

ROUTE/AUTOROUTE ET DYNAMIQUE COMMERCIALE DE LA VILLE : QUEL RAPPORT ? « Cas de la ville de Chelghoum Laïd »

R. LAMRI, A. GHENOUCI

Institut de Gestion des Techniques Urbaines, Université Larbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghi, Algérie

Reçu le 17/04/2017 – Accepté le 07/03/2018

Résumé

Si nous considérons la ville comme un organisme vivant, les infrastructures de transport restent son squelette. Cet article concerne les routes et les autoroutes, dont l'objectif est de définir la relation qui existe entre elles et la dynamique commerciale, l'activité commerciale représente le cœur de la dynamique dans la ville, c'est pourquoi nous allons accentuer sur les impacts de ces deux types d'infrastructures de transport sur le dynamisme commercial dans la ville.

Nous avons choisi Chelghoum Laïd comme un contexte d'étude où nous avons défini le rôle de RN5 dans l'existence et le développement de la ville, puis nous avons déterminé les impacts de l'autoroute sur la dynamique commerciale de la ville tout en mentionnant l'absence d'un échangeur de pénétration.

Mots clés : RN5 – dynamique commerciale – autoroute Est-Ouest – la ville de Chelghoum Laïd.

Abstract

If we consider the city as a living organism, transport infrastructure remains its skeleton. This article is about roads and highways, the purpose is to define the relationship between them and the commercial dynamics, commercial activity is the heart of the dynamics in the city, so we will focus on impacts of these two types of transport infrastructure on the commercial dynamism of the city.

We chose Chelghoum Laïd as a case of study where we defined the role of NR5 in the existence and development of the city, then we determined the impacts of the highway on the commercial dynamics of the city while mentioning the absence of a penetration exchanger.

Keywords: NR5 - commercial dynamics - East-West Highway - the city of Chelghoum Laid

المخلص.

إذا اعتبرنا المدينة ككيان حي، فإن البنية التحتية للنقل هي هيكلها العظمي. هذا المقال يتمحور حول الطرق والطريق السيار، والغرض منه هو تحديد العلاقة بينها وبين النشاطات التجارية بمثابة الديناميكية داخل المدينة، لذا فإن التركيز كان على آثار هذين النوعين من البنية التحتية للنقل على الحيوية التجارية.

الاختيار خص مدينة شلغوم العيد كمجال للدراسة من حيث الدور الذي يساهم به الطريق الوطني رقم 5 في موقع المدينة وتنميتها، ثم توصلنا إلى تحديد آثار الطريق السيار على النوعية الديناميكية التجارية لهذه الأخيرة مع الإشارة لعدم وجود ربطها بالطريق السيار.

الكلمات المفتاحية : الطريق الوطني 5 – الديناميكية الحضرية – الطريق السيار شرق غرب – مدينة شلغوم العيد.

INTRODUCTION :

Il existe une interdépendance entre la ville et routes/autoroutes. La fonction de ces dernières ne peut pas être limitée à la structuration de l'espace urbain en tant qu'objet physique mais aussi elles ont d'autres influences sur la ville à travers ses différents volets : démographique, socioéconomique, commercial ...etc. cette constatation a été faite par Pierre Marlin qui souligne que : « [...] les infrastructures de transports ont un important pouvoir d'orientation du développement urbain, il est capital pour l'urbaniste de placer cet atout au service de la politique d'urbanisme définie pour la ville » (Thierno Aw, 2010, p.92)

Les routes/autoroutes constituent un vecteur de développement des villes, le désenclavement d'une région par la réalisation d'une route ou une autoroute contribue à son développement à travers les opportunités qu'elles offrent, cela ne s'arrête pas à l'accessibilité des lieux mais aussi les avantages que cette dernière produit tels que : le drainage des activités importantes et la localisation des grands équipements.

Sur la base de ce qui précède, nous pouvons dire que l'accessibilité de la ville par les routes et les autoroutes constitue une condition primordiale d'animation et de dynamisation.

C'est ce que nous avons étudié dans le contexte de l'étude représenté par la ville de Chelghoum Laïd, c'est une ville de taille moyenne qui se situe entre deux grands pôles urbains de l'Est algérien : Constantine et Sétif, sa localisation est sur un axe très important du Nord-Est algérien (la route nationale n°5) lui confère une fonction de transit la transformant en une « ville relais ».

