

L'usage des transports collectifs urbain d'Oran: entre perceptions et réalités.

Triki Nassima¹. Bachiri Hamza²

Résumé

Oran, ville méditerranéenne de l'ouest algérien, à l'instar des grandes villes, vise à devenir une métropole, et tend à s'acclimater et de se conformer aux normes internationales pour atteindre ce rang. Connaissant des changements de grandes envergures d'ordre spatio-démographiques et spatio- économiques, la ville d'Oran se doit de mettre en place un réseau de transport en adéquations avec les besoins d'une population croissante et mobile en veillant à garantir qualité, disponibilité et spatialité du transport collectif urbain. Le développement rapide du tissu urbain de la ville d'Oran a entraîné des besoins en mobilité de plus en plus croissants et diversifiés. Considérée comme un lieu de sociabilité et d'interaction, les transports collectifs ont vu naître de nouveaux usages. Un des grands enjeux de la mobilité dans la ville d'Oran est la relative simplicité de déplacements pour les usagers, par autobus et/ou par tramway. Cela passe par une offre intermodale et une polyvalence du moyen de transport collectif utilisé. Les principales questions que nous soulevons dans cette contribution sont de savoir la perception des usagers que nous avons enquêtés à Oran à l'égard de l'évolution des transports collectif qui s'offrent à eux et la différence entre les attitudes adoptées par l'utilisateur et les agents qui y travaillent selon le mode et l'opérateur.

Mots –clefs : transport collectif urbain, usage, opérateurs, mode, Oran.

1. Introduction

La ville représente une entité spatiale où se conjugue pratiques sociales et économiques, par conséquent, le transport public composante de cet espace, apparait comme l'expression d'une identité territoriale, il permet de répondre aux défis d'une urbanisation croissante et d'une métropolisation qui caractérise l'évolution des villes aujourd'hui (Godard.2017). Il est le reflet d'une société, de son fonctionnement et de son évolution, il a la spécificité d'être un espace où durant une temporalité éphémère, des pratiques d'expressions, de sociabilités ou encore de violence et d'incivismes se vivent.

Oran, deuxième villes d'Algérie, se distingue par une extension spatiale et pression démographique importante (en augmentation continue). Sa position géographique autant ville portuaire méditerranéenne lui attribue un rôle et rang économique important aussi bien à l'échelle régionale, nationale qu'internationale. Tenant compte de ces facteurs, elle se doit d'avoir un réseau de transport collectif (TC) de qualité, fiable et sécurisé et répond aux attentes de la population tout en étant en adéquation avec les exigences internationales.

A l'instar des autres secteurs socio-économiques, le secteur des TC reste un outil incontournable dans le développement local. Sa contribution à la dynamique urbaine participe à la configuration de la ville, elle assure à la fois la mobilité, l'échange et le partage et garanti l'interconnexion.

Afin de mieux cerner ce qui au départ étaient de simples observations, cet article a pour objectif de présenter les résultats d'un des volets d'une investigation menée sur le TC dans le groupement urbain d'Oran. Il s'articule autour du développement du secteur entre public et

¹ Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle CRASC, Oran, Algérie. trikinassima@gmail.com

² Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle CRASC, Oran, Algérie. crasc.bachiri@gmail.com

privé et la multimodalité qui s'offre aux usagers et comment se dernier perçoit et pratique sa mobilité via ce TC. L'enquête a permis de mieux schématiser cette relation : usager-TC-employés des TC. En faisant ressortir de nettes différences en rapport direct avec le moyen de transport choisi et la manière de le pratiquer.

2. Cadre théorique et conceptuel

Le concept d'*usager* est socialement et politiquement construit et inséparable de la conception des services publics. Il renvoie au fait que l'individu « l'usager » est inscrit dans un rapport régulé par le droit et qu'il est reconnu comme partenaire dans la mise en œuvre des services auxquels il a recours. Être usager ou se laisser définir comme tel n'épuise pas la totalité de l'expérience de l'usage ni celle des multiples rapports sociaux, culturels et politiques qui traversent cette expérience. La notion d'usage, quant à elle, selon les contextes d'analyse et les cadres théoriques mobilisés, renvoie à un continuum de définitions allant de l'adoption à l'appropriation, en passant par l'utilisation. L'appropriation fait référence notamment à des oppositions entre logiques de conception et logiques d'usages ou entre usages prescrits et usages effectifs (Paganelli, 2012, p. 65).

L'usage des TC, est étroitement lié à la mobilité, celle-ci peut être entendue comme le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui concourent au déplacement des personnes et des objets matériels. La mobilité est l'« opérateur », intellectuel et institutionnel, qui déplace aujourd'hui les problématiques de l'histoire des transports dans le monde académique (Flonneau; Guigueno, 2009, p.12). La mobilité urbaine est aujourd'hui, davantage un système qui satisfait des exigences/besoins, qu'un simple déplacement d'un point à un autre (d'une personne ou d'une marchandise).

Ce qui est observable c'est qu'avec les évolutions technologiques, cette acception tend à être dépassée pour prendre en compte les comportements nouveaux usages dans l'utilisation des services de mobilité et la diversité des usagers en présence.

