qu'accentuer la faiblesse de la prévention et font courir des risques plus importants aux habitants pauvres de la périphérie : « *Mon mari est malade et on lui a interdit de travailler* », le constat de cette femme (Hassi Ameer) est loin d'être isolé. Les maladies et l'absence de soins ont des conséquences sur le long terme. Elles contribuent alors fortement à la marginalisation et à l'approfondissement de la pauvreté dans les zones périurbaines pauvres. A l'inverse, l'amélioration des conditions de santé est, avec l'éducation, un élément central dans le développement du capital humain et dans le renforcement des capacités des populations défavorisées (Diaz Olvera et alii, 2008).

Une meilleure prise en compte de l'environnement a un rôle à jouer dans l'état de santé

des populations défavorisées. Cela nécessite de mettre comme priorités politiques l'équipement des quartiers en structures sanitaires, la prévention vis-à-vis des populations précaires, et des aides financières à l'achat de médicaments pour les ménages ne bénéficiant pas de la sécurité sociale.

Le chapitre 7 montre le lien entre les difficultés d'accès à la santé, à l'éducation et à l'emploi et présente une analyse du cumul de la pauvreté sur les populations défavorisées et les conséquences des difficultés d'accès.

Chapitre 7 : l'intégration au quartier et à la ville et problèmes de mobilité et d'insertion sociale

7-1- Introduction

Cette thèse porte sur la question centrale de l'accès à la ville des ménages pauvres des périphéries oranaises, et plus précisément des contraintes et marges de manœuvres des ménages démunis face à l'enclavement, au sous emploi et au manque d'équipements en services collectifs qui caractérisent ces quartiers pauvres de la périphérie. La pauvreté se définit en effet non seulement par des revenus insuffisants mais aussi dans la réalité par les nombreuses nécessités de base insatisfaites (OCDE, 2007). En situation de pauvreté, une part importante du budget du ménage est consacrée à l'alimentation quotidienne et au logement, aussi les autres dépenses pour l'éducation, les soins, le transport sont réduites. Comme nous l'avons vu, dans le deuxième chapitre les contraintes d'accès à l'habitat sont fortes et limitent les possibilités de mobilité résidentielle des ménages

enquêtés, le choix de la périphérie est donc fortement contraint. Ces quartiers continuent à attirer une population en quête de logement à moindre coût et concentrent d'avantage de pauvres accompagnés de plus en plus de besoins à satisfaire. Le caractère inachevé des quartiers planifiés et plus encore l'insalubrité des logements dans les douars informels ne font que renforcer les difficultés quotidiennes. Les services chargés du contrôle de l'urbanisation de ces quartiers témoignent de l'étendue du phénomène et de l'absence de solutions durables pour la population et pour le développement de la périphérie oranaise.

L'offre en transport, pour desservir les quartiers périurbains, est insuffisante. Les transporteurs privés qui assurent les liaisons périurbaines subissent quelques difficultés liées à leur activité (liées à la faiblesse du réseau de voirie et à leurs moyens financiers réduits). Comme nous l'avons vu dans le chapitre 3, face à ces difficultés et en l'absence de subvention par l'Etat, les transporteurs du périurbain cherchent à augmenter leur revenu, en effectuant le transport de personnel d'entreprises, le sectionnement du trajet ou d'exercer sur une autre ligne de transport, sans l'obtention de l'agrément, pour plus de rentabilité. Il existe des disparités dans la répartition de l'offre en transport vers la périphérie, même avec la ligne du tramway en cours construction et les lignes urbaines qui se prolongent jusqu'en périphérie et ne concernent qu'une partie de la périphérie d'Oran. Pour la plupart des liaisons, les transporteurs gèrent donc l'offre, en particulier pour le transport périurbain, de façon autonome sans coordination. Malgré ces déficiences, l'offre actuelle rend possible Les déplacements des habitants des quartiers de la périphérie. Cela dit, les habitants de la périphérie continuent à subir des conditions d'irrégularité dans l'offre de transport, de pénibilité, de manque de confort et de sécurité d'un transport autoproduit.

Ces éléments développés précédemment sur l'environnement urbain, les conditions d'habitation et d'offre en transport permettent de mieux comprendre le niveau et le degré des difficultés d'accès aux emplois et aux équipements auxquelles sont confrontés les résidants pauvres de la périphérie éloignée. Bien entendu, ces difficultés sont multiples et ne dépendent pas que des conditions de mobilité quotidienne. Dans le quatrième chapitre, l'accès à un emploi stable est une situation peu rencontrée dans le corpus d'interviewés. En revanche, il ressort, comme point commun de nombreux entretiens, que les possibilités d'emploi sont rares au quartier de résidence. La

population pauvre, quand elle arrive à trouver un emploi, a accès à des métiers à faible qualification dans le secteur informel, comme unique source de revenu. L'emploi informel est très souvent instable et précarise les ménages qui en dépendent. Par ailleurs, la disparité géographique de l'offre d'éducation et les difficultés d'accès aux services d'éducation, analysés selon les entretiens confrontés à la disparité de l'offre urbaine en établissements, montrent bien le cumul des contraintes et des obstacles pour la population pauvre. En découle un capital social et humain qui n'évolue pas, voire est de plus en plus réduit au sein des ménages pauvres, ce qui contribue également à la reproduction de la pauvreté.

Dans ce dernier chapitre, il s'agit d'apporter des éléments pour préciser les liens entre la mobilité quotidienne, l'accès aux services et l'insertion ou l'exclusion, analysés dans les chapitres précédents et particulièrement de mieux repérer et de comprendre les effets d'exclusion sociale et d'approfondissement de la pauvreté qui découlent de ces difficultés d'accès aux activités urbaines.

Le développement des vulnérabilités sociales et l'approfondissement de la pauvreté ne sont pas liés seulement aux caractéristiques personnelles de l'individu, elles peuvent être accentuées, dans certains environnements urbains, par la réduction des chances d'accès à l'emploi pour les habitants de certains quartiers de la périphérie éloignée et de la déficience de l'offre en transport. Aussi la question de l'influence du quartier de résidence sur les processus d'insertion ou l'exclusion sociale nécessite d'être étudiée.

Nous évoquerons les liens de solidarité et les aides dont peuvent bénéficier, ou pas, les membres de ménages pauvres résidant dans les quartiers périphériques. En effet, les solidarités, même faibles, peuvent représenter une ressource pour les ménages sans revenus pour s'en sortir en cas de coup dur, qu'il soit lié à la perte de l'emploi, à la maladie dont les conséquences peuvent être multiples comme la perte du logement ou la dégradation du logement, la déscolarisation des enfants, la sous-alimentation... Dans l'établissement de ces solidarités, le lieu de résidence peut tenir un rôle important.

7-2- L'espace périurbain, lieu d'exclusion ou d'intégration ?

Dans cette partie, il s'agit de connaître le lien entre la configuration spatiale et sociale du lieu de résidence et ses conséquences sur l'intégration ou l'exclusion des individus. Le quartier par ses caractéristiques propres mais aussi tel qu'il est vécu fait partie du « capital spatial » de l'individu et peut influencer l'accès à la ville et aux équipements qu'elle offre, mais aussi, le développement de capital humain et les capacités d'insertion sociale. C'est pourquoi, il est utile de définir, à partir des entretiens auprès de résidents des quartiers enquêtés, ses caractères, ses différentes perceptions et les effets sur l'insertion ou l'exclusion des personnes.

7-2-1- Eléments communs et caractères spécifiques des quartiers enquêtés

La précarité de l'espace habité, le sous-équipement des quartiers et la faiblesse de la desserte de transport sont des caractères communs aux quartiers enquêtés et qui ont des conséquences sur la mobilité des individus. Toutefois, ces disparités d'offre de services et de transport varient d'un quartier à un autre. La répartition des services en termes quantitatif et qualitatif entre la ville et sa périphérie et entre les périphéries crée une ségrégation socio-spatiale.

Dans certains cas d'enquêtés, il est possible d'attribuer des différences d'insertions liées, entre autres, au quartier. Les quartiers construits dans un cadre légal ont plus de droit par rapport aux quartiers informels et offrent plus de services, un accès aux réseaux divers et une meilleure desserte par rapport au transport collectif. Les habitants enquêtés du quartier de Hassian Ettoual ressentent moins de difficultés liées au quartier. D'autres quartiers plus éloignés des axes des lignes de transport, tel que Hai Med Boudiaf, imposent des distances de marches, en plus de la topographie difficile, pour atteindre la station de transport. Des quartiers mal desservis, de la périphérie éloignée, comme celui de Boufatis dont les habitants gardent un lien avec la ville pour l'emploi et les services sont pénalisés et subissent les perturbations en transport. Ces éléments réduisent les mobilités et rendent difficile l'accès à la ville et aux services. Les habitants des quartiers informels souffrent plus de l'enclavement dus au manque d'équipement et aux difficultés de desserte comme l'exemple du quartier d'Emir Khaled dans la commune de Hassi Bounif. En termes d'équipements, de voirie, de transport, une différenciation de répartition crée des accessibilités différentes et des besoins qui

varient. Certaines ont une offre bien moins déficitaire en terme d'éducation en ayant les différents niveaux de l'école primaire au lycée comme Hassi Bounif. Des quartiers sont relativement bien desservis parce que desservis par plus de lignes en direction de la ville que d'autres quartiers dont les habitants sont obligés de prendre deux ou trois lignes pour atteindre le lieu de destination situé en ville comme le quartier de Boufatis ou Hassian Ettoual.

De plus, le manque ou l'absence de réseaux de viabilisation : réseaux d'eau, de gaz et d'assainissement sont des contraintes à la vie quotidienne des ménages et rendent plus précaires leurs conditions de vie. Lorsque le domicile n'est pas raccordé, le ménage dépend des voisins, ou des points d'approvisionnement parfois éloignés. En effet, les enfants des ménages parcourent des distances pour la corvée d'eau ou pour ramener la bouteille de gaz.

Le quartier, est considéré comme un contenant au contenu instable et hétérogène dans les sciences sociales et les études de migrations. Même si la périphérie connaît une complexification croissante, la description des quartiers a permis de prendre connaissance de manière plus fine du cadre de vie des habitants et des perceptions. Ces quartiers sont composés de parties hétérogènes. L'hétérogénéité est un trait commun aux quartiers périurbains. Certains quartiers sont plus favorisés que d'autres par leur localisation ou l'intégration d'équipements.

Le quartier est caractérisé par son architecture et ses équipements qui fournissent une identité et des repères pour qualifier ce qui s'y fait et ceux qui y vivent (Grafmeyer, 2007). Ces quartiers ont été investis par une population migrante de la ville d'Oran et des autres villes. Les migrants se caractérisent, généralement, par la faiblesse des revenus et des qualifications. Les quartiers informels manquent d'équipement de proximité tels que l'éducation, jusqu'à ce que les autorités réalisent des classes pour le niveau primaire. Les équipements de santé, de télécommunication, de protection et de sécurité sont absents... Dans le temps, se développe dans ces quartiers, des inégalités d'offre de services et des équipements qui se traduisent par une ségrégation socio-spatiale des zones pauvres et en marge de la ville. Dans la capitale, Alger, « le processus d'urbanisation a conduit à des formes d'organisation spatiale fortement différenciés » selon Chikhr Saïdi (Chikhr Saïdi, 2001). Cette différenciation se reflète par un accès

inégal aux services et aux équipements de la ville. L'inégalité de consommation d'eau était différenciée selon les espaces ; des quartiers mal approvisionnés sont pauvres tandis que les quartiers des classes favorisées étaient bien approvisionnés et généralement en permanence¹. Les ménages obligés d'acheter l'eau dans ces conditions de pénurie, subissent les effets de déficit. La situation est plus difficile pour les quartiers illicites qui contiennent le plus de population défavorisée. L'eau du robinet n'est pas potable dans le réseau d'AEP dans les villes d'Algérie. Les colporteurs jouent le rôle d'approvisionner la population d'eau potable et les habitants des quartiers mal lotis achètent l'eau des colporteurs.

Dans leurs discours, les habitants distinguent eux même clairement deux types de lieux de résidence en périphérie, par des appellations différentes, entre le douar ruralisé et le village avec plus de fonctions et de services. Habiter le village représente plus d'avantages (le caractère légal de l'habitation, le raccordement aux réseaux d'AEP, assainissement, la proximité des axes de circulation et des arrêts de transport, la présence des équipements et des services de proximité...) et est mieux perçu, tandis que le douar, espace d'habitat informel accueille une populations plus pauvre, qui doit faire face au déficit et une vie quotidienne difficile. Le douar de Med Boudiaf, d'Emir Khaled, celui de Ain El Beida situé sur les berges de l'oued, parmi les quartiers enquêtés, par leurs caractère informel leurs contraintes d'accès imposent plus de difficultés à leurs habitants.

Les quartiers marginalisés et défavorisés de la périphérie deviennent des lieux d'accumulation des contraintes et des lieux d'exclusion. En matière d'accessibilité, les quartiers ne bénéficient pas de la même desserte, certains sont desservis par une ligne urbaine directe, d'autres doivent prendre 3 ou 4 lignes de transport pour se déplacer vers la ville. Cet entre soi dans les quartiers défavorisés peut avoir des effets négatifs et peut générer un appauvrissement de la diversité des réseaux selon les groupe. C'est le cas des habitants des quartiers en difficultés et des zones sensibles en France (Bouzouina, 2008).

¹ La distribution de l'eau pour les quartiers défavorisés était de plus en plus restrictive, aléatoire, se faisait la nuit tous les deux jours, et pouvait atteindre une semaine ou des mois, pour les quartiers mal lotis et pauvres. Ce service se dégradait de plus en plus et a atteint 20L/ jour. Ce rationnement de l'eau a créé une frustration par rapport à cette denrée rare. Les ménages ont développé des stratégies pour faire face à ce déficit.

7-2-2- Des conditions de déplacements plus difficiles d'un quartier à l'autre

L'essor des périphéries des années 1970 à aujourd'hui, présente une extension diffuse de lotissements, de quartiers informels et de bidonvilles, une succession de quartiers, plus ou moins fortement repliés sur eux mêmes et généralement éloignés des lieux d'emploi. Les quartiers de la périphérie n'ont pas la même position d'inégalité, d'autres peuvent être plus favorisés ou ordonnés que d'autres selon le degré d'équipement, la desserte en transport et le niveau d'aménagement tels que Hassian Ettoual et Boufatis. Des quartiers de la périphérie peuvent connaître une dynamique spatiale par l'intégration d'activité et par l'apport en population de classe moyenne. L'intégration de zones industrielles en périphérie permet de réduire le taux de chômage pour certains quartiers de la périphérie. Mais d'autres quartiers, plus défavorisés, attirent une classe plus pauvre et apparaissent plus exclus que d'autres tels que le douar de Med Boudiaf. Les études sur les villes du Maghreb montrent que certains quartiers sont plus ghettoisés que d'autres.

Dans les quartiers informels, les conditions d'accès aux services sont plus dégradées pour les ménages pauvres et leurs choix sont plus limités du fait du manque des services. Pour les besoins de la population résidente en matière de produits de première nécessité, l'enclavement des quartiers périurbains peut créer une rareté de produits nécessaires à la consommation, ce qui fait augmenter le coût de la vie quotidienne par rapport aux faibles ressources des ménages pauvres. En effet, le prix des produits de consommation et les problèmes d'accessibilité représentent les deux obstacles majeurs aux yeux des pauvres.

Les quartiers informels en occupant les espaces les plus défavorables à la construction tels que ravins, pente, risque des glissements de terrain présentent une menace sur les habitants. Ces localisations entraînent la difficile accessibilité par les modes motorisés et piéton et peut renforcer l'insécurité dans ces espaces et leur isolement. Tous ces problèmes, comme les conditions d'accès aux services, les zones sécurisées ou à éviter car dangereuses, peuvent être perçues très différemment par les habitants. Certaines difficultés peuvent être plus fortement ressenties par les foyers pauvres car ils ont peu d'alternatives pour les surmonter.

7-2-3- Perception et représentations des quartiers de résidence par leurs habitants

L'approche des représentations et des perceptions est intéressante pour savoir si le quartier répond aux attentes de ses résidents du fait de ses caractéristiques spatiales et fonctionnelles et des relations sociales avec les autres habitants qu'il peut favoriser. Les difficultés d'accès au logement s'ajoutent aux difficultés d'adaptation au cadre spatial et social. Selon Florin (2008), le quartier contribue à bien de représentations stockées sous forme d'impressions, de sens, d'appropriation, de compétences... La perception des quartiers peut avoir une connotation positive ou négative, selon les acceptations des individus et le niveau de leurs expériences urbaine. Dans les entretiens réalisés, les différences de représentations sont influencées par le lieu de vie d'une part et par les caractéristiques individuelles d'une autre part ; de l'âge, le genre, le niveau d'instruction, les liens sociaux...

Selon les générations (âges), les représentations changent également ; pendant que les plus âgés se trouvent satisfaits de l'espace de la périphérie auquel ils se sont habitués, les jeunes ont besoin de fonctions liées à la formation, aux loisirs...etc.

La représentation des lieux pratiqués selon les besoins, les moyens d'accès et le niveau d'équipement et de la desserte en transport, dépend également de l'individu et de son statut. Ainsi, par exemple, au dire des jeunes en particuliers, les quartiers périurbains manquent de lieux de loisirs et de distraction :

« Il manque beaucoup de chose dans ce village. On a besoin d'une ligne téléphonique pour faire au moins un cyber café [...] il n'y a pas de lieux de distraction ». (Étudiant au niveau supérieur de 20 ans, Hai Chahid Mahmoud).

Plus généralement, les jeunes rencontrés perçoivent fréquemment leur quartier comme un territoire exclu du reste :

« Il est à l'écart, très oublié ». (Fille de 19 ans, Hassi Ameer).

La perception du quartier dépend également des expériences spatiales et des mobilités des individus. Connaître d'autres quartiers et d'autres villes donne la capacité de comparer avec son lieu d'habitation. Une préférence logique naît de cette comparaison.

L'espace le mieux loti devient un espace préféré. Echapper de manière provisoire au quartier devient possible pour le jeune qui a la possibilité d'en fréquenter d'autres, à la recherche de ce qu'il ne trouve pas dans son quartier ; d'autres gens, un autre cadre de vie, un bien être :

« Les vacances je sors maximum deux fois par semaine pour acheter des habits, ou pour me balader à Oran, ou bien je me rends au quartier d'Es Sedikkia. J'aime ce quartier, c'est un quartier calme et bien aménagé, je me sens bien dans ce quartier, c'est propre, les gens sont bien, je vais juste marcher dans ce quartier [...] il y a tous dans ce quartier [...]. Es Seddikia me plait ». (Étudiant de 22 ans, Hai Chahid Mahmoud, Hassi Bounif).

Par ailleurs, les perceptions des espaces et des quartiers correspondent aux aspirations des individus à leurs besoins... La perception négative de l'espace du quartier périurbain, où tout manque, engendre une absence d'attachement au lieu. Avoir des connaissances ou un motif de travail et d'achat ne sont pas une condition pour se rendre aux quartiers du centre ville, ou de l'ancien centre ville, la simple attraction suffit comme motif. Il est courant de se rendre dans un quartier pour le simple objectif de la flânerie, de la promenade ou de la nostalgie :

« Je vais à Sidi El Houari [vieux quartier d'Oran]. A Sidi El Houari j'ai grandi et j'y suis né. J'aime ce quartier, je vais faire un tour dans ce quartier où j'ai passé mon enfance ». (Jeune étudiant à l'université de 21 ans, Med Boudiaf).

L'opposition entre le quartier agréablement pratiqué et l'espace de résidence, le douar où il n'est pas plaisant d'habiter n'est que plus frappante :

« Il n'y a rien qui me plait dans ce village, seulement on habite ici et c'est tout. Tout n'est pas bien dans ce village [...] Au Douar je ne circule pas du tout ». (Jeune étudiant à l'université de 21 ans, Med Boudiaf).