Chelghoum Laïd est une ville qui a connu une urbanisation linéaire et à la source la présence de la route nationale n°5 engendrant une concentration massive des équipements de différentes natures sur ses deux rives, surtout les équipements commerciaux qui se nourrissent des flux transitoires. De ce fait, la centralité engendrée par cette artère et le dynamisme qu'il a accordé à la ville lui ont octroyé son caractère de boulevard principal.

Parallèlement au tracé de RN5 (boulevard 1er novembre 1954 au niveau de la ville) est apparue l'autoroute Est-Ouest n'offrant pas l'accès à la ville à travers un échangeur, il en découle un détournement des flux de circulation de la RN5 vers l'autoroute, d'où notre question problème : quels sont les impacts de l'apparition de cette autoroute sur la dynamique commerciale de la ville de Chelghoum Laïd ?

Afin de répondre à cette question, nous prévoyons pour l'étude les composants urbains suivants :

- Le boulevard 1er novembre 1954 (tronçon de la RN5 qui traverse la ville).
- Le marché de gros des fruits et légumes.

Nous avons organisé cette étude en sections comme suit : la première représente les références en littérature, les préoccupations en matière des « routes/autoroutes » et leurs impacts sur le commerce dans la ville. La deuxième évoque la route nationale n° 5 en tant que composante principale de la ville de Chelghoum Laïd. Dans la troisième partie nous essayerons de clarifier les impacts de l'autoroute Est-Ouest sur la dynamique commerciale de la ville à travers les composantes citées.

« Route/Autoroute » et commerce dans la ville : revue de littérature

La relation entre route/autoroute et la ville remonte à sa genèse, pour une compréhension exhaustive de cette relation nous avons effectué une recherche dans la littérature se centrant sur les impacts des routes/autoroutes sur le commerce dans la ville.

Les routes et les autoroutes visent le désenclavement des régions et l'intégration de la ville ou une portion de la ville au reste du territoire. Ces infrastructures routières constituent le moteur de démarrage de la croissance dans la ville, elles sont le vecteur de son développement dans ses différents secteurs notamment dans le secteur commercial. Les routes/autoroutes jouent un rôle pivot dans l'animation du dynamisme commercial dans la ville.

Ce rôle apparaît clairement dans la liaison des villes, les infrastructures de routières garantissent la récupération des produits en amont depuis les centres de production ou par le biais des grossistes vers les locaux de vente et en aval depuis les locaux de vente vers la consommation.

Cela veut dire que la vie commerciale de la ville ne peut être prospère que par la présence d'un réseau de routes et d'autoroutes bien structuré et adéquat à sa fonction commerciale, cette vision est confirmée par le Professeur IVON BONGOY en 2011 qui note : « il n'existe pas un seul pays qui se dit développé et qu'il a des problèmes des routes et inversement, il n'existe pas un seul pays qui a des infrastructures routières adéquates et que sa population vit dans la pauvreté ».

Cela suppose donc que l'activité commerciale qui repose sur de bonnes assises dans la ville dispose d'un dynamisme certain, donc les routes et les autoroutes sont des infrastructures indispensables dans son dynamisme commercial.

D'après ce qui a été cité, nous pouvons dire que le commerce et les réseaux routiers/autoroutiers d'une ville sont deux composantes complémentaires

fonctionnellement, c'est-à-dire l'activité commerciale dans la ville ne peut pas accroître sans l'existence des routes et des autoroutes et inversement, la présence des routes et des autoroutes contribue à la localisation des commerces.

Cette recherche dans littérature éclaircie la relation intime qui existe entre les routes/autoroutes et le dynamisme commercial, dans ce contexte notre étude va mettre l'accent sur les atouts de la présence des routes/autoroutes pour la vie commerciale et les faiblesses que leur absence engendre.