Il est impératif donc, de voir d'un œil plus aiguisé comment l'usager perçoit et pratique ce transport. En fonction de quoi il va développer des attitudes et des comportements propres à la pratique de chacun de ces moyens de transport. Pour cela on s'est plus basé sur le sens commun de la notion d'attitude, qui selon Michelik, F, (2008), correspond au sens propre, à une position du corps, à une manière de se tenir, et au sens figuré, à une conduite tenue dans certaines circonstances. Elle est donc déterminée par l'expérience qui exerce une influence dynamique sur l'individu en le préparant à agir d'une manière particulière à un certain nombre d'objets ou d'événements (Allport, 1935). Dans le cas échéant, l'expérience acquise dans la pratique des TC, à des tendances comportementales.

3. Cadre méthodologique

Cet article présente les résultats d'une enquête menée dans le cadre d'un projet sur la ville d'Oran à l'épreuve du TC au quotidien, effectué auprès de différents usagers. Notre approche cible, toutes les catégories socioprofessionnelles âgées de plus de 15 ans de la population des usagers ou non des TC et cela au niveau de six communes du groupement urbain d'Oran : Oran, Es-Senia, Bir El Djir, Sidi Chahmi, El Kerma et Mersa El Kébir. Un questionnaire, a porté sur des critères de choix du mode de transport tels la proximité, le prix, la disponibilité, le confort, la sécurité, le motif de déplacement, mais aussi sur la perception des usagers portée aux différents modes de TC emprunté (tramway et autobus) et aux différents opérateurs (public et privé). Cette approche est renforcée par de l'observation participative au sein du moyen de transport (autobus privé, autobus public et tramway) et des arrêts, où nous avons pu observer

des comportements liés aux divers facteurs qui influencent la pratique de la mobilité chez la population concernée. Autrement dit, les usagers ainsi que le personnel : conducteurs de tramway, chauffeurs d'autobus et receveurs, se distinguent par des comportements spécifiques. Dans la continuité de notre démarche une série d'entretiens semi-directifs a ciblé plusieurs acteurs du secteur des transports dont la Direction du transport d'Oran, la Société chargée de l'exploitation et de la maintenance des Tramways (SETRAM), l'établissement public de transport urbain d'Oran (ETO) et le Syndicat des transporteurs et des TC urbains de la wilaya d'Oran, en vue de nous éclairer sur l'évolution et la gestion de ce secteur.

Afin d'avoir un échantillon représentatif de notre population mère (la population totale des six communes du groupement urbain d'Oran), et vu la non- disponibilité d'une base de données exhaustive, ainsi qu'un budget temps et financier limité, nous avons procédé à un échantillonnage non probabiliste; par ailleurs nous avons opté pour la méthode dite « des quotas » (Bahouayila, 2015). Celle-ci suppose que la distribution des caractéristiques des individus à l'intérieur de la population est égale. D'un point de vue méthodologique il s'agit d'extraire des profils particuliers à partir des modalités des variables retenues. Pour cela, l'analyse factorielle des correspondances (AFC) y répond parfaitement, notamment par les représentations géométriques qu'elle permet de produire combinant à la fois modalités de variables et espace des individus. En effet l'un des objectifs de l'AFC consiste à identifier des groupes d'individus homogènes et bien distincts qui sont autant de profils saillants dans l'exercice de cette activité. La qualité des résultats de l'AFC dépend généralement du lot de variables retenues dans l'analyse et de leurs capacités à discriminer les individus enquêtés. La sélection de variables discriminantes peut se faire à travers des critères tels que : l'écart positif à l'indépendance, le pourcentage à l'écart maximum (P.E.M) (Cibois, 2003, p. 6).

L'enquête est effectuée sur une taille d'échantillonnage égale à 600 personnes (hommes et femmes), le choix de cette taille a permis de collecter des données dans les délais et avec un cout moyennement réduit par rapport à notre projet de recherche dans lequel s'inscrit ce travail. L'analyse des résultats de l'enquête a été réalisée par le biais du logiciel SPSS, qui a permis de calculer les différents profils de variables, et d'extraire les croisements pertinents selon les objectifs fixés.

4. Présentation et analyse des résultats

4.1. Genèse et évolution : bref historique sur la structuration du secteur des TC en Algérie

Au niveau territorial, l'Algérie a hérité à l'aube de l'Indépendance en 1962 d'un transport urbain géré par des textes et des lois coloniaux et par des opérateurs européens privés. Depuis, plus de 150 textes ont été édictés en matière de transport mettant à chaque fois ce secteur au défi. Au cours de la période 1963- 1966 les mutations commencent, le secteur est en ce temps confié à certains des anciens employés des entreprises coloniales pour le gérer. En 1967 fut le début de la création de la régie municipale (entreprise dotée d'une indépendance financière et juridique déposant un conseil d'administration), suivie dans les années 70 du siècle dernier par des changements statutaire de ces entreprises avec la dissolution de la régie municipale des transports et son remplacement par la régie communale des transports. Dans une optique d'élargissement du socialisme (Cherrab, 2017) cette dernière, est mise en conformité avec les lois de la gestion socialiste des entreprises, qui consiste en la présence d'un conseil de contrôle et de suivi par un représentant de l'assemblée populaire communale (APC) , représentant de l'association de protection de consommateur et du conseil syndicale, de la direction du transport (Cherrab, 2017).

