

## **LE TRANSPORT INFORMEL DANS L'AGGLOMERATION ORANAISE**

**Mohammed Reda MESSAHEL**

Université Abdelhamid Ibn Badis, Mostaganem

Le transport collectif est intimement lié à l'agglomération oranaise<sup>4</sup>. Cette relation s'est établie dans la durée par trois paramètres : son périmètre, sa forme urbaine ainsi que son poids démographique.

Oran est l'une des premières villes d'Algérie à avoir été dotée d'un système de transport urbain collectif moderne à l'époque coloniale. En effet, dès 1899 la ville avait son tramway électrique. Il était considéré dès cette période comme étant un moyen de transport très efficace, dans la mesure où il répondait à la demande d'une petite ville avec une population qui ne dépassait guère les 95000 habitants<sup>5</sup>.

En plus du tramway, l'agglomération oranaise a connu d'autres modes de transport collectif durant son histoire à savoir : le trolleybus et le bus (moyen de transport le plus utilisé actuellement).

Comme bon nombre de grandes villes d'Algérie, l'agglomération oranaise a connu une urbanisation soutenue à partir des années 1975 et caractérisée par :

- Les apports migratoires successifs et une forte natalité naturelle.
- Une marginalisation de certaines zones urbaines, tissus périurbains et les douars où le phénomène de bidonvilles a pris de l'ampleur dans la zone Ouest
- Le phénomène de l'étalement urbain vers l'Est de l'agglomération oranaise, générant ainsi des distances de plus en plus longues.
- Une demande sans précédent en matière de transport collectif urbain.
- L'émergence d'un nouveau mode de transport et de déplacement à savoir le transport clandestin ou informel

---

<sup>4</sup> Par agglomération oranaise, on entend outre Oran intra-muros, les communes limitrophes de Bir El Djir à l'Est, de Sidi Chahmi au sud-Est et d'Es Senia au sud. C'est l'actuel périmètre du Groupement d'Oran tel que défini par le plan d'urbanisme.

<sup>5</sup> Lespès R, "Oran: Etude de géographie et d'histoire urbaines" page 109.

Tableau 01 : Evolution du taux de croissance par commune de  
l'agglomération Oranaise

communes	Population RGPH 77	Population RGPH 87	Population RGPH 98	Population RGPH 08	Population 2013
Oran	502 014	603 931	634 113	609014	663549
Es-Senia	19 969	34 324	64 797	96928	114941
Bir El Djir	8 015	20 510	73 029	152151	232118
Sidi Chahmi	4 587	16 935	58 857	104498	143985
<b>Aggl. Oranaise</b>	<b>549 652</b>	<b>697 282</b>	<b>858 600</b>	<b>962591</b>	<b>1154593</b>

Sources : les RGPH 1977, 87 ,98 et 2008, DPAT 2013.

### **1. La demande en transport collectif dans l'agglomération oranaise :**

La croissance urbaine s'est traduite par l'augmentation des besoins en déplacements. Il est important de souligner que les stratégies de planification urbaine et les moyens devant prendre en charge cette question n'ont pas connu un développement synchronisé. En effet, on assiste à la mise en application d'opération isolées au détriment d'une action globale et efficace en matière de plan d'urbanisme, de plan de circulation, de plan des voiries, de plan de transport, de gestion des stationnements et de gestion des espaces publics.

On peut dire que les déplacements des habitants vers n'importe quelles parties de l'agglomération sont aisément identifiables tels que les hôpitaux, les banques, les zones de commerces, le port, les zones industrielles ou d'activités... Ainsi l'étalement urbain s'est en effet traduit par l'augmentation de la distance parcourue. A titre d'exemple, les habitants des nouveaux quartiers périphérique de l'agglomération tel que Sidi El Bachir, Ain El Beida...sont dans l'obligation de prendre plusieurs bus pour arriver à leur destination finale, ce qui engendre une pénibilité, une augmentation du temps de trajet et un surcoût financier.

A Oran comme dans d'autres grandes villes d'Algérie, l'Etat monopolisait tant bien que mal le secteur du transport collectif jusqu'en 1988. L'une des principales causes de sa disparition du paysage urbain est sans doute le retrait des subventions publiques et l'avènement des opérateurs privés suite à la promulgation de la loi sur la dérégulation des transports terrestres.