L'établissement de RN5 et le développement de la ville de Chelghoum Laïd

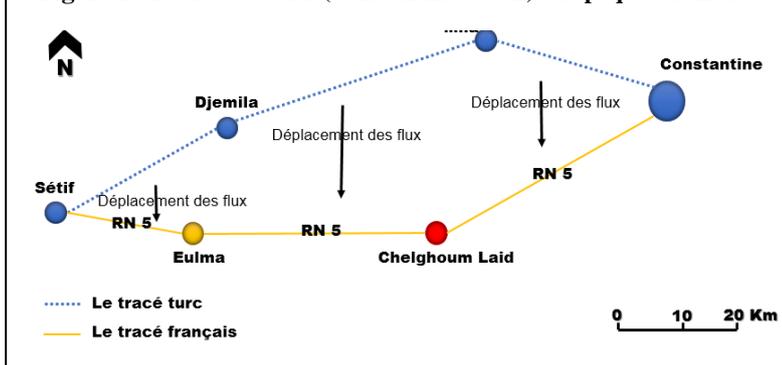
La route nationale n°5 était construite en 1864 par le génie militaire français sur une étendue de 481 km. Elle a constitué un axe très important reliant des grands pôles urbains algériens : Constantine et Sétif allant vers la capitale Alger, passant par : Bordj Bou Arreridj, Bouira, Lakhdaria, Thenia, Boudouaou, Reghaïa et Dar El Beïda. Nous allons nous intéresser au tronçon « Sétif – Constantine », pour mieux préciser le tronçon routier objet de l'étude traversant la ville de Chelghoum Laïd.

La route nationale N°5 n'existait pas avant la colonisation, c'est aussi le cas de la ville de Chelghoum Laïd, elle n'était qu'un espace rural surtout agricole. A l'époque turc les personnes faisaient le trajet « Constantine - Sétif » passant par Mila et Djemila (voir le schéma ci-dessous).

céréalières et légumineuses, Oued Rhumel, les nappes phréatiques de 4 à 7m de profondeur, Djebel Grouz qui constituait une mine de matériaux de Construction.

Donc la création des réseaux de communication est devenue une nécessité dans un but d'exploitation et de transport des richesses vers les ports d'une part et la facilité du trajet des militaires en évitant les reliefs montagneux d'autre part. D'où la réalisation de la route nationale N°5 reliant Constantine et Sétif engendrant une déviation importante des flux de circulation (voir le schéma ci-dessous).

Figure N°2 : tracé routier (Constantine – Sétif) à l'époque coloniale



Source : article A. Ghenouchi 2008

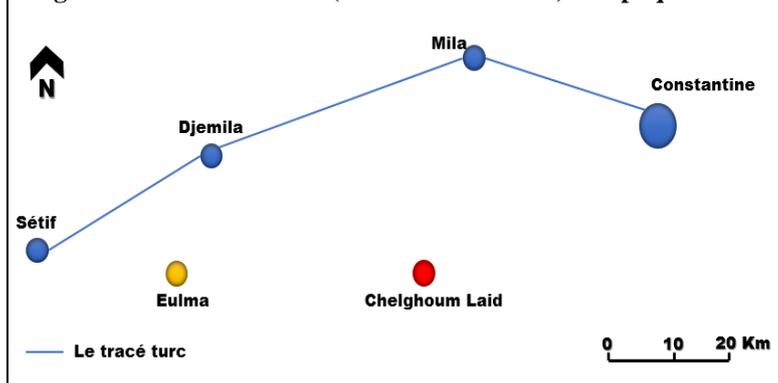
La RN5 a contribué à la naissance de la ville de Chelghoum Laïd, cette route est génératrice de son développement et urbanisation, elle est désormais son boulevard principal « boulevard 1^{er} novembre 1954 » à cause de son étalement linéaire sur ses deux rives. Cette forme linéaire a été soutenue par la concentration massive des équipements de différentes natures, nous citons parmi-eux : les commerces à usage journalier, le marché de gros des fruits et légumes et la zone industrielle, ces deux derniers constituent des points marquants de l'entrée Ouest de la ville.

La centralité de la ville par rapport au boulevard 1^{er} novembre 1954 et la concentration des équipements commerciaux sur ses deux rives participent à la création d'un dynamisme commercial exceptionnel non seulement au niveau local mais plutôt régional car ces commerces de première nécessité sont devenus les points d'escale de la plupart des passagers de la RN5.

Grace à l'importance des flux au niveau de la RN5, les commerces situés sur les bords du boulevard 1^{er} novembre 1954 sont devenus les points les plus attractifs et les générateurs de son dynamisme commercial.

D'après ce que nous avons cité, nous pouvons dire que la RN5 n'est pas seulement un élément organisateur de l'espace de la ville de Chelghoum Laïd mais aussi elle est le support de son dynamisme commercial, un impératif de vie.