Le nouvel Etat voulant nationaliser tous les secteurs, met le transport urbain sous des législations spécifiques, toujours comme un secteur étatique constituant un service public jusqu'aux années 88 (Ramdani et al., 2016). L'adoption de la loi n°88-17 de mai 1988 portant sur l'orientation et l'organisation du transport terrestre a permis l'ouverture du marché du transport routier au secteur privé pour améliorer l'offre de transport. Cette phase cruciale dans l'histoire économique de l'Algérie, a entraîné une crise touchant particulièrement les entreprises Etatiques dont le secteur du transport public. Face à cette situation qui s'embles'annoncer critique pour l'ensemble des secteurs économiques, l'Etat a mis en œuvre une stratégie qui tend vers la privatisation de tous ce qui est public, à l'exception de quelques secteurs sensibles. Dans l'objectif d'équilibrer l'offre et la demande en matière de TC, aller vers l'ouverture au privé semblait être l'unique solution à adopter, surtout que le pays rentrait dans une crise sécuritaire et la gestion de cette dernière était prioritaire. Cette nouvelle donnée a d'une certaine manière obligé l'Etat à se détourner voir à abandonner le secteur des TC graduellement au profit du privé. Dans un premier temps, opérateurs privés et public cohabitaient, hors cette nouvelle situation, a créé une concurrence cruelle et non équilibrée de deux opérateurs un privé et l'autre Etatique dans un même secteur a engendré des problèmes de gestion.

Avec le début des années 1990, des transformations et des réformes structurelles ont vu le jour, exprimant ainsi, le désengagement de l'Etat de la sphère économique permettant le passage de l'Etat gérant à l'Etat garant (Ramdani et al., 2016). L'ouverture de l'économie du marché, durant cette période était considérée comme une phase transitoire pour l'Etat, passant d'un mode de gestion à un autre. Le secteur des TC, y compris a pris un nouveau virage à l'issus de ces réformes.

Ce remaniement a affecté la qualité du service, vu que la transition d'une mono-gestion sous la tutelle exclusive de l'Etat, à défaut de ressources financières et humaines a donné lieu à l'ouverture à la concurrence du secteur du transport et a réduit le rôle de la commune notamment en matière d'exploitation des transports urbains, induisant la suppression des entreprises publiques locales appartenant jusque-là à l'entité communale. Cela a induit l'effacement quasi instantané de cette dernière qui lègue la place aux opérateurs privés donnant lieu à une anarchie sur tous les plans (Messahel, 2017). Dès lors, l'organisation des transports fait intervenir la direction des transports de la wilaya et les collectivités territoriales (la wilaya et la commune). La Direction des Transports de la Wilaya (DTW) devient un organe déconcentré du ministère du transport placé sous l'autorité du Wali, son rôle reste d'ordre administratif, fixé par le décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990, la DTW a pour missions principales l'application de la réglementation, la coordination et le contrôle de l'organisation des différents modes de transport, la mise à jour des fichiers des activités des transports terrestres, l'attribution de titres et autorisations d'exploitation du transport, et la mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière.

Cependant l'ouverture du secteur des transports à la concurrence a été suivie immédiatement par la prolifération des opérateurs ou exploitants privés. Ces derniers dépendent de la direction des transports pour ce qui est de l'attribution des lignes et leur mise en service en collaboration directe avec l'opérateur et le syndicat. En l'absence des lois organisatrices, l'état d'anarchie dans ce secteur, a duré jusqu'aux années 2000 et l'absence de l'Etat a perduré près d'une vingtaine d'année. Les services publics ont tenté de redresser et de consolider la dynamique des réformes du secteur en privilégiant le partenaire public-privé avec notamment la promulgation de la loi 01-13 du 07 août 2001, qui devait pallier les insuffisances des lois précédentes. A partir de cette date le secteur a connu un nouveau souffle ; il fut renforcé par des entreprises étatiques qui devaient

constituer le modèle à suivre pour organiser le secteur. Nous assistant alors à une nouvelle tentative de l'Etat pour récupérer même partiellement le secteur des TC. Cette nouvelle situation nous renvoie au même point de départ que celui de la fin des années 80.

Par ailleurs, cette ouverture a laissé place à de nombreux dysfonctionnement entre autres ceux en relation avec la gestion des infrastructures telles les gares routières. Oran a vu l'ouverture et fermeture de plusieurs gares attribuées aux privés, mises sous la tutelle de la direction des transports d'Oran, celle-ci n'ayant pas la notoriété nécessaire n'a pas pu empêcher ces fermetures. Ce diagnostic s'applique autant à la gestion des gares qu'à la gestion des lignes, car la multiplicité des opérateurs a rendu la gestion du secteur difficile pour la direction des transports. L'image anarchique que reflète l'organisation du TC urbain par le privé nécessite une révision des lois et prérogatives de la tutelle d'autant plus que l'image de la ville à l'aube des prochains jeux méditerranéens 2021 est en jeu.

4.2. Mobilité spatiale et réseau de TC

La mobilité à Oran est facilitée par un réseau de TC urbain d'Oran s'étalant sur une entité composée de six communes (fig.1); en plus du chef-lieu, cinq autres communes composent ce groupement. Ce dernier a été entre autre conditionné par la proximité et la croissance urbaine qui reflète la croissance démographique dans chaque commune.