La période allant de 1980-1990 est caractérisée par le début des difficultés de l'Etat dans la gestion des transports collectifs par bus. L'une des principales causes de la difficulté dans la gestion des transports collectifs est sans doute l'ouverture du marché des transports au secteur privé espérant une meilleure production quantitative et qualitative. La satisfaction de la demande de déplacement n'a pas été atteinte en matière de qualité de service. Le bon fonctionnement du transport urbain collectif commençait à être mis en cause, l'extension spatiale de l'agglomération oranaise, à cette période, était tellement rapide qu'elle ne fut pas accompagnée d'une évolution du transport urbain collectif par bus, malgré quelques tentatives, en injectant les bus articulés dans des lignes où la demande était importante telle la desserte des équipements universitaires d'Es-Sénia et de l'USTO.

Les premiers véhicules utilisés par les opérateurs privés provenaient de l'ancien parc de la régie communale d'Oran, la plupart de ces derniers étaient vétustes et offraient un niveau de confort médiocre. Au début des années 1990, l'utilisation de petits véhicules de petit gabarit tels que «Peugeot j5, j9, Volkswagen...»<sup>6</sup> étaient appréciés dans la mesure où ils assuraient la desserte des quartiers à forte densité de population. Ils se caractérisaient par la souplesse, la rapidité et une maintenance moins coûteuse ; mais très vite, ce nouveau mode de transport ne pouvait plus soutenir un rythme élevé en matière de satisfaction de la demande en déplacement, sa capacité de charge par véhicule est très limitée, elle ne dépasse pas les 9 places.

---

<sup>6</sup> Fourgons aménagés parfois non conforme avec le transport des personnes.

Fig n° 1 : Fourgon aménagé de type Karsan



Source : auteur, année 2008

Fig. n°2 : Minibus de type Isuzu



Source : auteur, année 2011

L'apparition des entreprises privées a conduit à une situation anarchique due essentiellement à la non application d'instruments juridiques et organisationnels en matière de transport et au non-respect du cahier des charges Cela constitue des obstacles à la prise en charge de la mobilité des habitants, notamment pour ceux qui résident en périphérie de la ville. L'opération d'ouverture du marché de transport au profit des entreprises privées n'a pas abouti aux

objectifs attendus, telle que la qualité du service qui ne cesse de se dégrader.

Face à ce dysfonctionnement du système de transport collectif urbain par bus dans l'agglomération oranaise, un nouveau mode de déplacement a vu le jour dès la fin des années 1980, et a pris de l'ampleur dès le début des années 1990 : le transport informel <sup>7</sup>.

## **2. Organisation du transport informel dans l'agglomération oranaise :**

Pour les besoins de notre travail, une enquête sur le terrain a été effectuée. Elle a touché, par questionnaire, près de 1000 usagers et 100 transporteurs informels. Elle a été menée au courant du deuxième semestre 2013 et a porté sur les déplacements des habitants par transport informel dans l'agglomération. C'est une période qui nous a semblé favorable puisqu'elle constitue une période de stabilité quant aux activités liées au travail et aux études et qu'elle correspond à une sollicitation maximale des systèmes de transport urbains.

Nous avons ciblé principalement les stations de départ et d'arrivée des transports informels, tous types confondus (voiture légère et fourgon).

Ce moyen de transport s'est banalisé dans la plupart des villes algériennes en général et la ville d'Oran en particulier dès les années 1990. Composés généralement de voitures particulières ou de fourgons aménagés, ils offrent un transport à la demande, relativement meilleur marché, de jour comme de nuit, par et vers toutes destinations de l'agglomération, en zones urbaine, interurbaine ou suburbaine. De nombreux usagers apprécient ce nouveau mode de transport dans la mesure où ce moyen de transport clandestin<sup>8</sup> offre à ces clients des avantages qu'ils ne peuvent trouver dans les bus, tel que la disponibilité, le confort, la

---

<sup>7</sup> La notion de l'informel des transports en commun était utilisée pour désigner le transport parallèle à celui des entreprises publiques. A Oran on les appelle hachara (bestiole ou parasite) par rapport au transport officiel. Cette appellation est donnée par les transporteurs privés, dans le sens où l'informel les concurrence de manière déloyale.