Le quartier par ses caractéristiques (les services proposés, les personnes rencontrées), représente pourtant une ressource et une influence pour les pratiques et les sociabilités des résidents. Dans les quartiers de la périphérie, où nous avons menés nos entretiens,

l'influence que peuvent avoir les comportements du voisinage apparaît forte sur la relation et l'attachement au lieu. Au contraire, une absence de relations avec le voisinage, ou des relations conflictuelles, de méfiance, favorisent le mal-être et l'absence d'intégration au quartier :

« Pour nous le quartier ne nous plaît pas [...] A cause d'eux tu ne peux pas sortir. Les voisins, tous les quartiers sont pareils, je te parle par exemple des poubelles, ils surveillent ce qu'on a jeté, [...] ils surveillent tous en toi, tous, quand est ce que tu es rentré, qu'est ce que tu as porté comme habits [...] qui vient te voir, tous ». (Fille de 19 ans, Hassi Ameur).

Les représentations de l'espace se construisent progressivement pour les résidentes enquêtées à travers des expériences, auxquelles ils ont été confrontés, de manière individuelle et collective. Il en découle une représentation à cognition sociale négative, dans certains cas, qui renforce l'isolement des personnes. C'est une combinaison de facteurs mêlant insécurité et contrôle social dans les deux extraits qui suivent :

« Tu ne peux jamais laisser la maison vide jamais [...] il n'y a pas de sécurité, ici, tu habites là parce que tu n'as pas où aller ». (Femme de 38 ans, Ain El Beida).

« C'est des expériences par lesquelles je suis passée [...] C'est une autre mentalité, ici tu sors sans le foulard ils vont je ne sais quoi imaginer, ils te voient habillé avec je ne sais quoi, ils te donnent un cachet [attribuer un caractère], [...] s'ils te voient parler avec un garçon, tu es marquée ». (Femme de 38 ans, Ain El Beida).

Par ailleurs, il apparaît dans la perception du village et du douar comme un conflit et un refus de la part des habitants du village, de Hassian Ettoual par exemple, d'accepter les habitants du douar de Med Boudiaf. Ces deux quartiers, ne se touchent pas, sont séparés par un espace intermédiaire formant une décharge sauvage de déchets ménagers et autres. Ce village et le douar sont deux formes d'agglomération bien distinctes. Le village correspond au modèle du village colonial avec une trame urbaine régulière et des voies de circulation assez bien hiérarchisée. Par contre, le douar est un quartier informel

né par la multiplication l'investigation de migrants, dans un espace à proximité du village, par l'appropriation de parcelles de terrains et l'addition de constructions informelles suivant une structure anarchique en l'absence de réseaux. Les difficultés d'intégration sont perçues par rapport au contrôle social des jeunes du village sur les jeunes du douar et une stigmatisation de ceux-ci. Ces pratiques poussent les jeunes du douar à plus de repli. Pour les habitants du village, comme le présente ce jeune, les jeunes du douar ne sont pas les bienvenus. C'est comme une protection de leur territoire. Mais ces difficultés n'empêchent pas certains jeunes des zones les plus défavorisées de s'en sortir et d'avoir des projets pour l'avenir.

« Ce sont les habitants du village qui ne sont pas bien [...] Ils surveillent [les habitants de Hassian Ettoual] les gens, [...] en fait ils sont instruits et intelligents mais ils ont un mauvais caractère. Quand il voit quelqu'un qui n'est pas fils du village [...] il le paye cher de leur part [...] avec les paroles, il est très contrôlé, il le cherche ». (Jeune étudiant à l'université de 21 ans, Med Boudiaf).

Les facteurs de représentation et de sentiment d'appartenance aux quartiers de la ville peuvent être liés au rapport des habitants de la périphérie à la ville. Les perceptions sont globalement négatives par les jeunes et les femmes. Pour certaines personnes âgées, le quartier satisfait leurs attentes. Dans certaines situations de solidarité, les ménages ont une meilleure appréciation du voisinage, même s'ils sont dans des difficultés, ils sont en bonnes relations et ils ne se sentent pas isolés. Cette solidarité, même faible, pourrait permettre une insertion sociale par des activités, qui peuvent donner lieu à des relations sociales hors quartier et permettre le renforcement des liens sociaux dans le voisinage.

7-2-4- La vie au quartier permet-elle une insertion sociale ?

Comme le montre Le Breton (2005) dans le contexte français, lorsque la possibilité de se déplacer pour les activités diverses est réduite, le risque d'exclusion augmente et peut se maintenir et se renforcer pour les catégories les plus défavorisées. La mobilité est une nécessité pour accéder aux ressources, et à Oran également, ce risque augmente avec les difficultés de mobilité car pour les habitants des zones périurbaines, accéder à la ville et aux services est nécessaire à leur vie quotidienne.

La question des relations sociales est vaste et complexe. Les entretiens menés ont abordé la question de la sociabilité, à l'échelle du quartier et plus largement dans la ville mais ils ne permettent pas de l'explorer complètement. Cependant, il ressort des entretiens, réalisés avec des étudiants au lycée et à l'université d'une part et avec des ménages provenant d'Oran, d'autre part, que l'enclavement et le caractère informel et inachevé des quartiers périurbains influencent la vie quotidienne des périurbains et risque de leur imposer une limitation du réseau social. Ces enquêtés ressentent plus cet enclavement que les autres parce qu'ils ont pu avoir une large expérience urbaine, culturelle à travers les espaces fréquentés et les activités pratiquées. Il résulte de la mise à l'écart de la population modeste et de son enclavement dans des périphéries moins dotées en services, une moindre diversité des liens sociaux auxquels aspirent certaines catégories composées de jeunes et d'adultes provenant d'Oran. En particulier, comme nous l'avons vu dans le chapitre 4, les connaissances des jeunes au quartier ne leur permettent pas d'accéder à l'emploi, si ce n'est à des emplois informels mal rémunérés.

Les rapports que les citoyens entretiennent à l'espace et au monde social prennent des formes renouvelées dans la ville contemporaine, qui subit des reconfigurations permanentes. Ces formes de rapports, renouvelées à la ville, s'expriment à travers les comportements de la mobilité des individus, comme le montre Kokoreff (2007) en France. Mais l'accès difficile à la mobilité pour les groupes marginalisés serait synonyme d'enfermement territorial et social, et le même constat peut être tiré des entretiens.

Nous avons observé, dans un nombre important de ménages enquêtés, des situations de repli. Ce repli paraît lié, dans certains cas, à une volonté d'isolement choisie. Ce phénomène explique l'absence de sociabilité dans les périphéries. Cela correspond particulièrement aux nouveaux migrants urbains qui ont effectué une mobilité résidentielle subie du centre-ville vers la périphérie et témoignent d'un tel repli. Leurs pratiques quotidiennes tendent à éviter le nouveau voisinage, porteur, à leurs yeux, d'une image négative. Ces migrants, citoyens parfois de longue date, ne s'intègrent pas dans leur nouveau quartier et n'y développent pas de relations sociales. Au contraire, ils fréquentent abondamment la ville, par le biais de l'emploi et du réseau familial. Quelques-uns d'entre eux, certes, sont parvenus à établir des liens sociaux amicaux

limités et sélectifs dans le quartier, mais ils n'en gardent pas moins une réelle crainte de l'autre.

La vie dans les espaces urbains contribue à structurer les réseaux relationnels des personnes qui y habitent et leur permet de se constituer un « capital social », nécessaire à leur intégration dans ce lieu. Mais ce capital peut être perçu comme élément dévalorisateur dans les quartiers défavorisés et peut devenir un handicap lorsqu'il s'agit d'atteindre les objectifs de réussite professionnelle ou scolaire (Epstein, 2008). Ce capital de relations sociales est lié aux effets de quartiers, et de la mise à l'écart et la stigmatisation des individus. Nicolas (2007) dans son étude appliquée à un contexte français, décrit une assignation ancrée à la vie des habitants de banlieue, selon les représentations progressivement intégrées dans l'imaginaire des habitants tels que l'angoisse vis à vis de l'extérieur (ce qui est lié au ressentiment des habitants par rapport aux quartiers disqualifiés). Cette assignation ancrée et acceptée est négative parce qu'elle limite les échanges et les liens sociaux ; en restant dans le quartier et en acceptant la mise à l'écart, ces personnes redoutent d'aller à l'extérieur pour éviter la stigmatisation. Mais l'assignation de longue durée a des effets plus néfastes, car le capital est réduit et dévalorisateur et les chances de s'en sortir deviennent minimales.

En plus du quartier mal-loti, la pauvreté devient une contrainte et un stigmate chez les personnes défavorisées. Cette situation entrave la sociabilité mais une gêne. Selon une étude sur les pratiques socio-spatiales des jeunes stambouliotes (Meissonnier, 2008°) les jeunes des milieux aisés sont plus visibles par rapport à la jeunesse populaire qui reste invisible et c'est ce que ressent ce jeune :

« Je ne me sens pas à l'aise dans ce village, la société ne respecte pas l'individu, [...] nous les pauvres, on se sent transparent et on est mal vu, tu sens que les gens ne se comportent pas avec toi comme les autres. Ce qui me gêne c'est le regard des autres ». (Hassi Bounif, Hai Chahid Mahmoud, jeune étudiant de 22 ans).

Les pratiques spatiales peuvent se situer en dehors du quartier, pour les différentes catégories, notamment les jeunes. Le quartier n'est pas le seul espace de vie des

citadins, car les centralités à l'échelle métropolitaine, les besoins et les relations sociales sont déterminants pour les pratiques hors du quartier.

L'environnement qui résulte des rues inachevées, mal conçues et où tout aménagement nécessaire est absent, conjugué aux types de constructions, laisse place à un ensemble résidentiel sans identité et sans qualification spatiale. Car la vie de quartier dépend aussi des espaces publics, aménagés, absents ou inadaptés. Les habitants improvisent, parfois inventent des espaces interstitiels pour leurs rencontres dans l'espace de la périphérie, à côté d'un kiosque, un arrêt de bus.... Ces espaces sont masculins. Les femmes se contentent du domicile, du marché, du hammam, voire de la mosquée pour celles qui la fréquentent.

Pour les autres catégories, les habitants ressentent l'absence de structure de loisirs et d'espaces aménagés dans la périphérie pour les enfants. Lorsqu'ils en ont la possibilité, ils choisissent de les emmener au centre-ville, chez les grands parents par exemple :

« Dans le quartier où j'habitais et où habitent mes parents à Es Seddikia [un quartier situé dans la ville d'Oran], les enfants peuvent jouer dans le jardin. Mon fils âgé de 10 ans peut pratiquer du vélo dans les pistes aménagées de ce quartier. Par contre, j'aurais peur pour lui qu'il fasse du vélo dans ce village, à cause de la circulation mécanique et de l'absence de sécurité». (Femme de 34 ans, Hassian Ettoual).

L'espace public urbain est en même temps un lieu de passage de circulation et de rencontres, d'opportunités, la cafétéria revient souvent dans les discours des enquêtés comme l'a constaté Driss dans son étude de l'espace public dans une ville en Algérie, dans les quartiers lotis et non lotis (Driss, 2007).

7-2-5- Absence de lieux et d'espace appropriés, le cas des jeunes

Les lieux de distraction pour les jeunes périurbains se limitent aux cafés, stades, trottoirs... Les jeunes se comportent différemment dans les espaces publics, selon les règles en vigueur dans les différents contextes culturels de la société. Les travaux de Driss (2007) sur les comportements des jeunes dans la ville d'Alger, montrent plus de rigueur des attitudes dans l'espace de proximité, qui est le quartier de résidence,

contrairement à l'espace du centre ville où toute sorte de population se mélange, et où les pratiques sont plus diverses, moins contrôlées et permettent, aisément, les échanges et le frottement aux autres.

La relation ville périphérie reste maintenue mais les périphéries n'offrent pas d'espaces adéquats qui correspondent aux besoins des différentes catégories d'usagers notamment les jeunes. Le contexte des périphéries éloignées est beaucoup moins favorable, moins dense et plus enclavé par rapport à la ville centre. Les jeunes garçons passent leur temps libre à proximité de chez eux ou dans le stade du quartier. Ces espaces sont parfois limités par le contrôle social qui peut exister dans les quartiers. L'espace quotidien des jeunes se rétrécit même dans certains villages dans les régions d'Algérie notamment en Kabylie où certains espaces ont disparus et se font refouler vers l'extérieur du village (Hadibi, 2007). Selon cet auteur, les jeunes ont « un statut qui n'est pas reconnu et leurs espaces sont de plus en plus limités et contrôlés » même s'ils constituent une part importante de la population (Hadibi, 2007 : 187).

Pour les jeunes, l'absence de perspectives d'emplois, qui permettrait de fréquenter d'autres lieux et d'avoir d'autres connaissances, en plus de l'absence d'espace public anonyme au quartier revient à une négation de leur droit à l'espace, de leur présence parmi la population. Dans une étude des comportements de jeunes dans les villages de la Kabylie, il apparaît que « ces jeunes sont confrontés à la négation sociale, aux désillusions [...] désabusés politiquement, niés socialement ». En même temps, l'espace de la périphérie lointaine d'Oran reste traditionnel dans certains endroits avec des normes et règles sociales qui paraissent proches de celles observées dans les villages kabyles où « la vie des jeunes au douar évolue dans une atmosphère très contrôlée » (Hadibi : 2007 : 188). Cette conclusion à laquelle aboutissent les quelques entretiens menés à Oran auprès de jeunes, mériterait un approfondissement dans une autre étude sur le comportement des jeunes et leur appropriation de l'espace dans les périphéries.

7-2-6- Rapport au lieu : le quartier comme capital spatial

La présence d'un capital spatial chez un individu signifie une capacité des choix de localisation pour la valorisation des ressources spatiales (Lévy, 2003). Avec un caractère d'efficience « le capital spatial constitue précisément « un ensemble de valeurs (spatiales) accumulées et mobilisées en vue de produire d'autres valeurs » (Cailly,

2007). La relation singulière de l'individu à l'espace se construit et se transforme au cours de l'itinéraire biographique, sous l'effet de cadres sociaux en partie intériorisé (Cailly, 2007). Le concept de capital spatial « constitue un outil qui désigne l'ensemble des ressources spatiales matérielles (habitat, mobilités), immatérielles (télécommunications) et idéelles (le stock de compétences, d'appétences et d'imaginaires spatiaux) que doit mobiliser l'individu dans sa vie quotidienne » (idem). L'histoire résidentielle (l'expérience géographique des lieux) de l'individu et ses pratiques dans l'espace créent la valeur du capital spatial chez l'individu. Nous considérons cette valeur comme étant positive ou négative. L'étude de cette valeur du capital spatial est une entrée pour comprendre les autres capitaux sociaux, culturels... qui correspondent aux liens entre la dimension spatiale et les autres dimensions sociales.

L'attachement au quartier varie à des degrés différents selon l'âge, les plus âgés se plaisent, tandis que les jeunes s'ennuient. Les alternatives disponibles de s'intégrer au quartier et d'y rester n'intéressent pas les jeunes en particulier ceux qui ont un niveau d'instruction supérieur. D'autres se résignent ou tentent l'immigration clandestine vers l'Europe. Cet attachement au quartier varie également selon l'histoire résidentielle. Les migrants de la ville se trouvent isolés, exclus et délaissés. La politique urbaine est remise en cause.

Ne pas disposer d'un capital spatial, signifie avoir moins de capacités à s'intégrer dans un lieu et avoir plus de difficultés à faire face aux difficultés et obstacles de la vie quotidienne. Il en résulte un ressentiment et un mal être vis-à-vis des difficultés quotidiennes. L'objectif pour laquelle la mobilité résidentielle a été effectuée n'a pas été atteint. Cela renvoie au processus de ségrégation et de marginalisation pour des ménages à faibles ressources relégués en périphérie et confrontés aux contraintes de la vie quotidienne :

« *Ici j'ai une vie difficile* ». (Femme de 35 ans, Hassi Aneur).

Par ailleurs, résider dans un bidonville peut être synonyme d'une identité stigmatisée et d'un sentiment d'exclusion de la ville. Ces habitants ont constamment à l'esprit l'habitat spontané ou le cadre dégradé dans lequel ils vivent. Dans le nouveau contexte social, si certains s'intègrent aux codes sociaux, d'autres sont plus sensibles aux normes sociales

qui leur sont étrangères. En plus de l'exiguïté, les problèmes de cohabitation obligent les ménages à trouver un autre espace pour se loger. Mais la satisfaction des habitants de la propriété de l'habitation est réduite par l'environnement social et le niveau d'équipement.

7-3- Des profils de mobilité variés, de fortes inégalités des mobilités

Les inégalités, dans l'espace urbain, liés aux mobilités quotidiennes ont fait l'objet de recherche dans les pays du Nord et du Sud (voir chapitre 1). Dans les pays du Nord, dans ce contexte, les usagers les plus démunis, ayant peu ou pas du tout accès à la voiture ont moins de chance de réaliser leurs mobilités pour les différents motifs (Paulo, 2006) comme il a été présenté dans le premier chapitre. Dans les villes des pays du Sud, les inégalités de mobilité maintiennent la population pauvre dans des espaces éloignés de la ville, en lointaine périphérie, où l'accès à l'emploi et aux services est difficile en plus des risques d'exclusion et d'appauvrissement (voir chapitre 1).

Ce travail a permis de confirmer l'hypothèse des déplacements insatisfaits et a permis également d'en connaître les causes. Ces déplacements insatisfaits pour des mobilités obligatoires dont les motifs sont le travail, l'éducation et la santé, multiplient les inégalités d'accès pour la population défavorisée. L'analyse des entretiens et des pratiques de mobilités des individus désignent trois profils de mobilités dominants. Selon le niveau de mobilité, à l'échelle du quartier ou de la ville, selon l'âge et l'activité, ces profils varient.

La mobilité urbaine dépend de multiples facteurs, comme le lieu de résidence, l'âge, le statut par rapport à l'activité, le genre, le revenu. Par ailleurs, la mobilité dépend du capital social, des capacités, des compétences et des liens sociaux, eux même renforcés ou affaiblis par les pratiques ou non de l'individu. Les capacités de mobilité ou aptitudes à se déplacer sont inégales selon les individus.

L'analyse de la mobilité permet de connaître les relations que les individus entretiennent avec l'extérieur. Car, selon Costes (Costes, 2002 : 282) « les mobilités quotidiennes informent sur les relations que les personnes entretiennent avec l'extérieur, elles témoignent des occasions de nouer des liens interpersonnels et intersubjectifs avec

le milieu socio-spatial fréquenté et sont souvent un des moyens par lesquels les personnes en arrivent à s'approprier un espace, voire à le maîtriser ».

Les individus interrogés dans les ménages ont des pratiques variant selon l'âge, le genre, la situation professionnelle et présentent donc des situations diverses de mobilité. Par rapport aux déplacements, les différences de mobilité entre les individus renvoient aux contrastes existant dans la population qui habite ces quartiers de la périphérie. Ceux qui occupent des emplois temporaires et informels (petits commerçants, ouvriers de la construction, artisans, femme de ménage, etc.) et les adolescents ou jeunes scolarisés effectuent donc différents déplacements vers les secteurs limitrophes et le centre ville d'Oran. D'autres, inactifs, tels que les femmes aux foyers, les adolescents ayant quitté le système scolaire sans diplôme, les personnes handicapées ou ayant des problèmes de santé, les personnes âgées se déplacent plus rarement en dehors du quartier.

Les pratiques de mobilité de même que l'absence de déplacements, ou les besoins de déplacements insatisfaits ressortent bien de nos entretiens menés auprès d'individus de ménages résidant dans différentes zones défavorisées d'Oran. Les analyses des entretiens mettent en évidence des catégories d'individus aux mobilités très contrastées, à la fois dans les fréquences des déplacements et le type d'activités réalisées. Trois grands types de mobilité peuvent être présentés :

- Un profil de mobilité diffuse et variée

Il est principalement le fait d'actifs et de personnes investis dans des activités sociales de solidarité ou de loisir... Logiquement, les déplacements domicile-travail structurent la mobilité des actifs. Les pratiques de mobilité sont moins contraintes et peuvent se multiplier à des échelles différentes pour cette catégorie. Pour ce profil, les aptitudes personnelles et les liens sociaux jouent un rôle important dans la diversité des mobilités et des déplacements. De plus, les compétences urbaines acquises et les liens sociaux plus développés donnent plus de liberté à la mobilité. Il en résulte une mobilité diffuse.