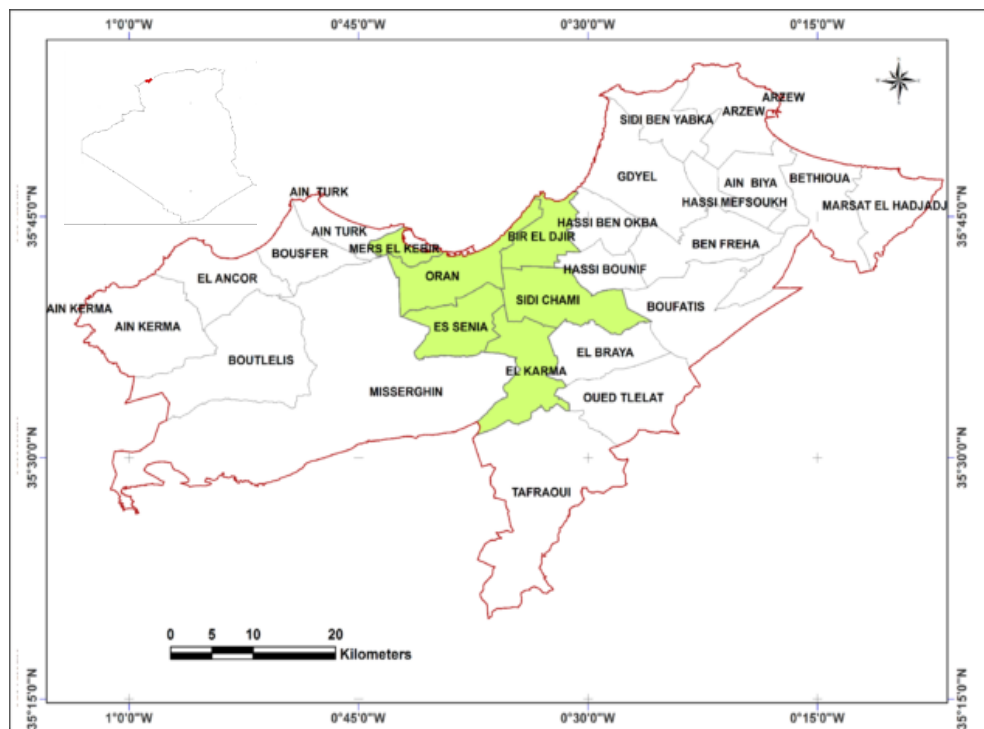


Figure 1. Localisation du groupement urbain d'Oran.

La mobilité dans et entre ces communes, est assurée par un réseau de TC composé de deux modes : le tramway et l'autobus, il est aussi question d'une ligne de métro qui reste un projet en perspective. Actuellement, la seule ligne de tramway mise en service depuis 2013 parcourt une distance de 18.7 km et assure l'arrêt à 32 stations, reliant les deux terminus de Sidi Marouf à l'est d'Oran à Es-Senia université au sud-ouest. Dans le but d'améliorer la mobilité à Oran, trois autres tronçons sont planifiés mais la réalisation est jusqu'à présent gelée : l'un vers l'aéroport international Ahmed Benbella au sud-ouest d'Oran, un autre au nord-est vers l'université de Belgaid passant par le stade et le village olympique réalisés dans le cadre des

prochains jeux méditerranéens et un troisième tronçon vers le quartier de Rochet en direction de Misserghine à l'ouest d'Oran. Parallèlement, le réseau d'autobus comprend 36 lignes, avec un nombre d'arrêts moyen entre 25 et 50 par ligne. Ce réseau est exploité par 782 opérateurs privés (ce chiffre reste variable) au côté d'une seule entreprise publique mise en service en 2004. Avec une flotte de près de 2000 autobus, les opérateurs privés couvrent 95% du transport et desservent l'ensemble des six communes, quant à l'ETO elle bénéficie de seulement 58 autobus dont une quarantaine pour les lignes urbaines. Présent sur 23 lignes à son lancement, rapidement et par faute d'effectif, 14 d'entre elles sont abandonnées. À l'heure actuelle ETO assure seulement huit lignes partagées conjointement avec le privé dans le tissu urbain et six lignes pour le suburbain grâce au renforcement par 100 autobus en affrètement (appartenant au groupe Tahkout).

Les chiffres ci-dessus restent fluctuants aussi bien pour les lignes que pour le nombre autobus, d'autant plus qu'un nouveau plan de transport rentrera prochainement en application. Il consiste dans une première phase en la mise en service de nouvelles gares routières, l'extension de certaines lignes pour assurer la correspondance entre les gares et le reste du tissu urbain, ainsi que la création de lignes nouvelles pour les nouveaux pôles urbains. La planification concernant soit la création soit la suppression des lignes d'autobus reste à déterminer auprès des services de la DTO.

4.3. Choix du moyen de transport

Depuis 2013, l'usager des TC urbains à Oran bénéficie de nouvelles stratégies de mobilités ; la réintégration du tramway (le premier a fonctionné de 1899 à 1951) a non seulement amélioré l'image de la ville mais offert une multi-modalité à la population. Cette multitude de choix entre modes et opérateurs, a induit un changement dans la pratique de la mobilité (fig.2). En effet plus de 44% de la population enquêtée utilise exclusivement les TC pour ses déplacements quotidiens, dont 47.5% d'entre eux n'utilisent que l'autobus, 32.7% que le tramway, 19% utilisent les deux alternativement, et 0.8% ont recours à d'autres moyens de transport en situation exceptionnelle (grève, retard, urgence,...). Cependant le mode de déplacement en autobus prime avec plus de 26.2% suivi par le taxi, la voiture personnelle, alors que le tramway n'arrive qu'en quatrième position avec 18.1%.