<sup>8</sup> Clandestin: mot utilisé par les usagers pour désigner le chauffeur du transport informel.

sécurité et un prix négociable. Par conséquent, ce type de transport est devenu un moyen de déplacement très utilisé.

Les facteurs majeurs dans l'extension de cette activité informelle sont :

- Une demande latente de déplacements mais encore insatisfaite due à un déficit quantitatif en nombre de licences de taxis urbains mais aussi qualitatif en transport collectif.
- Des distances de plus en plus longues.
- Un chômage croissant et la baisse du niveau de vie.
- Le laisser-faire et l'absence de contrôles et de sanctions de la part des autorités.

Fig. n°3 : Le transport informel sous forme de voitures particulières.



Source : auteur, année 2013

Fig. n°4 : Le transport informel sous forme fourgon aménagé.



Source : auteur, année 2013

### **3. Localisation des stations et des lignes des transporteurs informels :**

A partir de notre enquête de terrain, ont été recensées 30 stations, tous types confondus : elles se caractérisent par un stationnement improvisé, en file indienne et conducteur à l'intérieur, les transporteurs informels sont partout dans les quartiers de l'agglomération oranaise, ils opèrent ainsi au vu et au su de tout le monde et en toute impunité. Leurs recettes dépassent les 1600 DA par jour (net et sans taxes). Au total ils sont près de 800 véhicules à exercer ce type de transport, organisés comme suit :

- 62% : de manière permanente entre 7h00 et 20h00.
- 28% : de manière temporaire.
- 10% : 1 heure au cours de la journée

On distingue trois types de stations, lesquelles au départ sont improvisées et se stabilisent au fur et à mesure. Ce sont des espaces ciblés selon la demande et son corollaire, le manque de transport.

- Stations en plein centre-ville : les transporteurs informels opèrent généralement sur la même ligne de bus, on assiste alors à une concurrence directe.
- Stations à la périphérie de l'agglomération : ces derniers opèrent en périphérie, généralement sur des lignes de bus où l'offre de transport est réduite. Il s'agit d'une concurrence indirecte compte tenu de l'offre insuffisante ; c'est un terrain privilégié, rentable et discret.
- Stations à proximité des gares routières et les grands équipements : dans ce type de station, les transporteurs informels travaillent uniquement à la course, ils ciblent les équipements de grande envergure tels que : les hôpitaux, les universités, les gares routières, la gare ferroviaire, l'aéroport, le port... vers ou à partir de toutes ces destinations, la demande à proximité de ces endroits est très élevée.

### **4. Evaluation théorique de la demande potentielle en transport informel :**

De nombreux usagers apprécient ce nouveau mode de transport dans la mesure où il offre à ses clients des avantages qu'ils ne peuvent

trouver dans les autres modes de transport : la disponibilité, le confort, la sécurité, un prix négociable.

L'évaluation de la demande en transport informel de manière générale est complexe, compte tenu de l'absence des données fiables.

Afin d'évaluer cette demande dans l'agglomération oranaise nous avons eu recours au R.G.P.H de 2008 (O.N.S) avec une actualisation au 31 décembre 2013 en premier lieu pour faire ressortir une pyramide des âges de 15 à 64 ans. Elle est de l'ordre de 820 275 personnes, elle représente 64,44% de la population globale de la Wilaya d'Oran. Cette tranche de population est concernée directement par les déplacements, quel que soit le mode de transport utilisé.

Le principal objectif de l'enquête était de révéler les caractéristiques habituelles des déplacements effectués pendant une journée et applicables sur toute la semaine pour une personne dans l'agglomération. Ont été prises en compte : l'origine et la destination de chaque déplacement effectué au cours de la journée visée par l'enquête, le motif du déplacement, les modes de transport utilisés ainsi que la période de la journée pendant laquelle a été effectué le déplacement et sa durée. L'élaboration de l'enquête et des questions qui la composent ont été faites à partir d'une réflexion objective, elle nous a permis d'analyser plusieurs données relatives aux difficultés rencontrées par l'usager des transports informels à partir de son point de départ jusqu'au point d'arrivée en fonction de son motif de déplacement. Par ailleurs, quelques renseignements socio-démographiques essentiels à la pondération et à l'exploitation des données ont été utilisés. Cette enquête est la seule sur l'utilisation du transport informel dans l'agglomération oranaise.