- Les « assignés », en reprenant le terme donné par Le Breton (2005) dans un contexte français). Ils ou elles sortent rarement de leur quartier et ne sont pas contraints directement par l'offre en transport mais par la faiblesse de leurs ressources qui ne leur permettent pas de financer ni l'activité motivant le déplacement, ni le prix du

déplacement lui même. Ils effectuent des déplacements utilitaires rares. Ces motifs font partie du quotidien des activités du chef de famille et des enfants. C'est le cas de la femme au foyer, les adolescents de 15 à 20 ans en échec scolaire et qui sortent rarement de leur quartier. En effet, leurs déplacements sont difficiles à financer du fait du manque de ressources.

- Les contraints qui ont une forte mobilité mais subissent la fatigue et la pénibilité dues aux transports. Ce sont des actifs, qui effectuent des déplacements hors quartier pour l'emploi. Les jeunes scolarisés (11-20 ans) peuvent être classés dans cette catégorie qui, avec l'absence d'un transport scolaire, s'entassent dans les transports en commun ou font de la marche à pied sur de longues distances.

Ces différents types de mobilité et les caractéristiques des personnes auxquels ils correspondent sont maintenant présentées.

7-3-1-Mobilité diffuse et accomplie

Pour cette catégorie, la mobilité est plus diffuse et peut se multiplier avec le développement des réseaux sociaux et des activités. Cette mobilité diffuse dépend des compétences des individus. Comme le montre Orfeuil « la capacité même à se mouvoir dans l'espace de la quotidienneté suppose au préalable des connaissances sur la distribution des ressources dans l'espace et des compétences en matière de déplacement ». (Orfeuil, 2004 : 13).

Ces catégories ont développé une expérience urbaine, une connaissance des lieux et des façons de s'y rendre par leurs activités ; ce sont des chefs de ménages ou de jeunes célibataires dans le ménage. L'expérience urbaine est également liée à l'intégration professionnelle. Les personnes de cette catégorie qui arrive à gérer la mobilité à différentes échelles et pour différents motifs représentent une minorité dans les ménages modestes. Les situations non problématiques, de ceux dont la mobilité est diffuse, sont loin d'être majoritaires. Ce sont ceux qui ont réussi à créer un réseau de relations professionnelles et sociales et se sont adaptés aux transports collectifs ou ont des transports en commun par leur entreprise, ou bien ceux qui peuvent compter sur une voiture de temps en temps. C'est le cas de certains actifs occupés et dont les revenus

sont réguliers, ainsi que d'une partie de ceux qui travaillent dans l'informel : hommes ou femmes d'âges différents et qui gèrent leur budget temps et de transport. L'exemple de ces personnes correspond à des chefs de ménages (Hassi Ameer), effectuant une activité commerciale en plus de leur travail, qui les amène à réaliser des déplacements diverses vers la ville et de profiter de la voiture de service de l'entreprise à certaines occasions. L'exemple d'étudiant à l'université (Hassi Ameer), qui par ses petits boulots et ses liens amicaux, peut se déplacer dans différents quartiers de la ville à tout moment. Pour cet étudiant, la diversité de ses déplacements et de ses activités font augmenter ses compétences dans la maîtrise d'un espace et dans la création de nouveaux liens sociaux, qui favorisent d'autres déplacements à d'autres échelles. Car l'expérience urbaine et une bonne connaissance du réseau et des moyens de transport alternatif leur permettent de diminuer des difficultés quotidiennes.

Ces individus développent un capital de mobilité comme le montre Kaufmann (2001). En effet, avoir plus de liberté dans la mobilité dépend de la compétence et du capital social de l'individu (Kaufmann et Widmer, 2005). Les relations sociales et l'aptitude individuelle à multiplier les liens professionnels et sociaux et les activités sont des facteurs du développement de mobilité et leurs permettent d'interagir avec le milieu spatial et social. L'activité commerciale d'une femme vendeuse à domicile, nécessite des déplacements fréquents en dehors du quartier vers la ville. De plus, le fait d'avoir besoin d'élargir ses connaissances pour vendre plus, multiplie ses relations et ses déplacements dans le voisinage et vers les quartiers commerciaux de la ville d'Oran pour répondre aux besoins de ses clients. Ce capital de mobilité varie d'un individu à l'autre selon les compétences individuelles et les conditions de vie, il pourrait même être qualifié de fort, moyen ou faible. Ces catégories effectuent des déplacements domicile-travail et pour d'autres motifs : achat et administration, relations sociales et loisirs. D'autres sont mobilisés dans des activités associatives ou caritatives qui nécessitent une mobilité diffuse liée à cette activité et pour d'autres motifs en relation avec les besoins de leur ménage. Comme le montrent les travaux de Diaz Olvera et alii. (2005) sur le cas des villes subsahariennes, le profil de « la mobilité à l'échelle de la ville » correspond le plus souvent à des actifs, dont l'emploi situé en ville, représente une activité autour de laquelle s'articulent des déplacements. L'emploi est une activité de survie mais également un moyen d'insertion sociale car il permet de créer des contacts et réduit donc l'isolement.

Les déplacements autres que l'emploi ou l'éducation : les visites et loisirs, les achats, la santé, les accompagnements... contribuent à multiplier les expériences sociales et urbaines. Les processus se cumulent : plus ces personnes sont mobiles, plus leur mobilité et leurs échelles de déplacements sont larges et diffuses, et plus leurs réseaux de relation et leurs « compétences spatiales » ont des chances de s'améliorer.

Les déplacements des individus, même avec un faible revenu, tendent à multiplier leurs rencontres et réduit les obstacles pour leur insertion sociale. Leur position d'influence avec l'action de solidarité et de militantisme, leur permet d'être en contact de personnes de différents profils et de développer leurs réseaux relationnels et professionnels. Ces personnes ont plus d'autonomie et de liberté dans la gestion de leur mobilité (Rémy et Voyé, 1992 : 118). Ce profil de mobilité apparaît dans cet extrait :

« Moi, je sors beaucoup, je sors tous les jours, je vais partout, où on m'appelle. Le matin je me lève, les gens qui sont dont le besoin m'appellent, je vais les voir, je vais voir les pauvres et les nécessiteux, je vais voir les malades pour les aider dans les achats de médicaments, je fais la collecte d'argent des gens bienfaisants, il y en a beaucoup qui aiment faire du bien, je vais les voir, et je collecte toute la journée jusqu'à ce que je réunisse la somme demandée, je fais ça pour rendre service aux gens en situation de détresse. Je n'ai pas les moyens mais je fais ce que je peux et j'aide. Tout le monde me connaît à Hassi Aneur, dernièrement, un couple vivait dehors et n'avait pas de toit [...] ils ont pu avoir un toit. [...] je vais à Oran pour collecter les dons. Je fais beaucoup de déplacement. L'après midi, la même chose, quand on m'appelle, si on a besoin de moi, je vais les voir. Je vais à Hassi Aneur, à Bounif, Oran, là où on a besoin de moi, j'y vais. On m'a appelé à Blida (à coté d'Alger), je suis allée à Blida. [...] Les bienfaisants m'aident à remplir ma mission, je travaille avec les associations d'Oran, d'Alger ». (Femme de 67 ans, Hassi Aneur).

La mobilité reste nécessaire pour les personnes habitués aux services de la ville et pour le maintien des liens sociaux. Les personnes, qui restent attachés à la ville centre, combinent divers motifs à leurs déplacements quotidiens. L'offre en transport comme décrite dans le troisième chapitre apparaît comme le premier obstacle à une mobilité diffuse comme c'est le cas de cette résidente à Boufatis :

« Je vais tout le temps à Oran pour voir le médecin, pour des papiers, pour acheter. [...] tous les jours je suis en aller retour, tu croirais que je suis comme les travailleurs, [...] je fais tous à Oran, mais c'est le transport, le transport qui nous fait détester la vie, le transport, et surtout quand tu es dans le retour et il te jette à Fleuris [abandon de voyageurs à Hassian Ettoual] [...] l'anarchie c'est l'anarchie, il y a ceux de Boufatis, ceux de Ben Freha et ceux de Fleuris qui se rendent à Bounif, pour nous c'est le transport qui est le problème, on souffre avec le transport ». (Femme de 44 ans, Boufatis).

Dans notre corpus d'entretien, le profil à mobilité diffuse correspond à un nombre limité de personnes, par rapport aux autres tel que le profil à mobilité contrainte.

7-3-2- Les mobiles contraints : les plus touchés par les conditions de déplacements

La mobilité quotidienne contrainte (avec une destination régulière en dehors du quartier) est bien différente de la mobilité diffuse. Tandis que la mobilité large et diffuse est un moyen de s'insérer socialement et professionnellement, la mobilité quotidienne contrainte dépend des conditions de déplacements et de l'emploi du temps ainsi que des ressources de l'individu pour se déplacer en dehors du lieu de résidence situé dans la périphérie. Les conditions de déplacements varient dans la journée et selon la saison. Ces conditions sont très largement imposées aux habitants (comme nous l'avons vu dans le chapitre 4). En été les lieux fréquentés et les horaires de sortie ne sont pas les mêmes qu'en hiver, mais les contraintes de transport sont également différentes. Les actifs exerçants en dehors de leurs quartiers sont particulièrement contraints par les moyens de transport en hiver, pendant la période scolaire.

« Le transport, le bus de la ligne 11 me fait mal au cœur, le temps de charger de démarrer et d'arriver à Haï es Sabah [...]. Nous avons un problème de transport collectif l'hiver, il y a les travailleurs, les élèves scolarisés qui prennent le transport, l'hiver, je reste longtemps à attendre, parce qu'il y a les élèves ». (Homme de 46 ans, Hassian Ettoual).

Cette catégorie de mobiles est contrainte par les conditions de déplacements car ces actifs sont obligés d'arriver à l'heure à leur lieu de travail. La période scolaire marque une période chargée en difficultés pour les actifs obligés d'utiliser le réseau de transport collectif. Ce réseau de transport connaît des faiblesses et une saturation importante, les véhicules sont souvent vétustes et surchargés et la sécurité dans les déplacements n'est pas toujours assurée. Cette catégorie de mobiles est également contrainte par le prix du transport collectif, importants en regard des revenus d'activités limités. Les actifs dont la mobilité est contrainte, effectuent rarement des déplacements en dehors de leurs déplacements obligatoires. A travers les entretiens, cette mobilité apparaît plus pénible encore pour les femmes actives qui apparaissent encore plus contraintes par rapport aux hommes dans leurs déplacements :

« Si je te décrivais la souffrance due au transport, tu ne pourras pas me croire [...] j'ai attendu 15 minutes pour monter dans le bus à cause de la bousculade. Parfois pour ne pas me faire tarabuster par mon chef service à cause du retard et parce qu'il me demande de remplir une fiche de retard à chaque fois, je supporte et je me fais même frapper et je monte dans le bus quand même ».
(Femme de 37 ans, Hassi Ameur).

La mobilité à motif d'étude et de formation apparaît également assez contrainte pour les jeunes périurbains dans l'adolescence. Car à partir du collège, les difficultés commencent à paraître pour les adolescents qui doivent prendre le transport pour leurs déplacements. Pour ces scolaires, ces déplacements sont difficiles car ils sont parfois obligés d'effectuer 4 déplacements par jour en utilisant le transport ou à pied. La nouvelle expérience de se déplacer seul hors du quartier 2 à 4 fois par jour est accompagnée par bien des désagréments et il est souvent le cas pour ces adolescents d'effectuer le trajet à pied. La bousculade, le comportement des transporteurs pénalisent en effets les déplacements obligés des scolaires en heure de pointe. Par ailleurs, les jeunes scolarisés qui utilisent le transport collectif souffrent de l'offre en transport inappropriée. Pour ce qui est de la part du budget transport des ménages, dans le corpus d'entretien, la part du budget transport par rapport au revenu varie entre 5% et 16%. Ces parts sont plus importantes chez les ménages pauvres et peuvent atteindre 20%.

Parmi les problèmes évoqués dans les entretiens, nous l'avons vu dans le chapitre 5, les scolaires sont souvent mis à l'écart par les transporteurs. Pour le niveau secondaire, l'effet des contraintes de la mobilité et le coût en mobilité en plus des frais scolaires sont dissuasifs pour poursuivre les études pour les enfants des ménages pauvres. Pour cette catégorie d'âge, les déplacements hors quartier pour les jeunes de niveau secondaire sont réduits et se limitent aux visites familiales. D'autres déplacements hors quartier se font exceptionnellement selon les moyens financiers la contribution des parents aux déplacements des adolescents eu aux cours particuliers ou des dépenses pour les cybers-cafés. Mais ces déplacements sont très réduits, car ils dépendent des moyens financiers d'autres personnes et de des moyens de transport (éloignement des lieux) que les jeunes scolarisés pourraient fréquenter.

Interroger les habitants sur leurs conditions de déplacements a rendu possible un éclairage sur les contraintes multiples de déplacement dues à l'offre en transport. Ces contraintes discriminent la population pauvre qui habite la périphérie. Les pratiques de déplacements dans la vie quotidienne ne sont pas favorisées par le réseau de transport qui subit souvent des changements de fréquence. Les contraintes temporelles et spatiales ne permettent pas aux actifs ou aux étudiants contraints par les transports qui effectuent une distance quotidienne de réaliser les activités professionnelles, de formation et sociales comme ils le souhaiteraient.

« J'étais au lycée de Ben Freha et le transport c'était une souffrance, on ne trouvait pas le transport, on attendait beaucoup de temps et il n'y avait pas de transport, on n'arrivait pas à l'heure, chaque jour comment c'est ». (Jeune étudiant à l'université de 21 ans, Med Boudiaf).

7-3-3-Les assignés au quartier, plus de difficultés et d'handicap

Ce profil de mobilité se caractérise essentiellement par des déplacements dans le quartier à pied, les sorties en ville étant très exceptionnelles et réduites aux événements ou aux activités indispensables. Cette assignation au quartier de résidence peut aussi mener jusqu'à une sédentarité complète ; les sorties hors domicile devenant rares. Cette catégorie concerne surtout des inactifs, hommes et surtout femmes, jeunes ou personnes âgées. Les raisons de cette assignation sont dues en premier lieu aux faibles ressources

financières, à l'absence d'activité, mais aussi l'état de santé ou au handicap, et enfin les difficultés d'intégration dans le quartier, au contrôle social et aux normes des sociétés en périphérie.

L'absence de pratiques spatiales et de relations sociales dans le quartier, la difficulté à s'intégrer dans le nouveau quartier d'habitation sont des déterminants de la mobilité restreinte chez la femme au foyer. Cette mobilité est limitée par le contrôle social² régulé selon des normes sociales et culturelles comme le montre l'extrait suivant :

« Dans ce village, les habitants ont une mentalité différente de ceux qui habitent Oran. Dans le quartier où j'habitais et où habitent mes parents à Es Seddikia (un quartier situé dans la première périphérie de la ville d'Oran). Je peux même sortir le soir, après le Maghreb, (prière du coucher du soleil), et puis tout le monde te connaît, ils connaissent ton père, ta famille, c'est pas comme ici, à Es Seddikia on peut aller au supermarché». (Femme au foyer de 34 ans, Hassian Ettoual).

La mobilité des femmes au foyer, en particulier en dehors du quartier, est rare, pour des motifs importants (un problème de santé par exemple) et a le plus souvent recourt au taxi clandestin plus que le transport collectif traditionnel. Car ce transport garantit un déplacement sûr et à la demande. Les besoins de ces déplacements se font pour les soins ou pour les rares visites familiales.

« Moi je ne sors que rarement, quand c'est vraiment important [...]. Le clandestin, on l'appelle par téléphone, on a l'habitude de prendre le clandestin quelqu'un qu'on connaît, personne ne peut laisser partir sa famille avec quelqu'un qu'il ne connaît pas et quand tu as besoin d'un déplacement pour une urgence à 1h 00 du matin par exemple, il te rend service ». (Femme au foyer de 31 ans, Hassian Ettoual).

² Cette forme de contrôle social apparaît dans les périphéries agglomérées autour des villages. Le Contrôle social est défini dans le domaine de la sociologie selon le dictionnaire Larousse comme l'ensemble des mécanismes régulateurs de la vie sociale qui visent à contraindre les membres d'un groupe ou d'une société à agir selon des modèles préétablis.

Le nombre important de femmes dans ce type de mobilité au quartier met en évidence les différenciations dans la mobilité entre hommes et femmes, qui reflètent la distinction des rôles selon le genre et l'appartenance culturelle. Pour la femme, la définition des rôles et des responsabilités selon le genre se réalise à travers le mariage. Traditionnellement les hommes sont responsables de tout ce qui concerne l'extérieur du foyer et les femmes de tout à l'intérieur du foyer (Sebti et Festy, 2008). La différenciation des rôles masculins et féminins laisse présager une perception également différenciée de la notion de pauvreté (idem). A partir de ce postulat, la mobilité de la femme reste limitée dans les sociétés traditionnelles. Dans les douars et les villages de la périphérie d'Oran, une part importante de la société reste traditionnelle, et la mobilité des femmes au foyer est marquée par le poids de la tradition sur les comportements.

Le contrôle s'applique sur les jeunes filles, en particulier. L'espace public est masculin notamment dans les villages. L'appropriation et la conquête de l'espace se font sous des modalités différentes pour les filles et les garçons. L'espace fréquenté est plus restreint pour les filles à cause de facteurs culturels limitant l'espace de circulation. La mobilité scolaire des filles a également des obstacles à cause de l'insécurité et l'éloignement du trajet domicile-établissement scolaire. De plus, la circulation au féminin, des femmes, se sépare des espaces masculins dans les lieux publics.

« On ne sort pas tous, si on a besoin de quelque chose il y a les plus jeunes qui achètent, ma grande fille de 17 ans ne sort pas, ce n'est pas les quatre femmes qui sortent, puisqu'on est que des femmes divorcées on doit se préserver ».
(Femme de 53 ans, Med Boudiaf).

Dans l'espace, à l'écart et éloigné de la ville, de la périphérie, la femme est exclue davantage par les normes et les règles de la société selon cet entretien :

« Ici c'est des paysans et ils n'aiment pas que la femme entre au magasin, ici, il n'y a que les gens de Relizane, de Tiaret des environs, pour les gens d'ici, la femme ne sort pas et n'entre pas au magasin, [...] si tu vas acheter de chez le magasin du douar, ça va être autre chose, tu seras dans une mauvaise situation, des ragots, tu as compris, mais les gens du village, non, normal, tu achètes, tu fais le marché avec eux, normal ». (Femme de 43 ans, Med Boudiaf).

Echapper aux contraintes de la mobilité limitent les effets dus aux transport et aux conditions de déplacement mais assigne l'individu. Cette situation apparaît relativement acceptée, comme le montre l'extrait suivant :

« Nous on ne sort pas beaucoup, celui qui ne sort pas beaucoup, c'est pas comme celui qui sort tous les jours, celui là est pénalisé, c'est lui qui souffre. C'est lui qui ressent la responsabilité des bus. De toutes les façons, moi je ne sors pas beaucoup ». (Femme de 38 ans, Ain El Beida).

La situation d'assigné(e) au quartier voire au domicile engendre une résignation confortée par la représentation de la pauvreté. Dans ce cas, la faible mobilité devient «assumée» pour les catégories à faibles ressources financières et dont le réseau social est limité. Mais cela peut entraîner l'isolement social de cette catégorie. Les jeunes démunis, sans ou à faible niveau d'instruction et qui n'ont pas les moyens de se déplacer, se trouvent assignés au lieu d'habitat ; aux villages et aux douars, sans loisirs et dépourvus de structures d'accueil.

Il apparaît que les faibles moyens financiers des ménages pauvres les empêchent d'accomplir les mobilités. Mais l'enclavement pèse plus encore pour un jeune en quête d'insertion professionnelle, d'expérience urbaine et d'intégration sociale :

«Je voudrais faire beaucoup de choses, mais tu ne peux pas sortir, [...] il te faut de l'argent, pour aller à la plage, il te faut de l'argent, si tu veux acheter une chose il te faut de l'argent [...] pour chercher du travail, il te faut de l'argent pour te déplacer d'un lieu à un autre il te faut de l'argent. [...] je suis celui qui fais les courses pour la maison et c'est tout, si tu as besoin de patates, si tu as besoin d'huile de table, je vais les acheter, juste dans le village et je reviens ». (Garçon de 16 ans, Hassian Ettoual).

En effet, la précarité de la vie : conditions de logement et d'accès aux services, chez les ménages pauvres est renforcée par le fait que les individus ont des déplacements limités spatialement et temporellement au quartier de résidence.