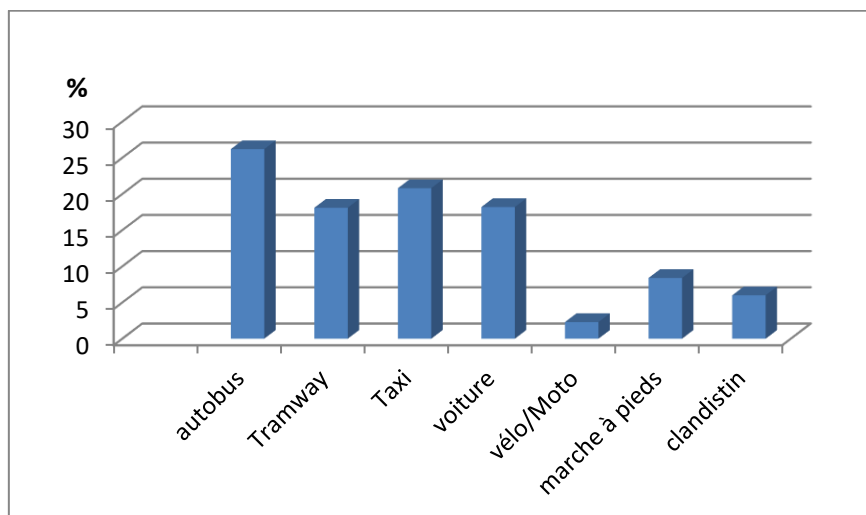


Figure 2. Représentation des modes de mobilité.

Tableau 1. Usage des TC par classe socio-professionnelle.

usagers/mode	Situation socioprofessionnelle %								Non concerné
	Chômeur	Etudiant/élève	Fonctionnaire	Commerçant	Fonction libérale	Retraité	Femme au foyer	Sans réponse	
autobus	7,60	15,40	15,00	5,80	2,50	3,10	6,90	0,90	
tramway	4,20	9,40	10,50	5,10	4,20	2,00	3,60	0,20	
total	11.8	24.8	25.5	10.9	6.7	5.1	10.5	1.1	3.6
Autres moyens	9,40	19,90	28,80	18,10	8,00	6,20	8,50	1,10	

Dans leur stratégie de mobilité, chaque classe socio-professionnelle opte pour un mode de transport par rapport à un autre, ce choix est d'autant plus motivé par des facteurs qui rendent les TC plus attractive qu'un autre moyen de déplacement, en même temps chaque mode plus attractifs que l'autre. Le tab.1, permet de mieux comprendre cette répartition, comme on peut le constater, l'utilisation des TC est plus importante chez les classes de fonctionnaires et les scolarisés (25.5% et 24.8%) suivies par les chômeurs, les commerçants et les femmes aux foyers. Même si l'utilisation d'autres moyens de déplacements (motorisé ou non) est autant significative pour certaines classes, néanmoins les TC participent pour beaucoup dans la mobilité urbaine à Oran. En ce qui concerne le choix du mode par classe socio-professionnelle, il est conditionné par des facteurs beaucoup plus exogènes tels que : la spatialité de chaque réseau, l'accessibilité ou encore le cout, que des facteurs endogène tels que le confort ou la sécurité à l'intérieur du moyen même de transport.

Certaines classes « financièrement dépendantes ou sans ressources » telles que les scolarisés, chômeurs et femmes au foyer, optent pour l'autobus comme premier choix, cela revient au cout de déplacement, dans cette même stratégie on retrouve les fonctionnaires pour qui en plus du prix, la proximité d'accès aux TC par rapport au lieu de résidence et/ou de travail est primordiale. Quant à la classe des commerçants et fonctions libérales, les principales raisons sont : la proximité d'accès aux TC/services et le gain de temps ; car à Oran comme toutes les grandes villes émergent les problèmes d'embouteillages et de stationnements ; cela semble être des facteurs efficaces pour rendre les TC attractifs pour ces classes.

Il en découle de ces résultats que le choix des TC comme stratégie de mobilité, adhère plus à des motifs liés au coût et la disponibilité qu'à des motifs liés au confort et moins encore à une conscience écologique.

4.4. Entre Modes et opérateurs : le choix de l'utilisateur

4.4.1. Le mode

Le choix de l'utilisateur par rapport au mode de TC entre autobus et tramway ou encore entre opérateur public et privé pour l'autobus, n'est pas hasardeux, voir même que dans bien des cas, le choix s'impose de lui-même. Bien que les critères diffèrent d'une classe socio-professionnelle à l'autre le choix du mode et de l'opérateur, se base respectivement sur : le prix, le circuit, le temps, la sécurité et le confort à 29.3%,23.8%,18.9%,14.7%,13.3%.