Dans sa globalité, l'enquête a ciblé dans un premier moment 1000 usagers de transport informel, réparties entre les différents quartiers de l'agglomération. Les enquêtes dont les informations sont exploitables en totalité sont de l'ordre de 946. Le nombre d'usagers enquêtés par type de transport informel se répartit comme suit :

- Voiture particulière : 67 % d'usagers enquêtés.
- Fourgon aménagé : 33% d'usagers enquêtés.
- 

L'enquête n'a concerné toute personne susceptible de prendre seule le transport informel pour se rendre d'un endroit à un autre pour

différents motifs. L'âge moyen des enquêtés est de 31.5 années, avec 66 ans comme âge maximal et 14 ans comme âge minimal.

En général sur les 1000 questionnaires récupérés et dont les informations sont exploitables, il ressort une inégale répartition des sexes des usagers ciblés par la présente enquête ; ils sont répartis comme suit: 61,47% sont de sexe masculin et 38,53% sont de sexe féminin. La fréquentation du transport informel reste encore dominée par les hommes.

Les données recueillies à partir des questionnaires montrent une inégale répartition socioprofessionnelle ; ainsi les usagers sans profession représentent 10,04% suivie les étudiants avec 11,02 %; les professionnels des secteurs privés et étatiques viennent ensuite avec respectivement 43,84 % et 35,10%. Les autres catégories socioprofessionnelles représentent un pourcentage très faible.

Fig. n°5 : Prise en charge par un transporteur informel



Source : auteur, année 2013

La tendance générale d'irrégularité dans la répartition socioprofessionnelle n'est pas observée dans toutes les stations. A titre d'exemple les stations situées à l'Est de l'agglomération ciblent en grande partie les personnes occupant des professions du secteur privé et les sans profession.

Par ailleurs les motifs de déplacement confirment plus ou moins la fonction urbaine des quartiers. Par exemple, les motifs de déplacement de la population du secteur d'El Othmania et ceux du

quartier d'El Hassi ne se présentent pas de la même manière. Ainsi on constate que les motifs les plus fréquents pour les habitants de ce bidonville concernent le travail et les achats en particulier. Par ailleurs, le sous-équipement de ce quartier est l'une des causes principales dans les déplacements. Il influe directement sur le comportement de ces habitants et de leurs déplacements, la configuration socio-spatiale de ce secteur induit des besoins supérieurs à ceux du secteur d'El Othmania, notamment les déplacements vers les écoles, CEM, lycées peuvent nécessiter un moyen de transport qui se distingue de la marche à pied.

Généralement, les transporteurs informels ciblent les quartiers dont le nombre d'habitants est important et non desservi par le transport collectif. Ainsi, à partir des données recueillies 74% des enquêtés considèrent que les points de passage du transport informel soit à partir des arrêts ou bien des stations, est plus ou moins près de leurs lieux de résidence, 26% d'entre eux considèrent que la distance est longue. Cette constatation est confirmée par les moyens utilisés par les habitants pour arriver au passage du transport informel, généralement c'est la marche à pied.

L'heure de départ des usagers diffère selon les transporteurs. On constate que l'heure de départ dominante des usagers du transport informel est de 7h30 avec 50% suivie de 8h45 et 7h45 avec respectivement 31.03% et 12,06%.

L'heure de retour dominante observée durant l'enquête est de 16h00. Elle concerne plus de 27% des usagers enquêtés, ces derniers font partie de la catégorie des sans profession. Par contre les usagers du transport informel concernés par l'heure de retour entre 16h30 et 17h30 représentent respectivement 13.88% et 22,12%. Ce sont généralement des heures fréquentées par les travailleurs des secteurs privés et étatiques ainsi que par les étudiants. Seulement 9.11% des usagers enquêtés retournent à leur lieu de résidence vers 18h00.

Les durées de déplacement observées au cours de notre enquête sont différentes : 34,62% des usagers effectuent un déplacement égal à 15 min, ce dernier est chronométré entre le point de départ et la destination finale. Les durées égales à 20 et 25 mn représentent respectivement 25,16% et 21,72%. Les durées de déplacement supérieures à 30 mn ne représentent que 6,66% et concernent

généralement les longues distances. Les courtes distances dont les durées varient entre 5 et 15 mn impliquent 11,82% des usagers enquêtés.