7-4-Cumul des difficultés pour les pauvres et vulnérabilité

Comme il a été montré dans les chapitres précédents, le cumul des difficultés telles que le chômage dans le chapitre 4, les contraintes d'accès aux services pour les habitants des zones périurbaines, renforcent la vulnérabilité des pauvres par une perte progressive des capitaux ; économique et humain. L'analyse des entretiens montre la diversité des degrés de difficultés d'accès et les inégalités vécues en termes de conditions de déplacements et des conséquences d'isolement et de réduction des chances d'insertion professionnelle et sociale pour les pauvres. Les conditions de logement insalubres, reléguées dans une périphérie de plus en plus éloignée et vétustes, sont des facteurs de reproductions de la pauvreté des ménages. La pauvreté condamne parfois à ne plus pouvoir s'extraire de son lieu de vie, à être captif de son lieu d'habitat, de son quartier et donc de son milieu social et spatial. La perte d'autonomie qui résulte des difficultés d'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins créent une perte d'autonomie selon les entretiens de ménages enquêtés et les rend plus vulnérable. La perte d'autonomie financière est fortement liée aux difficultés d'accès à l'emploi comme il a été montré dans le chapitre 4. Les contraintes d'accès aux soins, par le coût et la mobilité obligatoire pour la santé rendue contrainte, limitent les ressources et donc le capital humain des individus.

Le processus d'exclusion se fait en deux temps, en limitant les relations sociales des individus et en réduisant les chances d'insertion sociale. L'enclavement de ces espaces et la tendance à l'isolement des résidents les plus défavorisés dans ces espaces (femmes au foyer et autres inactifs, chômeurs, et travailleurs à l'emploi précaire notamment) deviennent alors une barrière à leur intégration urbaine³. Un processus de disqualification en résulte et renforce l'appauvrissement des ménages.

Les pratiques d'achat sont révélatrices des rapports des individus avec l'espace. Les pratiques urbaines dépendent de la spécialisation et de la hiérarchisation des fonctions dans les espaces urbains. Selon le type d'achat effectué, les pratiques d'achat se concentrent dans le quartier, dans un quartier situé dans la commune, chef lieu ou au centre de la ville d'Oran. Selon les lieux, ces mobilités se font en marche à pied, en

³ L'intégration urbaine est entendue dans le sens de l'amélioration du cadre bâti de ces quartiers et leur restructuration pour un développement en fonction des besoins de la population et de l'environnement limitrophe à ces quartiers.

transport collectif ou en voiture. Les pratiques se concentrent sur des centralités secondaires lorsque les déplacements vers la ville sont plus contraints.

7-5- Difficultés de mobilité, risque d'exclusion et approfondissement de la pauvreté

7-5-1- Des difficultés d'accès multiples

Les entretiens montrent qu'au sein des ménages, les difficultés sont multiples, et pour un même individu et pour différents motifs. Une réduction importante des possibilités d'accès aux services et aux opportunités de la ville pour les pauvres périurbains résulte de l'impact de ces multiples difficultés de mobilités. L'absence ou le faible revenu renforce la précarité des ménages et les besoins essentiels de la vie quotidienne tels que les soins et l'alimentation ne sont pas supportés pour leur coût, ce qui produit une souffrance chez les ménages pauvres.

La situation du ménage se dégrade davantage avec les difficultés de mobilité. Comme l'ont montré différents auteurs (Cf. chapitre 1), la mobilité est une condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine (Remy et Voyé, 1992 :73). Elle est de plus en plus difficile par la coïncidence pauvreté du ménage et de la pauvreté urbaine, du quartier et de l'environnement urbain du logement. Participer pleinement à la vie quotidienne ne dépend pas seulement du transport. Cette participation repose sur le capital humain de chacun. Ce capital est inégalement distribué. Ceux qui se trouvent en bas de l'échelle sociale subissent la pression maximale (Orfeuill, 2004). Ainsi, même, les interactions socio-spatiales dépendent également des aptitudes à la mobilité chez les individus à différents niveaux. Certains actifs font le choix de rapprocher leurs lieux de travail, quand ils peuvent, pour réduire de leur temps de déplacement et des contraintes de transport. La gêne occasionnée par le transport fait que ces actifs préfèrent souvent changer de structure et d'activité.

Les conséquences des difficultés de mobilité selon les profils de mobiles contraints assignés et les autres sont économiques et sociales. Comme nous avons vu dans le chapitre 4, l'absence de perspective d'emploi conjuguée aux difficultés de la mobilité entravent l'insertion professionnelle des individus. Les jeunes restent captifs de leurs quartiers et de leurs lieux d'habitation. Ces jeunes face aux difficultés d'accès à

L'emploi dans le secteur formel ou informel risquent de tomber dans la petite délinquance, et après ce passage, leurs chances d'insertion sociale deviennent minimales. Dans le repli, ils accumulent les conséquences de l'exclusion sociale. Ces difficultés en font « des personnes durablement assignées à des territoires étroits et empêchés d'accéder aux ressources de la vie quotidienne par des difficultés de mobilité » (Le Breton, 2005 :19). Cette assignation se transforme en insularité. Des niveaux d'exclusion et de ségrégation se distinguent dans le corpus d'entretiens étudié. Certains sont plus exclus et pénalisés que d'autres.

Les mobilités autres que professionnelles sont spécifiques selon les besoins (équipements, services, relations amicales). Les prédispositions de chacun à ses activités et à élargir les réseaux de connaissances. Les loisirs prennent de moins en moins de place dans les ménages à faible revenu, en raison des contraintes économiques, ce qui n'est pas surprenant. Les pratiques d'achats se font selon les moyens financiers des ménages d'un côté et des compétences urbaines de l'autre. Les déplacements pour les visites familiales dépendent eux aussi de la compétence urbaine des individus. Car, les déplacements pour les visites familiales dans la ville d'Oran, se combinent à d'autres déplacements de loisirs, d'achat... Cette mobilité dépend des liens familiaux mais il ne suffit pas d'avoir des relations familiales pour réaliser ces déplacements. Ces liens ne sont jamais rompus mais sont rares.

La connaissance des difficultés des déplacements permet de classer les déterminants de l'insertion sociale et professionnelle de la population pauvre périurbaine. L'un de ces déterminants est l'accès aux services et la mobilité des habitants et qui dépend du lieu de résidence. Le sous-équipement des quartiers de vie des habitants et la desserte en transport sont considérés comme des contraintes pour les individus. Il s'agit de lutter contre les facteurs à l'origine de la vulnérabilité des individus pour améliorer le cadre de vie des pauvres et leur permettre de bénéficier des possibilités d'insertion sociale et professionnelle. La notion de vulnérabilité fait apparaître une notion de difficulté, voire d'impossibilité à y opposer une résistance. Les difficultés d'accès multiples aux activités ne sont pas les seules causes à l'origine de la ségrégation urbaine et de la relégation de la population vers les périphéries défavorisées et pauvres.

7-5-2 Les difficultés de mobilité, un problème parmi d'autres

Le cumul des difficultés chez les plus démunis et la concentration de cette population en difficulté dans certains lieux en plus des disparités d'offre en services créent des inégalités pour une population en difficultés (Lehman-Frisch, 2009). Ces difficultés sont subies par la couche de populations défavorisées et les conséquences peuvent être complexes. Les services dans les zones périurbaines défavorisées sont qualifiés comme dégradés en termes d'offre en éducation de santé et en emploi. En périphéries défavorisées, les facteurs discriminatoires sont plus nombreux.

Les difficultés d'accès à l'emploi ne sont pas liées seulement aux difficultés de transport. Pouvoir décrocher un emploi dépend des réseaux sociaux et des connaissances et donc excluent ceux qui n'en ont pas. De même que la proximité de zones d'activités et industrielles comme la zone de Hassi Ameur ne permet pas l'accès à l'emploi pour les chômeurs, parce que nécessitant des qualifications que les demandeurs d'emplois ne possèdent pas ou bien parce que les emplois sont attribués à des connaissances. Cette exclusion de l'emploi de structures de proximité est mal perçue par les jeunes et crée un sentiment de marginalisation.

Dans certaines situations, pouvoir trouver un emploi dans la ville centre est une chose et pouvoir le garder en est une autre. Car il faudrait s'adapter au rythme et aux horaires ; commencer très tôt et finir tard tout en étant confronté à un transport pénible et parfois rare. Il en résulte, dans le cas de la jeune femme de Hai Chahid Mahmoud un renoncement à l'emploi au centre ville, même s'il est mieux rémunéré pour trouver un emploi plus proche.

Les contraintes de mobilité concernent des catégories diverses telles que les scolarisés, dont la scolarité est perturbée par les faibles ressources du ménage et le coût du transport. Ces autres difficultés de mobilité réduisent des chances d'amélioration du niveau de revenu, rendent difficiles parfois l'accès à l'éducation et aux soins pour des ménages doublement pénalisés par la pauvreté et le fait de résider dans des zones périurbaines.

7-6- Stratégies développées par les résidents de la périphérie

Les stratégies développées dépendent à la fois des espaces en termes d'environnement urbain des quartiers et des opportunités d'emploi ou de services qu'ils offrent, ainsi que des groupes sociaux présents en termes de niveau de vie, relations sociales, activités... Nous constatons en effet des relations nouvelles entre les habitants aux origines, professions, statuts, parcours divers et multiples. Différentes stratégies ont été adoptées pour le contournement des difficultés de la mobilité. Ces stratégies montrent que les habitants ont besoin d'interagir entre eux, et ces interactions sont bénéfiques pour accompagner la promotion et l'amélioration urbaine.

Des formes de sociabilités naissent des besoins élémentaires de la population, il en découle des interactions socio-spatiales qui sont propres à chaque lieu. Les interactions socio-spatiales favorisent la création de pratiques et d'actions collectives. Les pratiques collectives permettent les rapprochements sociaux qui limitent l'effet de la ségrégation et de la marginalisation spatiale contre la coïncidence entre situations spatiale et sociale de pauvreté. Ces pratiques du territoire permettent l'acquisition d'une citoyenneté (Hardy, 2008).

« Les jeunes constituent un groupe dont les pratiques de mobilité sont globalement plus importantes que le reste de la population » (Costes, 2002 : 281) : ce constat provient d'une recherche sur la mobilité des étudiants parisiens, paraît s'appliquer à Oran, mais avec de fortes nuances selon le statut et la position des jeunes. La mobilité des jeunes, même contrainte, dépend du niveau de vie, du niveau d'instruction et du capital social et de leur situation face aux études et à l'emploi. A travers cette mobilité, certains étudiants comme un groupe de jeunes étudiants dans le cadre de notre enquête, développent des stratégies et peut partager des activités en faisant des petits boulots, du sport, s'entraider dès qu'il y a un problème d'argent pour s'en sortir. Pendant l'année scolaire, ils peuvent se voir toute la semaine s'ils partagent la même formation universitaire et/ou se voir en fin de semaine quand ils sont de filières différentes. Ils peuvent programmer des déplacements selon leurs moyens et se réunir dans le milieu universitaire ou résidentiel.

Pendant que certains habitants se résignent, s'isolent et s'excluent d'avantage, d'autres habitants des quartiers marginalisés manifestent une mobilisation pour faire face à leurs exclusions socio-spatiale à travers les pratiques des territoires urbains (Hardy, 2008). Ces pratiques peuvent permettre l'acquisition d'une certaine citoyenneté.

Dans les cas de contournement des réseaux amicaux par certains enquêtés, les pratiques sont individuelles, on ne compte que sur soi. Le sentiment d'exclusion, de disqualification, combiné à la situation de pauvreté contribue à l'exclusion des réseaux sociaux, « ne pas aller vers l'autre », une sorte de stratégie d'évitement. Cet évitement se fait par peur d'être trahit, peur d'avoir des problèmes selon certains enquêtés. La conséquence est que ces personnes sont résignées et s'isolent de plus en plus dans l'environnement périurbain. Les relations restent très superficielles. Des ménages restent dans ce cercle vicieux. De plus, les difficultés d'accès aux biens symboliques, tel que l'habit, a un effet sur la faible insertion sociale.

Un changement d'activités ou l'insertion dans un réseau de relations sociales pourrait permettre de s'en sortir. Certains essayent de s'en sortir avec les moyens et les connaissances (réseaux) même s'ils continuent à subir les contraintes de la vie quotidienne.

7-6-1- La solidarité comme pratique et comme stratégie

Les liens de solidarité qui se créent dépendent de la disposition des habitants et de la présence de leader. Cette solidarité permet de s'en sortir pour les ménages pauvres. Cette solidarité dépend des valeurs immatérielles telles que la religion et la cohésion du groupe d'individus. Les liens de solidarité se développent dans les communautés marginalisées mais leurs ressources restent faibles. Dans le contexte des quartiers de la périphérie d'Oran, l'aide est perçue par la population comme donation charitable ; la zakat ou la sadaqa. Cette valeur rendant légitime la solidarité organique selon Durkheim (cité par Paugam, 2007) et sur lesquels peuvent se solidifier les liens familiaux et sociaux. L'intensité de cette solidarité varie selon les sociétés de chaque pays (Destremeau et alii, 2004 : 27).

La mobilisation des réseaux de solidarités permet, même si les moyens sont modestes d'assurer une aide à la consommation ou à l'accès aux services, notamment aux soins. La présence de rapports solidaires ou communautaires est un facteur territorial d'intégration pour les individus qui font partie des réseaux par lesquels se font ces actions de solidarité. Comme le souligne A. Deboulet, « pauvreté et solidarité entretiennent des relations ambiguës » (Deboulet, 2004), car même si dans certains cas, nous avons constaté une solidarité dans les milieux pauvres, des ménages aux conditions financières et de logement défavorables apparaissent isolés socialement, sont en rupture sociale et n'ont pas bénéficié de la solidarité d'autrui. Les solidarités ont des limites dans ces quartiers pauvres et ne peuvent pas répondre aux besoins des ménages démunis.

Dans les quartiers défavorisés, des entraides de voisinage d'un type relativement récent se développent : des individus se mobilisent en leur nom personnel – y compris des femmes – auprès de personnes en difficulté, comme le montrent nos enquêtés. A Hassi Ameur, certaines femmes apportent leur soutien à leurs voisin(e)s, dans les domaines financiers, scolaires, domestiques, ou dans leurs déplacements. D'autres enquêtés, membres de ménages particulièrement pauvres, ont été aidés lors de leur installation dans le douar périurbain comme ce ménage de Ain El Beida qui a bénéficié d'un hébergement temporaire en attendant de finir la construction du bidon ville, et un autre ménage de Hassi Ameur aidé par une personne qui leur a acheté les matériaux de construction. D'autres ménages lorsqu'ils traversaient une passe très difficile sont aidés ; comme à Hassi Ameur où un ménage sans revenu reçoit régulièrement des dons pour l'achat de médicament.

Les personnes qui organisent ces actions de solidarités deviennent, par leurs initiatives, des figures influentes dans le quartier et peuvent gagner en notoriété symbolique, ce qui leur confère une image de *leader*. Notons aussi qu'elles font fréquemment partie des premiers arrivés dans le quartier et possèdent de ce fait une meilleure connaissance, du quartier, de la ville et de ses services et d'autres territoires. Ces figures utilisent un réseau de relations hors du quartier périphérique, qui s'est souvent construit grâce à une activité associative pratiquée en centre-ville.

Ces rapports de solidarité et d'entraide, dans le voisinage du quartier ou du village, se construisent dans le temps à travers les échanges et les rencontres entre les individus dans les territoires. Ces solidarités permettent aux personnes en difficulté de s'en sortir pendant les crises, et peuvent même favoriser la lutte contre les incertitudes de l'avenir (Mathieu, 1997) et ainsi réduire leur vulnérabilité.

7-6-2- L'activité de loisir, une pratique spatiale et sociale

A partir de la connaissance des différentes activités extérieures pratiquées, il est possible d'appréhender le rapport des individus à leur lieu de vie et aux lieux fréquentés. Les activités de loisirs sont particulièrement intéressantes à étudier pour cela. Dans le quartier périphérique Hassi Ameur d'Oran, nous avons pu constater que la pratique de certaines activités sportives favorisait les rencontres de jeunes aux conditions modestes. Par ce biais, ces jeunes tentent de s'intégrer socialement, considérant qu'il s'agit pour eux d'une possibilité à la fois de « s'en sortir » et de sortir du quartier. Certains migrants ruraux, récemment arrivés dans les périphéries urbaines, ont pu, par la pratique d'une activité sportive ou ludique, rencontrer des personnes venant de quartiers limitrophes et mêmes, parfois, du centre urbain. Quand ces pratiques exigent un déplacement, elles participent de l'acquisition d'une culture de la mobilité et de la ville et peuvent être à l'origine de nouvelles perspectives d'intégration. Les interactions que le sport ou les loisirs génèrent sont des facteurs de l'acquisition de compétences urbaines (Rebouha et alii, 2009). La pratique d'une activité de loisirs au sein d'un groupe, donne la possibilité de sortir du quartier. Ces groupes se créent à travers les relations du voisinage, des études, des liens de solidarité... L'absence d'activités et le sous-équipement dans le quartier d'habitation font que les liens sociaux entre les individus diminuent ou sont plus faible :

« J'ai trois amis, deux sont universitaires et le troisième a un niveau de 9^{ème} Année AEF, lui et moi, on a grandi ensemble, c'est un voisin. Avec mes amis, on va à la mer ensemble, dans le domaine des études, on révise ensemble, on se ballade. Je n'ai que ces trois amis ». (Jeune étudiant de 22 ans, Hassi Bounif).

L'aménagement de structures pour des activités diverses notamment le loisir en périphérie est favorable à la création de liens sociaux et à une insertion sociale.

L'émergence de clubs sportifs, par exemple, dans les quartiers périphérique arrange les échanges et les mobilités. La création des aménagements urbains dépend des politiques urbaines en périphérie, de leur adaptation aux besoins comme nous le verrons dans les paragraphes qui suivent.

7-7- Rôle des politiques dans la prise en charge des besoins de la population

Le rôle de la politique publique à destination des territoires défavorisés et de leurs habitants est d'améliorer le vécu, de réduire les difficultés en permettant l'accès aux opportunités et la réduction de l'appauvrissement des ménages. Les autorités locales ont de fortes difficultés à répondre aux problèmes nés des extensions périurbaines « spontanées » et donc aux besoins des populations périurbaines. Logiquement, ce manque de politiques urbaines pénalise beaucoup plus les pauvres que les ménages plus aisés car ils ne peuvent pas s'en sortir seul avec des revenus très limités et un environnement de vie qui accentue encore les difficultés quotidiennes. Les disparités en termes de répartition de services montrent le déséquilibre de l'offre et la double dépendance des populations défavorisés par rapport aux services urbains en ville et du transport pour réaliser leurs mobilités.

La question que l'on peut se poser est alors la suivante : que faudrait-il pour que les zones périurbaines contribuent à l'intégration sociale des pauvres au lieu de la compliquer comme c'est le cas actuellement ? L'urbanisme et les transports ne peuvent sans doute pas résoudre tous les problèmes, et il est nécessaire élargir cette question à d'autres pans des politiques urbaines telles que l'éducation et l'emploi qui favorisent l'insertion professionnelle des individus.

Il convient également dans ce chapitre de s'interroger sur les politiques publiques en matière d'action urbaine et sociale. Les actions politiques doivent combiner divers secteurs : économique, social, environnemental dans l'urbain et le transport. En effet, les autorités à l'échelle nationale et locale ont besoin de connaître les moyens d'actions de lutte contre la pauvreté et la réduction des exclusions multiples des groupes sociaux les plus vulnérables. Pour une durabilité des projets une entente des acteurs et des responsables sur les projets et leur mise en œuvre est une condition à une gestion

urbaine efficace. Les collectivités locales doivent créer un lien avec la population pour connaître les difficultés réelles et mettre en marche une approche de proximité (proche des habitants et de leurs besoins) qui pourrait régler à la fois les problèmes économiques, environnementaux et sociaux.

Comment mettre à disposition de la catégorie des pauvres des moyens d'insertion, d'intégration et de qualification ?

Le rôle des pouvoirs locaux et l'Etat est d'assurer la production de logements et la création des services urbains essentiels à la vie quotidienne pour les périphéries; en éducation, santé, emploi et en transport de personne.... Il s'agit de renforcer les collectivités locales par des moyens humains et matériels appropriés dans les différents secteurs : habitat, réseaux de viabilisation, services urbains, transport, selon une gestion à long terme permettant de réduire et de lutter contre la pauvreté urbaine.