Effectivement plus de 78% déclarent choisir l'autobus au tramway pour des raisons de disponibilité et connectivité spatiale, en effet le réseau d'autobus dessert par minimum une ligne chaque quartier du tissu urbain et dont l'arrêt est souvent située à moins de 500m de n'importe quel point du quartier. Cependant la raison la plus récurrente dans l'enquête est le prix du ticket à 20 DA pour le bus contre 40 DA pour le tramway, la balance penche de manière catégorique en faveur des autobus pour 63% des usagers. A l'exception de la classe des fonctions libérales,

pour qui le choix du tramway est conditionné par le confort, la sécurité mais essentiellement la ponctualité, permettant ainsi à l'utilisateur de calculer le temps en fonction de son trajet et lui évite les embouteillages. Nous constatons là que le gain de temps prime chez cette catégorie contrairement au gain financier chez d'autres catégories.

Même s'il est difficile d'avancer un taux de fréquentation par genre dans les TC, l'observation participative durant l'enquête, a permis de constater une nette différence. Pour les hommes le choix se base beaucoup plus sur des critères de disponibilité et de gain d'argent, alors que pour les femmes mettent en avant l'aspect confort et sécurité. Il est clair que l'aménagement beaucoup plus spacieux et confortable du tramway épargne aux femmes certaines désobliances rencontrées dans les autobus à cause de la surcharge durant particulièrement chez les opérateurs privés.

4.4.2. L'opérateur

Pour les usagers de l'autobus le choix de l'opérateur, ne s'appuie pas sur des critères de qualité de service (fig.3), car durant plusieurs années le TC était assuré uniquement par les opérateurs privés. L'absence des TC publics a fait que l'utilisateur s'est habitué à ce qu'il qualifie de service médiocre. Toutefois les générations qui ont connu la période de la régie communale, ont accueilli le retour timide de l'ETO avec nostalgie et congratule l'organisation et le respect retrouvé à nouveau dans le TC. Ils évoquant la qualité du transport public d'autre fois, citons le « les chauffeurs et receveurs étaient plus respectueux et présentables, rien à voir avec les voyous employés par les privés de maintenant, qui n'ont ni respect pour l'utilisateur ni éducation », ils renvoient la cause de la dégradation au passage du TC d'un statut public cadré et organisé à un statut privé anarchique.

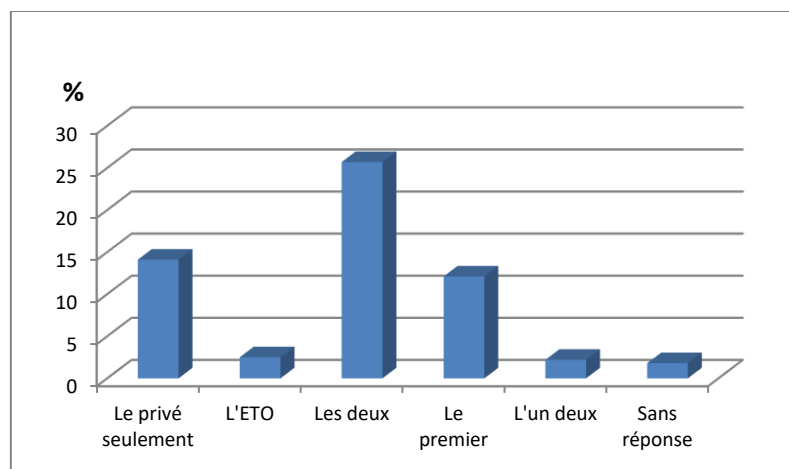


Figure 3. Choix entre auto

4.5. Le transport collectif urbain: lieu de sociabilité, de solidarité et de fraude

Il est évident qu'à l'heure où la mobilité est incontournable pour vivre en société, l'accès aux moyens de transport peut pour beaucoup représenter un lieu de sociabilité voire un lieu d'insertion sociale. Le temps d'un trajet, des liens se créent, des rencontres naissent, des discussions se tiennent à bord ou en attente du transport. Les usagers, profitent de ce temps pour parler de sujets ayant trait à la vie quotidienne, ces discussions sont entamées entre les usagers de tout âge confondu et entre les différentes catégories socioprofessionnelles. D'autre part certains en mal de solitude essentiellement les plus âgées et retraités peuvent orienter la discussion à leur propre récit de vie, ou à des conseils à l'égard des plus jeunes. Il s'avère que le temps d'un trajet, le moyen de transport offre un espace où le sentiment d'exclusion sociale s'estompe.

Néanmoins, l'utilisation des Smartphones réduit les occasions de converser ou écouter les autres, principalement chez les moins de 30 ans; ce comportement n'étant pas exclusif à la gence masculine, il est plus rare chez les femmes, qui craignent le vol de leur téléphone, car près de 45% d'entre elles déclarent « j'évite de sortir mon téléphone de peur d'être volée ou agressée ».

Cela n'exclut en rien que dans cet amalgame de personnes, des actes de respect se manifestent essentiellement à l'égard des personnes âgées. Il est fréquent que des jeunes hommes et femmes se lèvent pour céder leur place aux plus âgés, et si par hasard, une expression d'impolitesse est prononcée, rapidement la personne se fait corriger faisant référence à la présence de personnes âgées et de femmes. Cette remise à l'ordre renvoie aux valeurs sociales encore incarnées dans la société. Certains rappellent, qu'il y a quelques années les chauffeurs ou receveurs du privé, ne respectaient pas les passagers, en mettant de la musique, mais qu'actuellement le Smartphone a résolu le problème vue que chacun écoute sa propre musique.