La disponibilité des transports informels observés est presque identique dans toutes les stations. Cependant on constate une relative similitude entre les taux de disponibilité et d'indisponibilité dans les stations de l'Est de l'agglomération oranaise, soit 44,26% et 40,98%. Le taux d'irrégularité sur cette même ligne est de l'ordre de 14,75%. La durée moyenne lors des arrêts effectués par un transporteur informel se situe entre de 1 à 3 minutes et se confirme sur toutes les lignes.

L'heure de départ des usagers et la distance de parcours sont finement liées. L'utilisateur tient compte de ces deux données lors de son déplacement. On peut avancer que c'est la durée de déplacement qui justifie le choix de l'heure de départ. Les données recueillies lors de l'enquête montre que plus la durée de déplacement est longue plus l'heure de départ est mieux maîtrisée. Il est important de souligner que ces données changent d'une station à une autre et d'un quartier à un autre.

### **Conclusion :**

Le déséquilibre observé entre l'urbanisation et le transport urbain est aggravé par une planification urbaine non maîtrisée. En effet, on assiste à la mise en application d'opérations isolées au détriment d'une action globale et efficace en matière d'urbanisme, de circulation, de voiries, de transport, de la gestion du stationnement et de l'espace public. L'expérience de la libéralisation est riche d'enseignements sur les conséquences négatives d'une ouverture du marché, sans mise en place préalable d'un nouveau cadre réglementaire et sans mesures de régulation effective. Ce sont tous ces facteurs qui expliquent le développement du transport informel dans l'agglomération oranaise.

Le recours à informel en matière de transport devient une réalité évidente qui répond à un besoin réel. Cela explique l'importance de son rôle et justifie l'intérêt censé lui être accordé afin qu'il soit positivement admis et accepté. Il est indéniable que le transport informel cesse d'être défini comme un phénomène incongru qu'on doit supprimer du paysage urbain. Il serait plus sage de l'extraire de la situation d'informel et d'inciter les autorités locales à reconnaître

son utilité et par suite, de lui donner un statut légal qui le crédibilise, il s'agit plutôt de le rattacher au quotidien vécu par ses usagers. Ces derniers doivent sans doute éprouver le besoin de légitimer ce mode de transport auquel ils sont astreints de par leurs conditions souvent modestes. Cela dit, il est une question intéressante à se poser par rapport à ce mode : la mise en place du tramway depuis la réalisation de cette enquête a-t-elle modifié la part du transport informel dans l'agglomération d'Oran et ses usages ont-ils changé leurs comportements de déplacement ?

## **BIBLIOGRAPHIE**

Amakoé S. Adoléhounmé P., *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du SITRASS, pp. 335-349.

Baghdadi Boutkhil, 1984, *Etude des problèmes de site et de l'extension urbaine d'Oran. Etude de cas d'Oran*, mémoire de D.E.S géographie, Université d'Oran..

Beladis Touria. 1997. *La périphérie oranaise et ses difficultés d'intégration urbaine*, Thèse de doctorat en géographie. Université Paris 1, 473 p.

Boubakour Farès. 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.

Cervero R (2000), *Informal transport in the developing world*, UNCHS, Nairobi.

Chachoua Mustapha, 1990 « Pour quelle approche de la question des transports collectifs dans l'agglomération oranaise » in *Colloque sur la gestion des grandes villes*, Oran, 29/30 juin.

Chanson-Jabeur Ch., Godard X., Semmoud B., 1996, *Villes, transports et déplacements au Maghreb*, l'Harmattan, Paris.

Godard Xavier (2002), Public transport in developing cities in the face of globalization, *Public Transport International*, Vol 51.

Lespès René, 1938, *Oran étude de géographie et d'histoire urbaines*, réédition Edition bel horizon 2003

Rebouha Fafa, 2005 « Évolution des pratiques et projets du monde rural à proximité de métropoles en Algérie. Cas de la région d'Oran » In *Colloque FAIRE CAMPAGNE*, Rennes, 17-18 mars.