La gestion du transport devient ainsi un élément de plus en plus important dans la formation des inégalités individuelles et sociales et leurs effets. Son amélioration peut influencer le choix des mobilités (destinations et espaces fréquentés) et réduire les inégalités sociales par un accès facilité aux centres d'activités. Il apparaît que le contenu des politiques de transports ne présente pas encore de dispositifs permettant de réduire les disparités dans les agglomérations situées dans la périphérie de la métropole. En même temps, les politiques de l'urbanisation de la périphérie peuvent améliorer le cadre de vie en développant des aménagements plus adaptés aux besoins des habitants liés aux équipements, à l'habitat et à l'environnement urbain. Comment mieux orienter l'urbanisation d'une part et les politiques de l'emploi, de la santé, de la formation et du transport ainsi que l'action sociale ? Ces politiques mises en place permettent une requalification de l'espace, la création de l'emploi et d'activités pour le renforcement et l'amélioration des services...

7-8- Conclusion: à la recherche d'une justice sociale et spatiale

Par la mobilité, les individus ont plus de capacité à faire face à leurs contraintes et à se parer des ressources nécessaires pour améliorer leur cadre de vie. Connaître les pratiques de mobilité à travers les entretiens a apporté des témoignages sur les conditions et le vécu de ces déplacements. Comment améliorer la situation de la

population défavorisée au regard de la justice, que ce soit dans le temps ou dans l'espace ? Cela permettra de repenser une politique d'aménagement et de réduire le cumul de difficultés pour les plus pauvres en matière d'accès aux logement, éducation et formation et donc emploi et santé. Comment mettre en place un programme plus ambitieux et adapté de lutte contre la pauvreté ?

La ségrégation socio-spatiale se pérennise par la présence de facteurs discriminants : le sous équipement, la démission de certains pouvoirs locaux de la gestion des espaces et le niveau de pauvreté des ménages. Les études de restructuration urbaine de ces quartiers, même si elles existent parfois, sont réduites d'une approche à long terme car les difficultés sont multiples.

Les politiques ; urbaines, de logement, d'éducation, d'emploi et de santé se complètent. Celle de l'emploi peut se faire suivant un programme très actif de formation et d'accompagnement dans l'emploi. Cela peut se faire tout aussi bien par un programme de formation et d'accompagnement dans l'emploi, l'éducation et la formation. L'aménagement des quartiers en termes d'équipements peut permettre une moindre dépendance des habitants de la périphérie vis-à-vis de la ville centre et une baisse des dépenses pour accéder aux services. Il s'agit également d'aménagement de services adaptés aux besoins des habitants pauvres de la périphérie.

Par la mixité sociale, nous entendons, un accès de la population pauvre au quartier lotis d'un coté et d'un autre coté, améliorer le cadre de vie et le cadre bâti ainsi que l'accès aux services pour les quartiers défavorisés afin d'attirer la classe moyenne. Un urbanisme contraire au zoning qui sépare les zones résidentielles et en éloignant certaines dans les zones suburbaines les plus isolées. Sortir du quartier offre une diversité des espaces et des expériences diversifiées pour l'individu. La ville offre une mixité et cette possibilité d'interagir avec les autres profils sociaux. La périphérie peut disposer d'espaces ou de moyens permettant de prolonger la mixité et des usages multiples de l'espace même dans les zones éloignées. La multiplication des services collectifs offre des usages multiples de l'espace et pourrait permettre l'interaction des groupes sociaux aux modes de vie et caractéristiques sociales différentes. Il s'agit d'éviter le risque d'exclusion ou de repli d'une catégorie de profils sociaux plus vulnérable et de leur permettre de s'intégrer au fonctionnement de la société.

Comment aboutir à une conception efficace à l'échelle métropolitaine et une organisation spatiale durable avec une mixité de services urbains à la portée des habitants défavorisés? Pour une égalité de l'accès à la ville et l'égalité à la mobilité (Lévy et Dureau, 2002). Mais une mixité sociale ne serait elle pas atteinte simplement en ramenant les avantages des quartiers aisés vers les quartiers défavorisés.

Conclusion générale

Dans cette conclusion générale, nous rappelons les principaux enseignements de ce travail, ainsi que les limites de notre approche et enfin quelques pistes de recherche pour l'élaboration de politiques publiques.

Ce travail a permis d'interroger les habitants sur les conditions de déplacements qui dépendent de l'environnement urbain dans lequel ils vivent, de l'offre en transport et des moyens financiers des habitants. Les entretiens menés auprès de la population montrent la pluralité des situations de précarité et un cumul des difficultés. D'une part le

statut de l'individu, son niveau d'éducation, sa situation professionnelle et son revenu influencent fortement ses pratiques de mobilité. D'autre part, une mobilité faible et un accès difficile à l'emploi, à l'éducation aux soins et aux réseaux sociaux sont des facteurs qui réduisent le capital économique, social et humain. Des conséquences logiques résultent de cette diminution des capitaux à disposition des individus réduisant fortement les chances d'insertion sociale et professionnelle et augmentent le risque d'exclusion et d'approfondissement de la pauvreté.

Les pratiques de déplacements dans la vie quotidienne des habitants de périphérie ne sont le plus souvent pas favorisées par le réseau de transport qui subit des changements de fréquence. Les contraintes temporelles et spatiales ne permettent pas aux usagers contraints par les transports, qui effectuent de longues distances quotidiennes, de réaliser les activités professionnelles et sociales comme ils le souhaiteraient. Par conséquent, les actifs et les jeunes scolarisés des ménages pauvres, obligés d'utiliser le réseau de transport subissent la saturation, le manque de service de transport et le coût élevé de ce service. La gestion du transport devient ainsi un élément de plus en plus important dans la formation des inégalités individuelles et sociales. A Oran comme dans la plupart des villes du Sud, il apparaît que le contenu des politiques de transport ne présente pas encore de dispositifs permettant de réduire les disparités qui touchent les habitants défavorisés de la périphérie.

Les conditions d'accès au logement et les difficultés d'accès aux services abordés, à travers les entretiens et l'étude de l'offre urbaine dans les différents chapitres de cette thèse, font connaître les dimensions de la pauvreté dans la grande périphérie d'Oran. Les populations des zones rencontrées sont pour la plupart pauvres, ou très pauvres même si certaines font partie de la classe moyenne. 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 le travail formel ou informel comme de ceux qui ne travaillent que rarement et sont découragés par la précarité du travail informel.

L'analyse des modes d'accès aux logements met en évidence les difficultés et les moyens déployés par la population pour améliorer leur cadre de vie. Les difficultés du logement ajoutées aux difficultés de la mobilité contraignent fortement la vie des habitants. Il est notamment très difficile de changer de lieu d'habitation avec les faibles

ressources financières. De plus, résider dans les quartiers périurbains pauvres de la périphérie, dépourvus d'équipements collectifs, renforce l'isolement et limitent les interactions sociales et spatiales. Même si un urbanisme de rattrapage s'opère, un important retard en matière d'accès au logement et aux services pour les habitants de ces quartiers se maintienne. Les caractéristiques de l'infrastructure de base (eau, assainissement, centres de soin, écoles), montrent le faible niveau de prise en charge et de prise en compte des besoins de population.

L'étude des difficultés d'accès aux services ; à l'éducation, aux soins et à l'emploi montre le processus par lequel se fait le cumul des handicaps qui caractérisent la population pauvre de la périphérie défavorisée. Les conséquences de la pauvreté sont diverses et fragilisent une population vulnérable.

2- Des contraintes de mobilités renforcées par le contexte de la pauvreté

Les pauvres comment s'en sortent-ils, comment trouvent-ils un travail et comment peuvent-ils se nourrir et se soigner ? Ce travail a permis d'apporter des éléments de réponse à ces questions. Ces pauvres installés en zones périurbaines dans des quartiers non lotis subissent les difficultés de la vie quotidienne. Ils sont plus vulnérables aux effets des difficultés d'accès à la mobilité. Leurs ressources financières sont de plus en plus réduites quand il s'agit de dépenses liées à l'éducation, la santé ou le transport. La nourriture est acquise au jour le jour en fonction de la recette quotidienne des travailleurs informels. Le budget pour ces ménages pour l'éducation et les soins s'en trouve réduit. Toute autre dépense budgétaire imprévue, fragilise l'équilibre financier du ménage.

Comme le montre Bouzouina (2008) sur les banlieues de l'agglomération lyonnaise et la ségrégation urbaine qui en résulte, les effets de quartiers concentrent plus de pauvres et n'attirent pas de classe moyenne. A Oran, la croissance démographique en périphérie n'a pas été suivie par une prise en charge des besoins notamment le logement, l'emploi, les services de santé, l'éducation et le transport. Les conséquences en terme de difficultés d'accès à l'emploi et l'intégration sociale des individus dans le chapitre quatre éclairent sur les nombreuses difficultés liées au transport, au niveau d'éducation

et aux réseaux sociaux. Ces difficultés auxquelles des catégories pauvres sont confrontées quotidiennement dans leur quête d'insertion professionnelle. Cette situation engendre un découragement et une résignation des jeunes en particulier.

3- Des conditions d'accès aux services contraignantes et pénalisantes

Le sous-équipement, l'enclavement, l'éloignement du centre ville et une offre de transport déficiente caractérisent, à différents degrés, les quartiers enquêtés. Les nouveaux habitants des quartiers périurbains viennent s'installer en quête d'un logement, un abri et qu'importe son mode de construction, sa localisation, ce qui compte c'est posséder un logement.

Dans ces conditions, l'accès à l'emploi est limité et les opportunités urbaines sont rares. Les actifs qui arrivent à trouver un emploi dans la ville doivent consacrer une part importante de leur budget ; temps et transport, au transport en commun et subir des conditions de déplacements pénibles. Les contraintes de mobilité pour l'emploi ont des conséquences en termes d'intégration sociale et professionnelle comme le montrent les entretiens. Cette situation induit un approfondissement de la disqualification sociale et spatiale de longue durée. Etre sans perspectives nuit à l'individu et à la collectivité (Le Breton et Ehrenberg, 1995). L'incertitude quant au devenir professionnel, la réduction des chances de trouver un emploi, sont des facteurs de marginalisation et touche les plus pauvres. Dans cette mesure, les difficultés quotidiennes des déplacements peuvent avoir une influence négative sur l'insertion sociale de l'individu, et ce sans doute plus fortement encore que dans les situations observées dans le contexte français, les problèmes n'étant ni de même nature, ni de même ampleur (Cholez et alii, 2005). Les habitants de la périphérie maintiennent 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 et aux autres services dans de meilleures conditions.

4- Indications politiques : réduire les inégalités socio-spatiales

La mise en perspective d'un développement de l'espace périurbain passe par la réduction des inégalités environnementales et de services entre les communes et les quartiers. Réduire les inégalités c'est aussi réduire les effets de ces inégalités socio-spatiales. Les inégalités de mobilité et ses difficultés réduites offrirait aux habitants

pauvres de la périphérie plus de chance d'aller dans d'autres territoires et donc plus d'opportunités d'accéder à l'emploi et aux services. Avec une mobilité facilitée et une accessibilité bien répartie, les individus pourraient développer leur capital de mobilité et leurs compétences. Le développement d'une desserte fréquente en transport, qui remplit les exigences d'un service de qualité et de confort, a le rôle de rendre possible les mobilités et de réduire les contraintes de la classe pauvre.

Des indications pour des politiques améliorées et une gouvernance ressortent de l'analyse des difficultés de mobilité et des conséquences sur les individus. Une gouvernance urbaine qui permet de coordonner les différentes politiques de la ville et les efforts peut se fixer dans un premier temps avec les plans de développement à l'échelle de la wilaya et de la métropole et être plus adaptée à l'échelle de chaque commune et quartier dans un deuxième temps. Ce sont des politiques nécessaires à la lutte contre la pauvreté (voir chapitre 07).

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. En termes d'éducation, l'Etat pourrait envisager une politique éducative spécifiquement ciblée sur les ménages défavorisés et situés en zones périurbaines (baisser les coûts associés à l'éducation des enfants des ménages pauvres). Une meilleure prise en compte de l'environnement a un rôle dans l'état de santé des populations défavorisées. Les politiques de santé doivent avoir comme priorité l'équipement des quartiers en structures sanitaires, la prévention vis-à-vis des populations précaires et des aides financières pour l'achat de médicaments pour les ménages ne bénéficiant pas de la sécurité.

5- Pistes de recherche pour une meilleure gestion des besoins

Cette thèse en urbanisme a permis de mettre en corrélation la mobilité, la population pauvre contrainte de résider dans des périphéries lointaines et défavorisées et les difficultés d'accès aux services. La prise en compte des caractéristiques de l'environnement urbain et du transport conjointement avec les besoins des différents

profils d'individus nous ont permis d'apporter des éléments de réponse et d'éclairer sur des perspectives de recherche. En plus de l'amélioration d'éléments méthodologique, nous proposons quelques pistes de recherches qui nous semblent importantes.

Les pistes sont d'ordre méthodologique et concernent les échelles d'analyse dans un premier temps. En deuxième lieu, d'autres pistes concernent les difficultés des profils d'individus spécifiques et des études de l'espace urbain et du transport plus développées.

Le travail d'investigation à différentes échelles, effectué dans cette thèse (wilaya, commune, quartier) met en évidence l'importance de la prise en compte des échelles spatiales dans l'analyse des inégalités et de les confronter. L'application des méthodes par questionnaire, à différentes échelles, et par entretien ciblés et adaptés à d'autres contextes est une étape importante pour la compréhension des liens et des phénomènes. A l'échelle des quartiers, un approfondissement de l'analyse de la pauvreté et des inégalités socio-spatiales et des rapports sociaux au regard de la mobilité urbaine permettra d'apporter des éléments de réponse sur les effets de quartier et de l'environnement urbain ; centre et périphérie.

Le travail effectué a apporté des éléments de réponses et a permis d'analyser les conséquences en termes d'inégalité. La question multidimensionnelle de la pauvreté suggère d'autres questionnements et d'autres analyses au regard de la typologie d'habitat, typologie de quartier et pratiques de mobilité urbaine des individus.

Enfin, l'analyse des pratiques individuelles et des niveaux d'insertion selon le profil ; jeune, femme, scolarisé sont complémentaires pour mieux connaître les effets des inégalités socio-spatiales et des difficultés d'accès dans le contexte de l'extension urbaine.

Bibliographie

- Adel Khadidja et Belhocine- Messaci Nadia. 2002. «Migrations et stratégies d'intégration dans la ville de Constantine. Trajectoires familiales (Aurès, Kabylie) », *Insaniat*, n° 16, pp. 117-127.
- Aïach Pierre. 2000. «De la mesure des inégalités : enjeux sociopolitique et théoriques », in Leclerc A, Fassin D, Grandjean H, Kaminski M, Lang T (dir.), *Les inégalités sociales de la santé*. INSERM, La Découverte, Paris, pp. 83- 91.
- Attey Philippe. 2004. « Des entreprises en difficulté : cas de la SOTRA », in Portugal S, Amakoé P. Adoléhoumé Ed., *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du SITRASS, pp. 335-349.
- Aziz Yahia. 2004. « Analyse du processus, d'élaboration et de mise en œuvre du Schéma Régional de l'Offre de Soins, SROS : Cas de la Région Orientale », Institut National d'Administration Sanitaire.
URL : <http://www.sante.gov.ma/Legislation/INAS/mem/AZIZYahya.pdf>. Consulté le 17-04-2008.
- Authier Jean Yves, Bacqué Marie- Hélène et Guérin- Pacé France. 2007. « Introduction, le quartier, enjeux scientifiques, actions et pratiques sociales », Ed la Découverte, pp. 7-11.
- Bassand Michel, 1997, « Métropolisation et inégalité sociale », presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 245 p.
- Beaud Stéphane, Weber Florance. 2003. « Guide de l'enquête de terrain », Ed la Découverte, Paris, 357 p.
- Bekkouche Ammara. 2004. « Images d'Oran », *Insaniat*, n° 23-24, pp. 79-90.
- Beladis Touria. 1997. « La périphérie oranaise et ses difficultés d'intégration urbaine», Thèse de doctorat en géographie. Université Paris 1, 473 p.
- Bellengère Adrian, Khan Sultan, Lootvo et Benoît, Vermeulin Stéphane. 2004. « Privatisation pour mieux réguler? Le pari de Durban en matière de transport public », *Revue Autrepart*, n° 32, pp. 75-93.
- Bendjelid Abed. 1997. « Anthropologie d'un nouvel espace habité : enjeux fonciers et spatialités des classes moyennes à Oran et sa banlieue (Algérie) », *Insaniat*, n°2, pp. 5-25.

- Bendjelid Abed. 1998. «La fragmentation de l'espace urbain d'Oran (Algérie) : mécanismes, acteurs et aménagement urbain », *Insaniat*, n°5, pp. 61-84.
- Bendjelid Abed, Hadeid Mohamed, Messahel Abd Allah et Trache Sidi Mohamed. 2004. « Différentiation socio-spatiales dans les nouveaux espaces urbanisés d'Oran », *Insaniat*, n° 23-24, Ed CRASC, Oran, pp. 7-43.
- Bendjelid Abed. 2002. «Politique urbaine algérienne et stratégies résidentielles des classes moyennes à Oran (Algérie) », in Dansereau F, Navez-Bouchanine F, l'Harmattan (dir.), *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*, l'Harmattan, pp. 151-169.
- Bendjelid Abed, Midoun Omar. 2004. « Stratégie d'anticipation de la privatisation des terres agricoles, poussée urbaine et pratiques des coopérations agricoles à Bir El Djir », in Bendjelid A, Brûlé J.-C, Fontaine J. (dir.) *Aménageurs et aménagés en Algérie. Héritages des années ; Boumediene et Chadli*, l'Harmattan, Paris, pp. 168-170.
- Bendjelid Abed. 2004. « Oran face aux actions d'aménagement urbain d'Alger : similitudes, modulations et effets de l'image de la capitale sur les pouvoirs locaux », *Insaniat*, n° 23-24, pp. 91-110.
- Bendjelid Abed. 2005. «Les modalités d'intégration dans le processus de régulation urbaine au Maghreb : le cas d'Oran », in Boumaza Nadir et alii (dir.), *Villes réelles, villes projetées ; villes maghrébines en fabrication*, Maisonneuve et Larose, pp. 373-383.
- Bendraoua Fouzia. 2005. « Dynamiques urbaine, instruments d'urbanisme et réalité, terrain du groupement urbain d'Oran (Algérie). Création d'un SIG et imagerie spatiale ». Thèse en Géographie, Université du Sorbonne, Paris, 343 p.
- Bendraoua Fouzia, Souiah Sid Ahmed. 2008. « Quand les pouvoirs publics produisent de nouvelles marginalités urbaines : les recasés de Nedjma à Oran (Algérie) ». *Revue Autrepart*, n°45, Armand Colin, Paris, pp. 173-190.
- Bere. A. C., Martin. F., Larivière S. 1998. « Enquêtes participatives sur les perceptions des dimensions du bien être de la pauvreté et de l'accessibilité des services sociaux de base en milieu urbain », vol. 2 : Accessibilité des services de bases, PNUD, 45 p.
- Berger Martine. 2004. « Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ? », CNRS Éditions, Espaces et Milieux, Paris, 2004, 317 p.
- Berthélémy Jean Claude. 2008. « Les relations entre santé, développement et réduction de la pauvreté » *C. R. Biologies*, 331, Académie des sciences, pp. 903-918.