Parmi les observations, on a constaté une pratique spécifique aux usagers du tramway ; tenant compte que le ticket du tramway coute deux fois le prix que celui du bus et qu'il soit valable durant une heure, certains usagers le donnent à d'autres en descendant du tramway. Cet acte plus particulièrement courant chez la catégorie des jeunes questionnés à l'égard des vieux, n'est pas interprété comme une fraude mais comme un acte de solidarité, certains, déclarent « ce n'est pas grave, avec 40 DA je lui fais gagner le prix de 4 baguettes de pains ». En contrepartie les plus âgés qui acceptent de reprendre le ticket, qualifient ça comme une forme de respect à leur égard, ou le justifient par : «ma pension de retraite me suffit à peine pour manger et boire». Cette forme « d'entraide » semble être un comportement toléré dans la société et nullement mal interprété.

La question de fraude dans les TC, est autant sensible que mitigée selon le mode et l'opérateur. Les résultats obtenus sont assez révélateurs, en effet, dans le cas des autobus privés cette pratique est quasiment inexistante, pour l'unique raison que le receveur veille à encaisser le ticket en passant d'un passager à l'autre, ce qui ne peuvent pas payer demande d'abord au receveur avant de monter à bord, et sa requête dépendra de son bon vouloir. Au niveau des bus ETO, le receveur reste au niveau de la cabine, ce qui laisse parfois l'opportunité à certains de frauder. Le plus grand taux de fraude est enregistré au niveau du tramway, selon les statistiques détenues par la SETRAM; ceci nous a été confirmé par l'enquête, car 34% de personnes interrogées déclarent avoir déjà fraudé exclusivement dans le tramway. Pour certains c'est une pratique courante et pour d'autres cela reste occasionnel. En croisant le profil et l'âge, on constate que les fraudeurs ont généralement plus de 20, essentiellement de chômeurs et de fonctionnaires et très peu d'étudiants. Et seulement 10% d'entre eux répondent être prêts à payer l'amende en cas où ils se font contrôler, essentiellement des fonctionnaires qui qualifient ce comportement comme honteux mais le justifient par le niveau de vie et les fins de mois difficiles ainsi que par une intermodalité quotidienne couteuse. Ils espèrent que l'Etat unifiera le ticket pour l'ensemble des TC pour les rendre plus accessibles à tous. Pour le reste ils interprètent leur acte comment étant des ayant droit ; expliquant qu'un Etat rentier doit rendre les TC gratuits, d'autres déclarant « pourquoi les anciens *Moudjahidins* ont des cartes de gratuité et pas nous ». Il est évident que ces déclarations reflètent un mal de vivre et aspirent à une meilleure qualité de vie.

4.6. Violence et insécurité dans les TC urbains

L'acte de violence peut se manifester physiquement ou verbalement, dans ou contre le moyen de transport. L'enquête révèle des actes de violences mineurs, tels des bousculades en montant ou à l'intérieur même du TC, et d'autres plus agressifs, où 19% des usagers déclarent s'être déjà bagarrés dans les TC, et 45.3% ont assisté au moins une fois des bagarres entre: usagers

21,7%, usagers et receveur 16.5%, usager et chauffeur 7.1%. Les causes de ces bagarres ont majoritairement trait à la qualité de service soit: long temps d'attente au niveau au démarrage ou dans chaque arrêts, un sur remplissage, ou quand ils obligent les passagers à descendre et finir le trajet dans un autre de autobus avant le terminus. Tous ces comportements et bien d'autres génèrent des tensions, du stress et parfois même des malaises chez quelques usagers; parallèlement, les usagers du tramway affichent plus de discipline et de civisme; plusieurs hypothèses plausibles peuvent expliquer cela : la qualité de service, sa disponibilité, sa régularité toutes les 3 à 5 minutes ce qui évite la bousculade ou au profil même des usagers.

Les TC peuvent être aussi victimes d'actes de violence visibles causés par des jets de pierres contre les vitres ou la tôle. Ces actes semblent singuliers au tramway; ce comportement selon le responsable de la maintenance de la SETRAM se localise dans des quartiers spécifiques où priment les logements sociaux. Cet incivisme exprimé contre le tramway, peut éventuellement être justifié comme une violence urbaine dirigée vers les biens de l'Etat et renvoie à l'absence d'une autorité urbaine apparue à partir des années 1990. Pour rappel c'est à cette période que l'Etat s'est désengagé de plusieurs secteurs dont le TC, donnant la priorité à la sécurité nationale dans sa lutte contre le terrorisme, cette brèche a laissé place au développement de comportements violents et incontrôlés à l'égard des biens de l'Etat. Selon les témoignages de certains usagers, les auteurs de ces actes sont des enfants, reste à savoir s'ils sont délibérés ou commandités par des adultes, exprimant ainsi un mal de vivre, voire une vengeance qui dissimule un sentiment de marginalité.

Un sentiment d'insécurité ressort de l'enquête, exprimé à l'égard des chauffeurs et receveurs des opérateurs privés, jugés par les usagers comme dangereux; la perception du danger réside dans les comportements de ces employés des TC et dans la manière d'entasser les passagers, faire des manœuvres brusque de la part du chauffeur, le non-respect du code de la route, sont d'autant plus des indicateurs révélateurs de la tendance à la concurrence et à la quête du profit au dépend même de la sécurité des passagers. L'absence et la restriction du rôle de l'Etat dans ce secteur a permis la mise en place d'un réseau d'opérateurs privés favorisant la rentabilité à la qualité et le profit à la sécurité.

Il se rajoute à cette insécurité routière, l'insécurité au sein des TC, ils sont le lieu par excellence où les voleurs et pickpockets repèrent leurs victimes. On posant la question si vous vous êtes déjà fait voler dans ou en descendant d'un TC? Même si les réponses elles restent mitigées, il en ressort que beaucoup expriment un sentiment d'insécurité essentiellement dans les autobus, contrairement au tramway qui doté de caméras de surveillance, procure chez les usagers un sentiment de sécurité, et est un critère de choix du mode de transport.

7. Conclusion

Cette contribution a présenté les résultats d'une recherche portant sur les mobilités dans le groupement urbain d'Oran. L'enquête réalisée a permis de mettre en évidence de nouveaux usages en lien avec le mode de TC utilisé et en fonction de l'opérateur étatique et/ou privé. Nous pouvons certainement admettre que la mobilité urbaine est un enjeu crucial aujourd'hui et le sera encore davantage dans les années à venir. Certes, c'est la mobilité des biens et des personnes qui a transformé l'économie mondiale et globalisé les échanges ; c'est encore elle aussi qui a bouleversé les modes de vie et façonné l'existence des urbains. Une ville de l'ampleur d'Oran, mérite un intérêt particulier, en l'occurrence une mise en œuvre de nouvelles stratégies basées sur l'amélioration du TC urbain : un transport à son image, moderne, organisé et efficace, qui s'appuie sur la complémentarité et la cohérence et non la concurrence entre modes de transports et opérateurs. Aller vers un TC moderne et respectueux des normes de

qualité et de sécurité ne pourra que se refléter positivement sur la qualité de vie du citoyen, sa santé, en réduisant significativement les comportements néfastes visibles à l'heure actuelle.

Bibliographie

Baouni, T., 2009. Le transport dans la stratégie de planification de l'agglomération d'Alger. *insaniyat* (44-45) .pp.75-95.

Baouni, T., Bakour, M., Berchache, R., 2013. Effets de la multi-modalité à Alger sur la mobilité des usagers. *Insaniyat*, 61, pp. 45-69

Bendjelid, A. 1998. La fragmentation de l'espace urbain d'Oran (Algérie). Mécanismes, acteurs et aménagement urbain .*insaniyat*(5). 61-84.

Boubakour, F., 2008. Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable: sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées. Communication présentée lors de la conférence de CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saïgon) Vietnam., <http://www.codatu.or>

Bouzouina, L., 2008. Ségrégation spatiale et dynamique métropolitaine. Yon : FSEG, Doc,sc.éco des transports .p.223.

Charrab et all., 2017. Le transport à Constantine : mode et acteurs, cahier de géographie de l'ouest, (20), pp 159-167.

Cibois, P., 2003. Les écarts à l'indépendance .Techniques simple pour analyser des données d'enquêtes, sciences humaines. pp12-23.

Flonneau, M., Guigueno, V., 2009. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité. Rennes, Presses universitaires.

Gandit, M., 2007. Les déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport, le cas de l'inter modalité. Thèse, université Pierre Mendés France-Grenoble.

Godard, X., 2017. Tramway et métropolisation, enseignements de quelques expériences internationales, *Cahiers Géographiques de l'Ouest*, (12-13).

Guédez,A ., 1995. L'exclusion en question et les transports. *Les Annales de la Recherche Urbaine* (68-69), pp. 164-169.

Medhar, S., 2009.La violence sociale en Algérie, 2^{ème} éd. THALA. Alger.

Martha, A. et Miguel, Á.A., 2012. Déplacements urbains et interaction sociale: le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico. *Bulletin de psychologie*.517, pp. 19 – 32.

Messahel, M., 2017. Le transport informel dans l'agglomération oranaise, cahier de géographie de l'ouest, (12-13), pp 05-16.

Michelik, F., 2008. La relation attitude-comportement: un état des lieux, *Éthique et économique/Ethics and Economics*, 6 (1).

Keddar, K., 2008. Influences sociales du quartier sur le développement de l'enfant". *Insaniyat*. 41. p. 83-94. Algérie

Ramdini, S., Ahmed Zaid, M., Bouras, Z., 2016. Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement réengagement de l'Etat. Revue algérienne de la mondialisation et des politiques économique. 07(1).

SafarZitoun, M. Tabti-Talamali, A., 2009. Mobilité dans l'agglomération d'Alger : Evolution et perspectives, www.planbleu.org. p. 47.

Stransky, V., 2008. Vers une métrique de la connexion intermodale : un essai de quantification de la cohérence entre mode de transport complémentaires. Les cahiers sc.du transport. Paris : univ XII. 53. pp57-90.

Wolkowisch, M., 1973. Géographie des transports. Paris : Armand Colin.

يوسف، ب. 2004، وفق أي منطق يسير النقل الحضري بوهران، انسانيات. (23)-(24) وهران مدينة جزائرية. 9-28.