- Bommier Antoine, Shapiro David. 2001. « Introduction à l'approche économique de la demande d'éducation », in Pilon M et Yaro Y (dir.), *la demande d'éducation en Afrique. Etat des connaissances et perspectives de recherche*, Dakar, UEPA, (Coll. Réseau sur la famille et la scolarisation en Afrique, n° 1). pp. 49-62
- Bonnet Michel. 1997. « Temporalités étudiantes ; des mobilités sans qualités » Revue *Les annales de la recherche urbaine*, n° 77, pp. 63-71.
- Bonvalet Catherine, Brun Jaques. 2002. « Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France », in Lévy J-P et Dureau F (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, l'Harmattan, Paris, pp. 15-64.
- Borgel Céline, Pérouse Jean François. 2004. « La gare routière du grand Istanbul » dans *Autrepart*, n° 32, Armand Colin, Paris, pp. 51-73.
- Boubakour Fares. 2007. «Le taxi clandestin ou l'offre sur-mesure : une expérience originale. Cas de la ville de Batna (Algérie) », in colloque *le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines*, Lisbonne, les 20 et 21 septembre 2007, l'Institut pour la ville en mouvement, Paris.
Url : <http://www.ville-enmouvement.com/taxi/telechargements/Boubakour.pdf>, consulté le 11-08-2009
- Boudon Philippe. 2007. « La recherche face à l'architecture et à la socio-anthropologie de l'espace », in Bonnin P (dir.), *Architecture, espace pensé, espace vécu, éditions recherches*, 286 p.
- Bouinot Jean, Bermils Bernard. 1996. « La gestion stratégique des villes. Entre compétition et coopération », Armand Colin, Paris, 208 p.
- Boumaza Nadir. 2005. « Projets urbains et champs structurants de l'action », in Boumaza N. et al (dir.), *Villes réelles et villes projetées : villes maghrébines en fabrication*, Maisonneuve et Larose, pp. 467-485.
- Boudon Raymond. 1979. « L'inégalité des chances : la mobilité sociale dans les sociétés industrielles », Ed Pluriel, 334 p.
- Bourdieu Pierre. 1979. « La distinction sociale du jugement », Ed Minuit, 670 p.
- Boussouf Rabah. 1998. « Les territoires de l'hôpital : l'attraction du pôle hospitalier de Constantine », Thèse de doctorat en géographie de la santé de l'Université Paul Valéry-Montpellier III, 335 p.

- Bouzouina Louafi. 2008. « Ségrégation spatiale et dynamique métropolitaine », Doctorat de Sciences économiques, mention : Economie des transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE), Université de Lumière Lyon 2, 276 p.
- Bret Bernard. 2009. « Interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la Théorie de la Justice de John Rawls », *Annales Géographiques*, n°665-666, pp. 16-34.
- Brébant Brigitte, 1984. « La pauvreté, un destin ? », Éditions L'Harmattan, Paris, 179 p.
- Buffet Laurent. 2005. « Les différences sexuées de l'accès à l'espace urbain chez les adolescents de banlieues populaires », in Buisson M-A et Mignot D Eds, *Concentration économique et ségrégation spatiale*, De Boeck, 2005, Bruxelles, pp 304-319.
- Caillaud Fadila. 2004. « Les inégalités sexuelles dans l'accès à l'éducation, quelles conséquences pour la politique éducative des pays en développement ? » Journées scientifiques : *Le financement du développement et réduction de la pauvreté – Marrakech*, 23 p. URL :<http://www.aed.auf.org/IMG/pdf/F.CAILLAUD.pdf>. Consulté le 7 janvier 2008.
- Cailly Laurent. 2007. « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de Géographie*, n° 654, Armand Colin, Paris, pp. 169-187.
- Castel Robert. 1995. « Les métaphores de la question sociale », Folio, Paris, 813 p.
- Chachoua Mustapha. 1998. « Mobilité résidentielle dans le Grand Oran et stratégies de localisation des populations ». *Revue de Géographie et d'Aménagement d'Oran*, n°2, 15 p.
- Chachoua Mustapha. 2004. « Difficultés d'insertion d'un mode de desserte original : Le transport par télécabine à Oran », in Bendjelid A., Brûlé J.-C., Fontaine J. (dir.) *Aménageurs et aménagés en Algérie. Héritages des années. Boumediene et Chadli*. L'Harmattan, Paris, pp. 222-224.
- Chauliac Michel. 1989. « Education, santé et conditions de vie des enfants d'âge scolaire dans les zones à urbanisation rapide », pp. 395- 400. Consulté le 18-07-2008. URL :http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_4/colloques/27924.pdf.
- Chauvin Pierre. 2002. « Santé et inégalités sociales : de nouvelles approches épidémiologiques », in Parizot I., Chauvin P., Firdion J.-M., Paugam S (dir.). *Les*

mégapoles face au défi des nouvelles inégalités, Ed Médecine- Sciences, Flammarion, Paris, pp. 52-62.

- Charmes Jacques. 1991. « Emplois et revenus dans le secteur non structuré des pays du Maghreb et du Machreck », in Coquery- Vidrovitch Catherine et Nedelec Serge (coord.), *Tiers monde : l'informel en question ?* l'Harmattan, Paris, 285 p.

- Cholez Céline, Diaz Olvera Lourdes, Mignot Dominique et Paulo Christelle. 2005. « Mobilité quotidienne et inégalités : le cas des personnes les plus démunies », in Buisson M-A et Mignot D (dir.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Editions De Boeck, Bruxelles, pp. 263-284.

- Chikhr Saïdi Fatiha. 2001. « Alger : des inégalités dans l'accès à l'eau », *Revue Tiers Monde*, Vol. 42, n° 166, pp. 305- 315.

- Clément Cécile. 2000. « Les pauvres dans leur quartier d'habitation: localisation, fréquentation et représentations », in Diaz O, Palomas G et Jamet C (éds), *Urban transportation and Environment*, Actes du colloque international tenu à Mexico les 11 – 14 avril 2000, CODATU, Editions Balkema, Rotterdam, pp. 735-740.

- Commeyras Christophe, NDO Jean Rolin, Merabet Omar, Kone Hamidou, Rakotondrabe Faraniaina Patricia. 2006. « Caractéristiques de la consommation de soins et de médicaments au Cameroun », *Cahiers de Santé*. Vol. 16, n° 1, pp. 13-19.

- Commeyras Christophe, NDO Jean Rolin, Merabet Omar, Kone Hamidou, Rakotondrabe Faraniaina Patricia. 2006. « Étude de l'accessibilité et des déterminants de recours aux soins et aux médicaments au Cameroun. I. Élaboration et validation de la méthode d'analyse de l'interface offre/demande en santé », *Cahiers de Santé*. Vol. 15, n° 3, pp. 161-166.

- Coslado E, Spire A, Counilh A-L, Fadhel K, Msilta L, Rebouha F, Stadnicki R, Tlemsani K, Souiah M. 2009. « Interactions sociales, mobilités multiscalaires et cidadinité(s)Réflexions autour des cas d'Accra, Alger, Constantine, Damas, Lomé, Marrakech, Nouadhibou, Oran, Sanaa ». Atelier 1, Rencontre Jeunes Chercheurs, Oran, 4-7 avril Programme FSP. USTOMB, Oran, CITERES, Tours, 18 pages.

Url : http://citeres.univ-tours.fr/p_emam/contrats/fsp/fichier6.pdf ou http://citeres.univ-tours.fr/p_emam/contrats/fsp/fichier1.pdf. Consulté le 16 février 2010.

- Costa-Lascoux, J. 2002. « Analyse des processus de déscolarisation ». Centre d'étude de la vie politique française (CEVIPOF). *Journal le Monde* 3 octobre, Paris.

- Costes Laurence. 2002. « La mobilité des étudiants : logiques d'offres, déterminants sociaux et culturels », in Lévy J-P, Dureau F (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, l'Harmattan, Paris, pp. 281- 292.
- Côte Marc, 1996, « L'Algérie, espace et société », Ed Masson/ Armand Colin, Paris, 253 p.
- Curtis Sarah. 2007. « Géographie sociale et géographie de la santé », in Fleuret S et Thouez J.-P (dir.), *Géographie de la santé : un panorama*, Paris : Economica, Anthropos, pp. 26-36.
- Deboulet Agnés. 2004. « Les Arzuqi : identité collective, rapport au travail et représentations de soi de travailleurs occasionnels en Egypte », in Destremau B, Ireton F et Deboulet A (dir.), *Dynamiques de la pauvreté en Afrique du Nord et au Moyen-Orient* , Ed Karthala- Urbama, Paris, pp. 287-311.
- Debrie Jean, Steck Benjamin. 2001. « L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace ouest –africain », *L'espace géographique*, n° 1, pp. 26-36.
- Destremau Blandine, Ireton François et Deboulet Agnés. 2004. « Introduction » in « Dynamiques de la pauvreté en Afrique du Nord et au Moyen- Orient » Destremau B, Ireton F et Deboulet A, Ed Karthala- Urbama, pp. 11-36.
- Deville Julie. 2007. « Filles, garçons et pratiques scolaires, des lycéens à l'accompagnement scolaire », l'Harmattan, Paris, 259 p.
- Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal. 2001. « Immobiliers ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou », *Revue Canadienne d'Etudes du Développement*, vol. 22, n° 1, pp. 115-134.
URL : <http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/demo/documents/DiazPlatPochet1.pdf>.
- Diaz Olvera Lourde, Plat Didier, Pochet Pascal. 2005. « La ville hors de portée ? Marche à pieds, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne », *Revue Espaces, Populations, Sociétés* n° 1. p. 145-161.
- Diaz Olvera Lourde, Plat Didier, Pochet Pascal, Sahabana Maïdadi. 2005. « La marche à pied dans les villes africaines », *Transports*, n° 429, pp. 24- 31.
- Diaz Olvera Lourde, Plat Didier, Pochet Pascal. 2002. « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne, l'exemple de Niamey », in Boussié Y et Madre J-L, *Démographie et Transport : villes du Nord, villes du Sud*, L'Harmattan, pp. 147-175.

- Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal. 2005. « Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest, le cas de Dakar », in Buisson M.-A., Mignot D. (Eds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, De Boeck, pp. 245-261.
- Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal. 2010. « Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes », in Masquelier B., Eggerickx T. (dir.), *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités en démographie et en sciences sociales*, Chaire Quételet 2007, Louvain-la-Neuve, Presses Univ. de Louvain, pp. 281-302.
- Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal. 2008. « Le rôle du transport dans l'accès à la santé à Conakry et Douala », *XLVème colloque de l'ASRDLF*, Univ. du Québec à Rimouski, 25-27 août, 15 p.
- Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal. 2010. « À l'écart de l'école ? Pauvreté, accessibilité et scolarisation à Conakry », *Revue Tiers Monde*, n°202, avril-juin, pp. 167-183.
- Diouf Ibou. 2002. « Comme car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », dans Godard Xavier (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala- Inrets, Paris, pp. 45-56.
- Driss Nassima. 2007. « Les arrangements de visibilité dans les cheminements urbains. Du quartier proche au lointain dans la ville », in Breviglieri M et Vincenzo C (dir.), *Adolescences méditerranéennes, espace public à petits pas*, Collection Débats Jeunesses, l'Harmattan, Paris, pp. 63-76.
- Durand-Lasserve Alain. 1986. « L'exclusion des pauvres dans les villes du tiers monde », l'Harmattan, Paris, 198 p.
- Dureau Françoise. 2000. « Des stratégies résidentielles très diverses marquées par une inégale maîtrise de l'espace », in Dureau F, Dupont V, Lelièvre E, Lévy J-P, Lulle T (coord.), *Métropole en mouvement, une comparaison internationale*, IRD, Paris, pp. 165-182.
- Dureau Françoise, Lévy Jean-Pierre. 2007. « Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune », *Revue Autrepart*, n°41, pp. 135-148.
- Dureau Françoise, Gouëset Vincent. 2010. « Mobilité, pauvreté : les villes interrogées formes de peuplement et inégalités de déplacements : l'évolution des mobilités

quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá... », *Revue Tiers Monde*, n° 201, pp. 131-156.

- Fabianski Caroline. 2008. « Le transport privé dans le cas d'Istanbul », in Godard Xavier (Coord.), *Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes*, Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Aix en Provence, Actes INRETS n° 14, pp. 25-40.

- Fassin Didier. 2000. « Qualifier la santé ». In A. Leclerc D. Fassin, H. Grandjean et M. Kaminski (dir.), *Les inégalités sociales de santé*, Paris : INSERM, La Découverte, Paris, pp. 123- 144.

- Florin Bénédicte. 2008. « Les recherches françaises en sciences sociales sur les mobilités résidentielles : quelques pistes de réflexion », in *Les Cahiers de l'EMAM* n° 16, *Mobilités résidentielles, pratiques de mobilités et constructions territoriales en périphérie (s), exemples au Maghreb*, Tours, pp. 7-18.

- Godard Xavier. 2000. « La mobilité urbaine dans les villes en développement : difficultés de mesure, incertitude des tendances et de l'évaluation de la durabilité », in Diaz O, Palomas G et Jamet C (éds), *Urban transportation and Environment*, Actes du colloque international, Mexico les 11 – 14 avril 2000, CODATU, Editions Balkema, Rotterdam, pp. 143-147.

- Godard Xavier. 2002. « Mobilité quotidienne et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », in Levy J-P et Dureau F (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Editions l'Harmattan, Paris, pp. 99-113.

- Godard Xavier. 2002. « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif », Karthala-INRETS, 408 p.

- Godard Xavier. 2004. « Pauvreté et mobilité urbaine en Afrique Sub-saharienne : concepts, analyse et ligne d'action, trop de malentendus,... », in *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du SITRASS, Portugal S, Amakoé Adoléhoumé P (Ed.), pp. 247-262.

- Godard Xavier. 2007. « La contribution du transport artisanal à la mobilité urbaine », *Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial*, Villes en développement, n° 78, pp. 3-5.

- Goerg Odile. 2004. « Services publics, Etats et privatisations », in Chanson-Jabeur C, Coquery-Vidrovitch C et Goerg O (dir.), *Politiques d'équipement et services urbains dans les villes du sud, étude comparée*, l'Harmattan, Paris, pp. 11-21.
- Ghomari Amina. 2001. « Genèse de la métropole oranaise : recomposition spatiale et dynamique sociale », *Insaniat*, n° 14-15, pp. 83-97.
- Gotman Anne, Blanchet Alain, 2007, « L'enquête et ses méthodes, l'entretien », Ed Armand Colin, 126 p.
- Grafmeyer Yves. 2007. « Le quartier des sociologues », in Authier J-Y, Bacqué M-H et Guérin Pace F (dir.), *Le quartier, enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Ed la Découverte, Paris, pp. 21-31.
- Grossetti Michel. 2004. « Pratiques culturelles et hiérarchies sociales », *EspacesTemps.net*, URL : <http://espacestemp.net/document782.html>. Consulté le 02 mars 2009.
- Guetta Maurice, Megdiche Cyrille. 1990. « Le peuplement des bidonvilles d'Alger : emploi et mobilité socio-professionnelle » *Revue française de sociologie*, Vol. 31, n° 2, Ed Persée, pp. 297-313.
- Guth Suzie. 1997. « Lycéens d'Afrique », l'Harmattan, Paris, 318 p.
- Hadibi Mohand Akli. 2007. « Conquérir l'espace public par la force en Kabylie », in Breviglieri M et Cicchelli V (dir.), *Adolescences méditerranéennes, espace public à petits pas*, Collection Débats jeunesse, l'Harmattan, Paris, pp. 187-201.
- Hadjidj El-djounid. 1995. « L'utilisateur face à l'hôpital : une perspective algérienne ». *Cahiers de Sociologie et de Démographie Médicales*, Vol. 35, n°1, pp. 21-32.
- Hardy Sebastien. 2008. « Ciudad Sandino, marge urbaine en périphérie de Managua » *Annales géographiques*, n° 66, Armand Colin, Paris, pp. 85-104.
- Henaff Nolwen, Lange Marie-France, Martin Jean-Yves. 2009. « Revisiter les relations entre pauvreté et éducation », *La Découverte, Revue Française de Socio-économie*, n° 3, pp. 187-194.
- Huertas G. 1997. « Une cause d'échec scolaire », *Revue Enfants et Société, Journal de Pédiatrie et de Puériculture*, n°1, pp. 58-59.
- Humain-Lamoure Anne-Lise. 2007. « Le quartier comme objet en géographie », in Authier J-Y, Bacqué M-H et Guérin-Pace F, (dir.), *Le quartier, enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Ed la Découverte, Paris, pp. 41-51.

- H'naka Atmane, Aziki Slimane, Zafzaf Abdellatif. 1995. « Les formes de la mobilité des populations dans un espace marocain migratoire traditionnel : Le Souss », dans *Les nouvelles formes de mobilité spatiale dans le monde arabe*, Tome II, pp. 23-40.
- Kanny G, Morisset M, Flabbée J, Beaudouin E, Parisot L, Moneret-Vautrin D.A. 2002. « L'accueil des enfants à risque d'allergie alimentaire à l'école. Le projet d'accueil individualisé à l'école », *Revue Française d'Allergologie et d'Immunologie Clinique*, n°42, pp. 307-313.
- Kaufmann Vincent. 2000. « Mobilité quotidienne et dynamique urbaines : la question du report Modal », Ed Presses Polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 252 p.
- Kaufmann Vincent, Widmer Eric. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés* n° 120-121, pp. 199-217.
- Kaufmann Vincent. 2007. « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? », in Bassand M., Kaufmann V. et Joye D. (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, coll. « Espace en société », pp. 171-188.
- Kobiané Jean-François. 1999. « Pauvreté, structures familiales et stratégies éducatives à Ouagadougou », *Seminar Educational Strategies, Families and Population Dynamics*, Ouagadougou, 15-19 Novembre, pp. 154- 182.
URL :http://www.cicred.org/Eng/Seminars/Details/Seminars/education/ACTES/Com_Kobiane.PDF. Consulté le 15 février 2009.
- Kokoreff Michel. 2007. « Pauvres quartiers! Complexité de l'objet et ambivalence des phénomènes », in Authier J- Y, Bacqué M- H, Guérin- Pace F (dir.), *Le quartier enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, la Découverte, Paris, pp. 242-252.
- Konate Mamadou Kani, Guèye Mouhamadou. Neska Vita Théodore. 2003. « Scolarisation des enfants au Mali selon le profil des ménages et étude de leur maintien à l'école », Background paper prepared for the « Education for All Global Monitoring Report 2003/4 », UNESCO, 19 p.
- Lakjaa Abdelkader. 2004. « Conflit de rationalité en espace urbain, l'habitat spontané à Oran », in Bendjelid A, Brulé J.C, Fontaine J (dir.), *Aménageurs et aménagés en Algérie : Héritage des années Boumédiène et Chadli*, l'Harmattan, Paris, pp. 186- 192.

- Lakjaa Abdelkader. 2007. « La jeunesse algérienne entre valeurs communautaires et aspirations sociétares », in Colloque international pluridisciplinaire ; *ville et marginalité chez les jeunes*, Univ. de Mentouri de Constantine, Univ. de Skikda et l'Univ. de Paris X Nanterre, Skikda, 14 p.
Url: <http://www.cdesoran.org/doc/Lakjaa3.pdf>. Consulté le 12 janvier 2010
- Lakjaa Abdelkader. 2009. « Les périphéries oranaises : urbanité en émergence et refondation du lien social », *Les Cahiers d'EMAM*, n° 18, pp. 29-44.
- Lahbil Tagemouati. 2004. « La pauvreté dans la Médina de Fés », in Destremau B, Ireton F et Deboulet A (Dir.), *Dynamiques de la pauvreté en Afrique du Nord et au Moyen-Orient*, Karthala Urbama, Paris, pp. 241-263.
- Lehman-Frisch Sonia. 2009. « La ségrégation : une injustice spatiale ? Questions de recherche », *Annales de Géographie*, n° 665-666, pp. 94-115.
- Le Breton Eric. 2005. « Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale », Editions Armand Colin, Paris, 247 p.
- Le Breton Eric. 2004. « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », in Orfeuil J-P (dir.), *Transports, Pauvretés, Exclusions, pouvoir bouger pour s'en sortir*, L'Aube, Paris, pp. 49-69.
- Le Breton Eric. 2009. « Domicile – travail, les salariés à bout de souffle », les carnets de l'info, 216p.
- Legros Olivier. 2003. « Le gouvernement des quartiers populaires. Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non réglementaires de Dakar (Sénégal) et de Tunis (Tunisie) ». Université François Rabelais-Tours (13/12/2003), Pierre S (dir.), 206 p.
- Lelièvre Eva, Lévy-Vroelant Claire. 1992. « La ville en mouvement, habitat et habitants », in actes de l'atelier *Mobilités résidentielles et mutations urbaines*, 4e Conférence internationale de recherche sur le logement. Paris, 3-6 juillet 1990, l'Harmattan, Paris, 357 p.
- L'Horty Yannick, Sari Florent. 2008. « 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, 27 p.
- Lombard Jérôme, Steck Benjamin. 2004. « Quand le transport est d'abord un lieu », *Revue Autrepart*, n°32, pp. 3-19.

- Lombard Jérôme, Sakho Papa, Bruez Frank, Baillon Axel. 2004. « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Revue Autrepart*, N° 32, « Transports aux Suds, pouvoirs, lieux et liens », pp. 115-134.
- Lloyd, C. B, Blanc, A. K. 1996. « Children's schooling in sub-saharan africa: The role of fathers, mothers, and others ». *Population et Development Review*, 22, n°2, pp. 265-298.
- Maache Youcef, Seghir Chorfi Mohamed. 2002. « L'enfant en situation d'échec scolaire face aux enseignants Brefs regards sur des pratiques pédagogiques », *Sauvegarde de l'enfance*, vol. 57, n° 4, pp. 156-162.
- Makhoul El-Hadi. 2002. « Le transport urbain dans les agglomérations de Constantine, Oran et Annaba », dans Chantal Chanson-Jabeur, Saïb Musette (éds), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Editions GREMAMO - CREAD, Alger, Paris, pp. 57-66.
- Madani Mohamed. 2002. « Désordre dans les périphéries urbaines », revue *NAQD* n°16, Alger, Printemps/Eté, pp. 11-25.
- Madani Safar Zitoun. 2008. « Mobilité résidentielle et mobilité sociale dans l'agglomération algéroise : quelques pistes de réflexion », in *Mobilités résidentielles, pratiques de mobilités et constructions territoriales en périphérie (s), exemples au Maghreb, les Cahiers de l'EMAM* n°16. Tours. Citères, pp. 29-36.
<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00166924/fr/>
http://citeres.univ-tours.fr/p_emam/contrats/fsp/00_Sommaire.pdf
- Mancebo François. 2006. « Le développement durable » Armand Colin, Collection: U. géographie, 269 p.
- Marpsat Marise. 2008. « Le logement, une dimension de la pauvreté en conditions de vie », *Regards croisés sur l'économie*, 2, n° 4, pp. 70-82.
- Mathieu Nicole. 2007. « Pour une nouvelle approche spatiale de l'exclusion sociale », *Cybergeo, European Journal of Geography*, article 33, modifié le 26 avril 2007.
URL : <http://www.cybergeo.eu/index5432.html>. Consulté le 5 août 2010.
- Maurin Eric. 2004. « Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social », Seuil, coll. *La République des idées*. Paris, 95 p.

- Mebtoul Mohamed. 2003. La médecine face aux pouvoirs : L'exemple de l'Algérie. *Socio-Anthropologie*, n° 5, Médecine et santé : Symboliques des corps, 1999, <http://socioanthropologie.revues.org/document56.html>. Consulté le 16 avril 2008.
- Meissonnier Joël, 2008, « Pratiques socio-spatiales des jeunesses stambouliotes défavorisées : incidences de la situation périphérique », colloque international, *Les périphéries urbaines entre normes et innovations : les villes du sud de l'Europe*, Univ., de Bordeaux III, Pau et Montpellier III, Bordeaux 11-13 Juin 2008.
- Url : http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Bordeaux_c le585456.pdf. Consulté le 21 juillet 2009.
- Merlin Pierre. 2009. « L'exode urbain », La documentation française, 176 p.
- Messahel Abdellah. 2008. « Une périurbanisation officielle dans un site contraignant : le cas de Nedjma dans l'agglomération oranaise », *Espaces, Populations, Sociétés*, 2008-1, pp. 89- 99.
- Midoun Omar. 2004. « Non-respect des procédures réglementaires par les acteurs du secteur public », in Bendjelid A, Brûlé J-C et Fontaine J (dir.), *Aménageurs et aménagés en Algérie - Héritages des années Boumediene et Chadli*, Paris, Éditions l'Harmattan (Histoire et Perspectives Méditerranéennes), pp. 166-167.
- Mignot Dominique. 2004. « Mobilité et inégalités sociales », in Vodoz L, Pfister Giaque B, Jemelin C, (Eds), *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR), Lausanne, pp. 89-104.
- Millet Mathias. 2004. « Ruptures familiales et « ruptures scolaires » de collégiens de milieux populaires », in Colloque : *Le devenir des enfants de familles défavorisées*, CERC, la CNAF et la DREES, Paris, pp. 31-44.
- Millet Mathias. 2005. « Des élèves "victimes des inégalités sociales" aux élèves "perturbateurs de l'ordre scolaire" », in Baron Cécile, Dugué Elisabeth, Nivolle Patrick, *La place des jeunes dans la cité. Tome 1 : de l'école à l'emploi ?*, Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales », pp. 153-162.
- Nachi Mohamed. 2007. « Arrangement au présent, compromis au futur. Les « cadres de l'expérience d'un groupe de jeunes garçons dans le contexte tunisien », Breviglieri M et Vincenzo C (dir.), *Adolescences méditerranéennes, espace public à petits pas*, Collection Débats jeunesses, l'Harmattan, pp. 315-338.

- Navez-Bouchanine Françoise. 1998. « Fragmentation spatiale et stratégies résidentielles », in Haumont N, Levy J-P (dir.), *La ville éclatée, quartiers et peuplement*, Coll, habitat et sociétés, l'Harmattan, pp. 69-87.
- Navez-Bouchanine Françoise, Dansereau Francine. 2002. « Les stratégies résidentielles dans la ville fragmentée, Le cas de la ville marocaine », in Dansereau F, Navez-Bouchanine F (dir.), *Gestion du développement durable et stratégies résidentielles des habitants*, l'Harmattan, pp. 19-65.
- Navez-Bouchanine Françoise. 2002. « Introduction, Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants », in Dansereau F, Navez-Bouchanine F (dir.), l'Harmattan, pp. 1-18.
- Nicolas Bernard. 2007. « La pauvreté dans son rapport à l'espace : l'introuvable mixité sociale ? », *Revue Pensée Plurielle*, n° 16, 2007/3, Ed de Boeck pp. 51-58.
- Orfeuil Jean Pierre. 2004. « Transports, Pauvretés, Exclusions, pouvoir bouger pour s'en sortir », *L'aube*, 180 p.
- Orfeuil Jean-Pierre. 2004. « Accessibilité, mobilité, inégalité : regards sur la question en France aujourd'hui », in Jean-Pierre Orfeuil (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions*, Editions l'Aube, Collection Monde en cours, Paris, pp. 27-47.
- Paquette Catherine. 2010. « Mobilité, pauvretés : les villes interrogées mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico, une lecture des liens entre pauvreté et mobilité », *Revue Tiers Monde*, n° 201, pp. 157-175.
- Panerai Philippe, Depaule Jean Charles, Demorgon Marcelle. 2005. « Analyse urbaine », Ed Parenthèses, Marseille, 176 p.
- Parizot Isabelle. 2004. « Santé et recours aux soins dans les quartiers ». *Séminaire : Santé, inégalité et ruptures sociales en Ile de France*. Paris : INSERM, pp. 7-15.
- Pasquier-Doumer Laure. 2004. « Augmenter l'égalité d'opportunités scolaires : Les enseignements de l'évolution de la mobilité scolaire intergénérationnelle au Pérou depuis un siècle » Journées scientifiques : le financement du développement et réduction de la pauvreté -Marrakech, 2004. 34 p. URL :<http://www.aed.auf.org/IMG/doc/L.P.Doumer.doc>. Consulté le 14 Avril 2009.
- Paugam Serge. 1996. « Pauvreté et exclusion : la force des contrastes nationaux », in Paugam Serge (éd.), *L'exclusion, l'état des savoirs*, La Découverte, Paris, coll. « Textes à l'appui », pp. 389-404.

- Paugam, Serge. 2002. « Santé, inégalité et rupture sociale ». In Parizot I, Chauvin P, Firdion J-M, Paugam S. *Les mégapoles face au défi des nouvelles inégalités*. Paris : Ed Médecine- Sciences, Flammarion, pp. 1-7.
- Paugam Serge. 2007. « Les fondements de la solidarité », *Repenser la solidarité. L'apport des sciences sociales*, in Paugam S (dir.), Coll. Le lien social, éd. PUF, pp. 5-28.
- Paulo Christelle. 2006. « Inégalité de mobilités : disparités des revenus, hétérogénéité effets », Thèse de doctorat en Sciences économiques, mention : économie des transports, Ecole Nationales des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE), Université de Lumière Lyon 2, 319 p.
- Paulo Christelle. 2007. « Une mesure des inégalités de mobilité et d'accès au volant », *EspacesTemps.net*, 27.05.2007. Consulté le 28 septembre 2009. Url : <http://espacestemp.net/document2368.html>
- Pelletier Jean. 1955. « Un aspect de l'habitat à Alger : les bidonvilles », *Géocarrefour*, Volume 30, n° 3, pp. 279-288.
- Picheral Henri. 2001. « Dictionnaire raisonné de la géographie de la santé ». GEOS. Université de Montpellier, 308 p.
- Pinçon-Charlot Monique, Preteceille Edmond, Rendu Paul. 1986. « Ségrégation urbaine, classes sociales et équipements collectifs en région parisienne », *Anthropos*, 291 p.
- Plat Didier, Pochet Pascal. 2002. « D comme Dar Es Salam ou les dangers du désengagement public », in Godard X (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala, pp. 73-82.
- Prêteur Y., Constans S., Féchant H. 2004. « Rapport au savoir et (dé)mobilité scolaire chez des collégiens de troisième ». Dossier : Rapport au savoir et socialisation familiale et scolaire, *Revue Pratiques psychologiques* 10. pp. 119–132.
- Rebouha Fafa. 2005. « 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, Editions de l'Université Ferhat Abbas, Sétif, pp. 343-347.
- Rebouha Fafa. 2005. « Mutation de l'espace rural à proximité de l'espace urbain : le cas de la ville d'Oran », in Actes du séminaire international : *Villes et territoires* :

Mutations et enjeux actuels, 12, 13 et 14 Novembre 2005, Université F.A de Sétif, pp. 204- 208.

- Rebouha Fafa. 2008. «Etalement urbain mobilité quotidienne et pauvreté: la périphérie d'Oran- Algérie ». In Zaninetti J.M., Maret I (dir.), *Actes du Colloque international d'Orléans : "Etalement urbain à travers le monde, des opinions aux faits"*, 26, 27, 28 septembre 2007. Orléans, France, PUO, pp. 155- 167.

- Rebouha Fafa, Pochet Pascal. 2009. « Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres des périphéries d'Oran », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 78, pp. 335-353.

- Rebouha Fafa. 2010. « Concentration des services de santé, contraintes de mobilité et difficultés d'accès aux soins dans la métropole d'Oran » *Revue Territoires en Mouvements*, n° 4, pp. 1-16.

- Rochefort Michel. 2000. « le défi urbain dans les pays du sud », l'Harmattan, 184 p.

- Rosenthal Beth Spenciner. 1996. « Social support and 10th graders' plans for staying in school », *High School Journal*, n° 79, pp. 298-304.

- Sechet Raymond. 1996. «Espaces et pauvreté: la géographie interrogée », l'Harmattan, Paris, 213 p.

- Sahabana Maïdadi. 2006. « Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable », communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne, Douala, 20-24 nov., 15 p. Url : <http://www.cidegef.refer.org/douala/SAHABANA.doc>. Consulté le 21 avril 2009.

- Salama Pierre., Valier Jaques. 1994. « Pauvreté et inégalités dans le tiers monde », La Découverte, 220 p.

- Sebti Mohamed, Festy Patrick. 2007. « Extrême pauvreté, solidarités et condition féminine au Maroc. Des entretiens dans la région de Marrakech en 2004-2006. Communication à la Chaire Quetelet 27-30 novembre, Louvain-La-Neuve, Belgique
Url : <http://www.uclouvain.be/98336.html>, Consulté en janvier 2008.

- Semmoud Bouziane. 1995. « Croissance urbaine, mobilité et changement social dans l'agglomération oranise (Algérie) », *Cahiers du GREMAMO* n° 12, Ed. Groupe de Recherche sur le Maghreb et le Moyen Orient, Université de Paris, 70 p.

- Senouci Lahouari. 2002. « Accroissement des services urbains », in Dansereau F, Navez Bouchanine F (dir.), *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*, l'Harmattan. pp. 171-190.
- Sikiro Souleymane. 2008. « Pauvreté et accessibilité des ménages urbains aux biens et services publics à Ouagadougou et de Bobo Dioulassou », in Kouass B (Ed.), *Pauvreté des ménages et accès aux soins de santé en Afrique de l'ouest : Burkina faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali et Togo.*, Karthala, Paris, pp. 51-102.
- Silva Helena Menna-Barreto. 2000. « Sao Paulo, l'accession à n'importe quelle prix » in Dureau F, Dupont V, Lelièvre E, Jean Pierre Lévy, Lulle T (coord.), *Métropole en mouvement, une comparaison internationale*, IRD, Paris, pp. 219-226.
- Silva A.N.R , Lima R.S. , Raira Jr A.A. Waerden P.V.D. 1998. « Urban transportation accessibility and social inequity in a developing country », in Freeman P, Jamet C (éds), *Urban transport policy*, Actes du colloque international, Cape Town, 21–25 septembre 1998, CODATU, Editions Balkema, Rotterdam, pp. 709-714.
- Souiah Sid Ahmed. 1996. « Les Douars périurbains de l'Ouest algérien : l'habitat populaire non réglementé des périphérie urbaines », Thèse de Doctorat en géographie, Université de Pau et des pays de l'Adour, 343 p.
- Souiah Sid Ahmed. 2005. « Les marginalités socio-spatiales dans les villes algériennes », *Les Cahiers du GREMAMO* (Groupe de recherche sur le Maghreb et le Moyen-Orient), n° 18, Editions l'Harmattan, Paris, pp. 47-69.
- Tahraoui Fatima. 2004. « Si-Salah, difficultés d'aménagement d'un quartier illicite à Oran », *Insaniat*, N° 23-24, pp63-77.
- Toussaint Jean-Yves. 1998. « La ville n'est plus ce qu'elle aurait dû être, Distance et décalages entre la ville planifiée et la ville réalisée », *Insaniat*, n° 5, pp. 7-22.
- Trancart Danièle. 2008. « Ségrégation sociale et variations spatiales de réussite scolaire au collège », in Colloque, *La nouvelle question spatiale, ségrégation urbaine et accès à l'emploi*, 15- 16 septembre, Université de Paris Est.
URL : www.cee-recherche.fr/fr/fiches_chercheurs/fiches.../Trancart_Daniele.pdf
Consulté le 02 février 2008.
- Troin Jean-François. 2005. « Du bon usage du terme “métropole”, notamment dans le monde arabe », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 64.
URL : <http://revel.unice.fr/cmedi/document.html?id=73>. Consulté le 20 décembre 2007.

- Urry John. 2005. « Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ? », Noël Burch (trad.), Armand Colin, Paris, 253 p.
- Vallée L, Cuvellier JC. 1996. « Le pédiatre face aux difficultés scolaires de l'enfant, *Enfant et Société, journal de pédiatrie et de puériculture* » n° 7, pp. 430- 437.
- Valise L, Cuvellier JC. 1996. « Le pédiatre face aux difficultés scolaires de l'enfant », *Revue Enfants et Société. Journal de Pédiatrie et de Puériculture*. N° 7, pp. 430-437.
- Wiel Marc. 1999. « La transition urbaine », Ed Mardaga, 149 p.
- Willy Jackson. 2004. « Services publics, état et privatisation », in Chanson Jabeur C, Coquery- Vidrovitch C, Goerg O (dir.), *Politiques d'équipement et services urbains dans les villes du Sud, étude comparée*, l'Harmattan, Paris, pp. 11-21.
- Xavier Godard. 2002. « Mobilités quotidienne et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », in Levy J-P et Dureau F (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, l'Harmattan, Paris, pp. 99-113.
- Xavier Godard. 2002. « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », Ed Karthala, INRETS, 416 p.
- Yapi-Diahou Alphonse. 2002. « Territoire et profils de la précarité à Abidjan ». in Parizot I., Chauvin P., Firdion J.-M., Paugam S., *Les mégapoles face au défi des nouvelles inégalités*, Ed, Flammarion, Médecine- Sciences, Paris, pp. 72-86.
- Zhiri-Oualalou Touria, Chanson-Jabeur Chantal. 1998. « Rythmes et usages des transports et déplacements urbains au Maghreb : les cas de Casablanca et de Tunis », in Freeman P & Jamet C (éds), *Urban transport policy*, Actes du colloque international tenu à Cape Town les 21–25 septembre, CODATU, Editions Balkema, Rotterdam, pp. 675-681.
- Zhiri Oualalou Touria. 2002. « Le métro va t-il trouver sa place dans l'évolution du TC de Casablanca, la mobilité urbaine pour tous », Godard et Fantonzoun Eds, pp. 343-348.

- Rapports sur l'Afrique subsaharienne

- SITRASS (2004a). *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*. Rapport Final, Rapport SSATP n° 09/04/Ckr, Banque Mondiale, sept. 2004, 146 p. Url: <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Conakry.pdf>.

- SITRASS (2004 b). *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*. Rapport Final, Rapport SSATP n° 09/04/D1a, Banque Mondiale, sept. 2004, 152 p. en ligne : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf>).

- Rapports

- Rapport : « Le plan de Constantine. 1959-1963. Rapport général » publié par la délégation générale du gouvernement en Algérie, Alger, 1960.

- Office National des Statistiques (ONS). 2009. « Données statistiques du dernier recensement de 2008 en Algérie, juillet 2009. N°527/31, ONS, Alger.

- BETUR. 2000. « Enquête ménage Transport d'Oran ». Rapport final, Alger, groupement : EMA/BETUR- CNEAP.

- BETUR. 2004. « Schéma directeur de transports urbains et étude de faisabilité du tramway », rapport de la mission 3 volume 1: diagnostic des déplacements, septembre 2004. BETUR et Ingerop, Alger

- Rapport sur la formation professionnelle, bulletin officiel n° 7, conseil économique et social, <http://www.cnes.dz/cnesdoc/cneshtm/Projetformprof.htm>, mai 1999. Consulté le 06-11-2008.

- Groupe Agence Française de Développement. 2006. « Appui a la qualité du système éducatif algérien ». Agence d'Alger.

URL :<http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/afd/users/administrateur/public/agences/Alger/projets/FP-FERCPAQSE.pdf>, consulté le 7 mai 2009.

- CODATU. 2008. (Banque Mondiale). « Les déplacements urbains en Méditerranée, guide de recommandations ». Séminaire régional, Skhirat, Maroc, 22-23 Janvier. 84 p.

- OCDE, 2007, « Chapitre 2, lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale » Etudes économiques de l'OCDE, 2007 / 13, n° 713, pp 47-86.

- Rapport Final d'enquête ménages transport à Oran. 2000. Groupement : EMA/BETUR, CENEAP. Alger.

- Articles de presse

Journal El Watan : www.elwatan.com

- « Une étude de l'ONS révèle l'importance des relations dans le recrutement : le piston, un passage obligé », 6 septembre 2008.

- « Emeutes de la ville d'Arzew, Le calme revient », El Watan, 27 octobre 2005

- « Hassi Bounif, deux émeutiers arrêtés », 7 janvier 2008.
 - Santé en Algérie : prestations de soins ou prestations de services ? 25 octobre 2004.
 - De la sécurité sociale : A propos de la carte « Chifa » et du contentieux (1^e partie). 17 février 2008.
 - La médecine est elle encore gratuite en Algérie ? 17 mai 2008.
 - Cours particuliers, Le temps de l'école parallèle et lucrative. 24 octobre 2007.
 - Soutien scolaire, Une dérive nommée «cours à domicile». 19 octobre 2005.
- Le Quotidien d'Oran : www.lequotidien-oran.com
- Prise en charge des maladies mentales, psychiatrie, le parent pauvre de la médecine? 19 avril 2008.
 - Retard dans le programme des infrastructures scolaires. 01 juillet 2009.

Annexes

Annexe 1 : Grille d'entretien sur les difficultés d'accès à l'éducation

Étapes de l'entretien	
1	<ul style="list-style-type: none"> - Age, genre, composition du ménage, statut professionnel auquel appartient le scolarisé. - Parcours scolaire : <i>étude, emploi, activités antérieurs, échec scolaire.</i>
2	<ul style="list-style-type: none"> - localisation de l'établissement - Mode de transport - Description de la mobilité scolaire : <i>Longueur des déplacements, Fréquences des déplacements, système de transport : lieux de transport, sécurité, confort, description du trajet, insécurité, fréquences, temps de transport, qualité du temps passé dans les transports, l'itinéraire,...</i> - Dépenses transports : budgets. - Autres lieux fréquentés : <i>vie quotidienne, cours particuliers, activités, loisirs, lien de famille ou bien amical (rencontre dans la semaine, visite au domicile,...), localisation de ces liens familiaux et amicaux.</i> - En l'absence de déplacements hors éducation: <i>pour quelles raisons ?</i>
3	<p>Appréciation du milieu scolaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appréciation et représentation par rapport au quartier : <i>(enclavement ou satisfaction) maîtrise des lieux et des activités du quartier.</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Qualité de l'enseignement et appréciation</i> - <i>Niveau scolaire, résultats, retards scolaires, quelles sont les raisons de ce retard.</i> - <i>Nombre d'élèves par classe</i> - <i>Voir si le scolarisé n'apprécie pas l'école.</i>
4	<p>Contraintes et marges de manœuvres selon le scolarisé : <i>(spatiales, temporelles, financières, sociales, environnement urbain, transport)</i></p>
5	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport des dépenses scolaires au revenu du ménage : <i>aide et solidarité</i> - Taches domestiques effectués par les scolaires
6	<p>Dans le cas de l'échec scolaire : les raisons ; le choix du scolarisé ou des parents, divorce, raisons financières...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projet d'avenir pour le scolarisé et le déscolarisé - difficultés, financières, sociales, de trouver un emploi (problèmes d'insertion sociale)

Annexe 2 : Grille d'entretien avec des administrateurs du Transport

- la question du lien entre l'extension urbaine et l'offre d'un transport
- Quelle coordination entre l'urbanisation et le transport
- les moyens de gestions du transport notamment dans les zones périurbaines
- Moyens humains et matériels pour la gestion du transport en zones périurbaines
- Difficultés de la direction du transport pour la gestion
- Répartition des lignes périurbaines et leurs problèmes spécifiques
- prise en charge des besoins d'usagers pauvres

Annexe 3 : Grille d'entretien avec le Syndicat des transports (SNTT)

- Représentation du syndicat et son rôle
- Quelles sont les revendications des transporteurs par rapport à leurs subventions et leurs contraintes
- L'approche du plan directeur du transport
- Répartition des lignes
- Aménagement des lieux de transport
- Rôle du syndicat dans l'organisation du transport des opérateurs privés
- Tarification des transport et avis des transporteurs
- Le transport en périphérie éloignée et en zones périurbaines

Annexe 4 : Grille d'entretien avec des administrateurs de l'urbanisme

- Service contacté et rôle de l'administrateur dans le service (APC, DUC)
- Le rôle de la réglementation spécifique à l'urbanisme
- Projets de prise en charge des quartiers pauvres
- Contraintes de la planification et de la réglementation.
- Rapport de l'administrateur avec les habitants et leurs besoins
- Prise en charge des travaux de viabilisation
- Est-ce que les revendications de la population sont prises en compte...

Annexes 5 : Grille d'entretien avec des transporteurs privés et informels :

- Type de ligne de transport.
- Type du véhicule, age, gabarit...
- Personnel interviewés ; chauffeur, propriétaire, receveur (age, ancienneté, expérience...)
- Horaire du service
- choix de l'activité pour le propriétaire et le personnel, choix de la ligne de transport.
- Difficultés sur les trajets (état de la voirie, état des stations et des gares routières, contrôle par la sécurité routière ou autre,
- Dépenses pour les préparations, la consommation de carburants...
- Recettes quotidiennes.
- Rapport avec les usagers : nombre d'usagers, usagers non solvable...
- Rapport avec l'autorité organisatrice
- Rapport avec les autres et les transporteurs
- Appréciation de l'activité du transport par le propriétaire et le personnel

Listes des illustrations

1- Liste des tableaux

Tableau 1-1: Évolution de la population urbaine en Algérie de 1886 à 1998.....	8
Tableau 1-2 : Caractéristiques du corpus des entretiens.....	31
Tableau 1-3 : Grille d’entretien de l’enquête qualitative.....	32
Tableau 2-1 : Nombre de population et taux d’accroissement annuel moyen des communes de la wilaya d’Oran de 1977 à 2008.....	43
Tableau 2-2 : Caractéristiques des zones enquêtées.....	52
Tableau 3-1 : Évolution du parc national de véhicules de transport en commun urbain selon le type d’opérateurs (public et privé).....	80
Tableau 3-2: Caractéristiques de l’offre en transport privé.....	83
Tableau 5-1 : Évolution des effectifs inscrits par niveau d’enseignement de 1999 à 2004 (en millions).....	156
Tableau 5-2: Structure de la population résidente âgée de 6 ans et plus des ménages ordinaires et collectifs selon le niveau d’instruction dans quelques communes de la wilaya d’Oran en 1998.....	167
Tableau 5-3 : Population et nombre d’établissements scolaires dans les zones enquêtées	168
Tableau 6-1 : Infrastructures sanitaires et médecins dans les communes, où ont été effectués les entretiens, et comparaison avec la commune d’Oran (année 2005).....	216

2- Liste des figures

Figure 2-1 : Evolution de la population de la ville-centre et des communes de la wilaya entre les quatre derniers recensements.....	42
Figure 2-2 : Procédés de construction pour délimiter la parcelle de terrain squattée (septembre, 2008).....	54
Figure 2-3 : Une maison à deux niveaux avec des poteaux poutres, rendant possible une plus longue durée pour la construction, (septembre, 2008).....	54
Figure 2-4 : Construction de bidonville sur l'Oued à Ain EL Beida (septembre 2008).....	55
Figure 2-5 : Etat de voirie à Hassi Ameur (septembre, 2008).....	68
Figure 3-1 : Schéma d'une partie du réseau de transport collectif privé et public pour l'agglomération d'Oran accompagné du réseau de tramway prévu.....	83
Figure 3-2 : Evolution de l'offre en transport collectif privé à Oran.....	88
Figure 3-3 : Station de Hassi Bounif, les femmes, enfant et handicapés attendent que les hommes montent pour pouvoir prendre ce transport (septembre 2009).....	108
Figure 4-1 : Nombre d'employés par secteur en 2003.....	126
Figure 5-1 : Evolution du taux de scolarisation réel en Algérie entre 1970 aux années et 2003.....	157
Figure 5-2 : Concentration des Universités à Oran et dans la première périphérie.....	165
Figure 6-1 : Des canalisations à ciel ouvert au Douar Med Boudiaf (août, 2008).....	221
Figure 6-2 : Des habitations construites à proximité d'un pylône d'électricité et le risque permanent d'électrocution à Med Boudiaf (août, 2008).....	222
Figure 6-3 : Des regards réalisés par les habitants sur un passage étroit pour les eaux usées au niveau des passages piétons longeant les maisons du bidonville de Ain El Beida (septembre, 2008).....	222

3- Liste des cartes

Carte 1-1 : Étapes d'extension de la métropole de 1972 à 1997.....	11
Carte 1-2 : Communes des terrains d'enquête dans la wilaya d'Oran.....	26
Carte 1-3 : Localisation des quartiers, terrains d'investigation de l'enquête.....	27
Carte 1-4 : Schéma de localisation des agglomérations dans les communes de Hassi Bounif, Hassi Ameur, Hai Emir Khaled, Hai Med Boudiaf, Hassi ben Okba, Hassian Ettoual, Boufatis.....	28
Carte 5-1 : Nombre de classes par élèves scolarisés pour le 1 ^e et le 2 ^e cycle (statistiques de 2006).....	161
Carte 5-2 : Nombre de classes par population scolarisable pour 100 élèves, pour le 1 ^e et le 2 ^e cycle et le 3 ^e cycle (statistiques de 2006).....	161
Carte 5-3 : Nombre d'élèves par classe par rapport au nombre d'établissements de 3 ^e cycle par commune de wilaya.	162
Carte 5-4 : Taux de scolarisation et population scolarisable par classe de l'enseignement fondamental dans les communes de la wilaya d'Oran.....	163
Carte 5-5 : taux de scolarisation et nombre de population scolarisable de 16 à 19 ans sur le nombre de classes existantes pour le niveau secondaire.....	164
Carte 6-1 : Répartition des centres de santé par commune.....	212
Carte 6-2 : Répartition du nombre de lits d'hôpitaux et des établissements spécialisés, réseau de voirie et communes enquêtées à Oran.....	212
Carte 6-3 : Répartition des centres de santé.....	213
Carte 6-4 : Répartition du nombre de médecins généralistes à Oran.....	214
Carte 6-5 : Nombre de médecins spécialistes par 100 000 habitants.....	214
Carte 6-6 : Répartition du nombre de médecins généralistes et de spécialistes à Oran.....	215

Liste des abréviations

APC : Assemblée Communale Populaire

BETUR : Bureau d'Etude de Transport Urbain à Alger

DTW : Direction de Transport de la Wilaya

DPAT : Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire

ETO : Entreprise de Transport d'Oran

ETU : Entreprise de Transport Urbain

ONS : Office Nationale des Statistiques

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

PCD : Plan Communal d'Urbanisme

PDU : Plan Directeur d'Urbanisme

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat

SNTT : Syndicat National des Transporteurs et des Taxis

TRAMNOOR : Société, maître d'œuvre du projet de tramway de la métropole d'Oran

TAAM : Taux d'Accroissement Annuel Moyen

Table des matières

Remerciements	i
Résumé	iii
Abstract	iv
Sommaire	v
Introduction générale	1
Chapitre 1 : La question de l'accès à la ville dans un contexte d'urbanisation rapide et non régulé	5
1-1- Etalement urbain, pauvreté et accès à la ville.....	7
1-1-1- Migrations résidentielles à l'origine de la dynamique urbaine.....	9
1-1-2- Etalement urbain et conséquences en termes de besoins de la population.....	11
1-1-3- La première difficulté des ménages pauvres: l'accès au logement.....	13
1-1-4- Mobilité quotidienne, accès à la ville et insertion économique et sociale.....	14
1-2- Difficultés de mobilité et d'accès à la ville et insertion sociale.....	15
1-2-1 Pauvreté urbaine et pauvres en périphérie.....	16
1-2-2- Conditions de mobilité quotidienne.....	19
1-2-3- Difficultés d'accès aux services pour les pauvres périurbains.....	20
1-2-4- Facteurs de risques d'exclusion : reproduction des inégalités pour les pauvres.....	22
1-3- Méthodologie	24
1-3-1- Interprétation des données quantitatives.....	25
1-3-2- Entretiens qualitatifs auprès de ménages résidant dans des communes de la périphérie.....	25

1-3-2-1 Corpus d'entretien.....	28
1-3-2-2 Conception de la grille d'entretien.....	31
1-3-2-3 Des entretiens complémentaires effectués avec les acteurs de l'administration et des services.....	33
1-3-2-3-1- Les transporteurs privés.....	33
1-3-2-3-2- Des acteurs parmi les services publics de l'urbanisme et de transport.....	34
1-3-3- Difficultés et limites de la méthodologie d'enquête.....	34
1-4- Organisation de la thèse.....	35

Chapitre 2 : Conditions d'accès au logement, difficultés et contraintes des habitants pauvres en périphérie

2-1- Introduction.....	37
2-2-Conditions de croissance des zones d'habitat populaire en périphérie.....	40
2-2-1 Facteurs de périurbanisation et de formation de l'habitat populaire.....	44
2-2-2 Gestion urbaine de la périphérie, modalités et contraintes.....	45
2-3- Approche spatiale : environnement périurbain, quartier et conditions de logement.....	48
2-3-1- Présentation des quartiers, terrain d'enquête.....	50
2-3-2- Types de logement dans les quartiers enquêtés.....	53
2-3-3-Limites des stratégies résidentielles et difficultés d'accès au logement.....	55
2-3-4-Des ménages en quête de logement : multiplication des contraintes pour les pauvres.....	61
2-4- L'habitat précaire ou sommaire comme seule alternative des ménages pauvres.....	63
2-4-1- Conditions de logement : insalubrité et risques sur les habitants.....	65
2-4-2- Caractéristiques des habitations : multiplication des signes de la précarité.....	67
2-5- Conclusion	68

Chapitre 3 : Transport public, offre et difficultés en zones périurbaines

3- 1- Introduction.....	71
3-2- Les années de la libéralisation : réforme et apport de l'offre privée	74
3-2-1- De nouveaux modes de transport en perspective : tramway et rail.....	76
3-2-2- Les caractéristiques de l'offre actuelle en transport.....	77
3-2-3- Les deux acteurs de l'offre en transport : le privé et l'Etat.....	79
3-3- Le réseau actuel de transport : répartition et organisation.....	81
3-3-1- Le transport public assuré par l'Etat.....	84
3-3-2- En périphérie : une offre essentiellement privée et artisanale.....	86
3-3-2-1- L'offre en transport en milieu périurbain.....	88
3-3-2-2- Le transport informel « clandestin »	90
3-4- Difficultés rencontrées par les opérateurs privés de transport collectifs : un service en mal d'intégration.....	93
3-4-1- Des difficultés financières et un personnel pénalisé	95
3-4-2- Absence de subventions du transport et d'autres difficultés quotidiennes.....	95
3-5- Conséquences des difficultés des transporteur : une faiblesse de qualité de service.....	98
3-5-1- Sectionnement des trajets : une pratique courante.....	99
3-5-2- Une offre, en transport, restrictive et dissuasive des mobilités.....	101
3-6- Infrastructures et faibles équipements en matière de voirie.....	102
3-6-1- La voirie, une exigence pour le service du transport.....	105
3-6-2- Faiblesse des infrastructures des lieux de transport.....	107
3-7- Politique de transport décalée même avec un appareil institutionnel.....	109
3-7-1- Limite des actions et faiblesse de la prise en charge.....	111
3-7-2- L'organisation du transport: de faibles moyens pour le transport privé.....	113
3-7-3- Un système de régulation en transport défaillant.....	115

3-8- Conclusion.....	117
----------------------	-----

Chapitre 4 : Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres

4-1- Introduction	121
4-2- Le problème du conflit distributif d'opportunités d'emplois.....	123
4-3- Urbanisme, offre d'emploi et lien avec le transport	
4-3-1- L'urbanisme et l'offre d'emploi.....	125
4-3-2- Quel lien entre l'offre en transport et l'emploi ?.....	128
4-4-Rappel du corpus d'entretiens et analyse des entretiens par rapport à l'accès à l'emploi.....	129
4-4-1- Des difficultés financières qui s'appliquent sur la majorité de la population	131
4-4-2- Difficultés d'accès au travail et l'incertitude du secteur informel.....	134
4-4-3- Le chômage ou les petits boulots au quartier.....	135
4-4-4- Les conditions de déplacement en transport collectif vers Oran.....	139
4-5- L'offre irrégulière de transport, une réalité quotidienne.....	141
4-5-1- Des transports collectifs qui coûtent cher	142
4-5-2- Pénibilité des liaisons en transport collectif.....	143
4-5-3- D'autres conditions de transport pour ceux qui bénéficient du transport de l'entreprise où ceux exerçant à domicile.....	145
4-6- L'absence de perspectives d'insertion professionnelle.....	147
4-7- Conclusion.....	148

Chapitre 5 : Pauvreté et conséquences des difficultés d'accès à l'éducation en grande périphérie

5-1- Introduction	151
5-2- Le contexte de l'éducation en Algérie et à Oran.....	154
5-3- Etude la répartition des établissements scolaires sur les communes de la wilaya d'Oran	158

5-4- Approche qualitative : méthodologie et terrains d'enquête.....	165
5-5- Les raisons d'une scolarisation contrariée : conditions de logements, milieux familial et scolaire	
5-5-1- Conditions d'habiter et ses conséquences.....	169
5-5-2- situations financières des ménages : des difficultés et des stigmates.....	170
5-5-3 Le milieu familial comme facteur d'accès à l'éducation.....	174
5-5-3-1- Le désinvestissement des parents : un obstacle à l'éducation.....	174
5-5-3-2- Des parents déconcertés et à faibles moyens financiers.....	175
5-5-3-3- Des parents moins contraints et investis dans la scolarisation	176
5-5-4- Pour les étudiants, plus de frais, plus de charge et des stratégies pour s'en sortir.....	177
5-5-5- L'environnement scolaire : Perceptions et représentations.....	178
5-6- Les difficultés d'accès à l'école en terme de mobilité : des conditions de déplacements difficiles.....	184
5-6-1- Niveau primaire moyen et secondaire.....	185
5-6-2- Déplacements vers le collège : plus d'irrégularité dans l'offre en transport.....	187
5-6-3- Plus de contraintes pour les élèves du niveau secondaire.....	189
5-6-4- Une mobilité plus difficile pour les étudiants du niveau supérieur	192
5-7- Conséquences en terme d'inégalité : d'autres contraintes en plus de l'éloignement et de la pauvreté	
5-7-1- Plus de décrochage scolaire chez les filles.....	197
5-7-2- Un retard scolaire fréquent et une déscolarisation précoce	199
5-7-3- Inaptitude forcée et difficultés d'insertion sociale.....	201
5-8- Conclusion.....	202

Chapitre 6 : Concentration des services de santé et difficultés d'accès aux soins

6-1- Introduction.....	205
6-2- L'accessibilités aux soins.....	206
6-3- Rappel du corpus d'entretien et méthode d'analyse de la répartition des services de santé.....	208
6-4- Urbanisation incontrôlée et effets sur l'état de santé.....	209
6-5- Une répartition inégale des infrastructures de santé sur le territoire oranais.....	210
6-6- Difficultés d'accès aux soins : coûts et contraintes.....	218
6-6-1- Environnement et précarité du logement : conséquences sur la santé.....	219
6-6-2- Les soins : des coûts difficiles à assumer.....	224
6-6-3- Une mobilité pour la santé coûteuse, des transports pénibles: des difficultés plus grandes en cas de maladie.....	226
6-7- Conclusion	230

Chapitre 7 : L'intégration au quartier et à la ville et problèmes de mobilité et d'insertion sociale

7-1- Introduction.....	233
7-2- L'espace périurbain, lieu d'exclusion ou d'intégration ?	236
7-2-1- Eléments communs et caractères spécifiques des quartiers enquêtés.....	236
7-2-2- Des conditions de déplacements plus difficiles d'un quartier à l'autre.....	239
7-2-3- Perception et représentations des quartiers de résidence par leurs habitants.....	240
7-2-4- La vie au quartier permet-elle une insertion sociale ?	243
7-2-5- Absence de lieux et d'espace appropriés, le cas des jeunes.....	246
7-2-6- Rapport au lieu : le quartier comme capital spatial	247
7-3- Des profils de mobilité variés, de fortes inégalités des mobilités.....	249
7-3-1- Mobilité diffuse et accomplie.....	251

7-3-2- Les mobiles contraints : les plus touchés par les conditions de déplacements.....	254
7-3-3- Les assignés au quartier, plus de difficultés et d'handicap.....	256
7-4- Cumul des difficultés pour les pauvres et vulnérabilité.....	260
7-5- Difficultés de mobilité, risque d'exclusion et approfondissement de la pauvreté	
7-5-1- Des difficultés d'accès multiples.....	261
7-5-2 Les difficultés de mobilité, un problème parmi d'autres.....	263
7-6- Stratégies développées par les résidents de la périphérie.....	264
7-6-1- La solidarité comme pratique et comme stratégie.....	265
7-6-2- L'activité de loisir, une pratique spatiale et sociale.....	267
7-7- Rôle des politiques dans la prise en charge des besoins de la population.....	268
7-8- Conclusion: à la recherche d'une justice sociale et spatiale.....	269

Conclusion générale

1- Principaux résultats.....	273
2- Des contraintes de mobilités renforcées par le contexte de la pauvreté.....	275
3- Des conditions d'accès aux services contraignantes et pénalisantes.....	276
4- Indications politiques : réduire les inégalités socio-spatiales.....	276
5- Pistes de recherche pour une meilleure gestion des besoins.....	277
 Bibliographie.....	 279
Annexes.....	299
Listes des illustrations.....	305
Liste des Abréviations.....	308
Table des Matières.....	309