Figure N°1 : tracé routier (Constantine – Sétif) à l'époque turc



Source : article A. Ghenouchi 2008

Ce passage a contribué à l'émergence des deux pôles urbains relais : Mila et Djemila pour cause de l'importance des flux transitoires, malgré les difficultés que leur relief posait mais la nécessité de raccorder Constantine à Sétif a estompé tout empêchement.

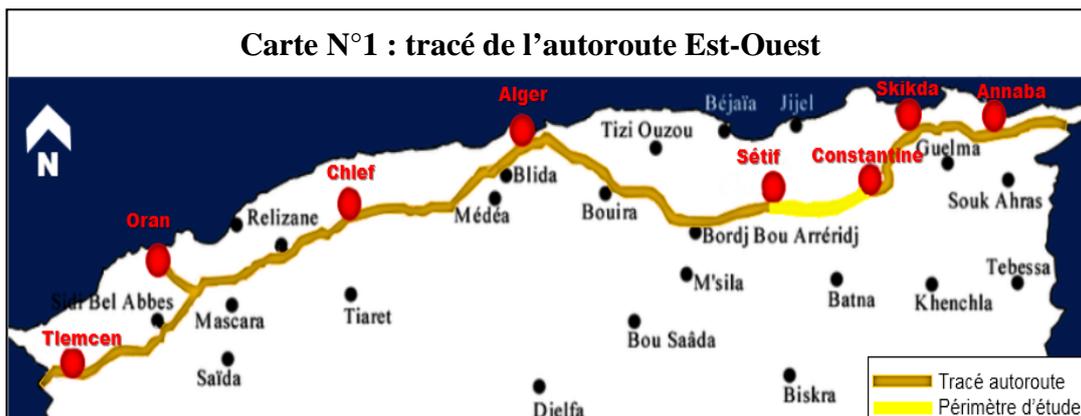
A l'ère de la colonisation, le gouvernement français avait cerné et s'est accaparé les richesses de l'espace de la future ville de Chelghoum Laïd : les terres agricoles

L'autoroute Est-Ouest et l'avenir de la dynamique commerciale dans la ville

L'autoroute Est-Ouest n'est pas seulement un projet algérien mais plutôt magrébin, il traverse le territoire algérien depuis le côté Est (El Kala) jusqu'à le côté Ouest (Maghnia) pour relier l'Algérie à la Tunisie et le Maroc.

L'autoroute Est-ouest ne constitue pas seulement un axe structurant de l'Algérie mais plutôt un axe commercial magrébin prioritaire, l'importance de ce projet a été envisagée selon trois schémas directeurs nationaux : « 1975-1995 », « 1995-2015 » et « 2015-2025 ». L'étude de ce projet a été lancée en 1983, elle a

inclus le choix du couloir de tracé, les prévisions du trafic, les concertations et les évaluations des indicateurs économiques ... etc. Pour aboutir au tracé final en 1987 qui a été approuvé par le conseil des ministres. Néanmoins la réalisation n'a débuté qu'en 2006, avec une livraison de 85% des travaux en 2013. Cette autoroute s'étale sur une distance de 1720 km en reliant les grandes villes suivantes : Annaba, Skikda, Constantine, Setif, Alger, Chleff, Oran et Tlemcen.



Source : net +traitement auteur2017

Notre étude s'articule sur le tronçon « Constantine – Sétif » où le tracé de l'autoroute est parallèle à celui de la RN5, cette nouvelle situation a orienté les passagers à l'utiliser pour restreindre la distance et le temps diminuant de trafic sur la RN5 donc moins de fréquentation des commerces situés sur les deux rives d'où une atténuation de la dynamique commerciale (voir la carte N°2).



Source : google Earth +traitement auteur2018

Cette vision est justifiée par les données sur le trafic de la RN5 au niveau du tronçon qui traverse la ville de Chelghoum Laïd selon deux périodes : en 2006 avant la création de l'autoroute Est- Ouest et en 2016 après son apparition, en tenant compte de l'évolution du parc véhicules (voir tableau N°1).

Tab N°1 : développement du trafic routier par rapport au parc véhicules

Année	2006	2016
Parc véhicules	336	15 298
Trafic journalier moyen (TJM)	16 397	23 072

Source : service des cartes grises – direction de transport, Mila 2017

Ces données signifient qu'en 2006 avec un parc véhicules de 336 véhicules le trafic moyen par jour était de 16 397, alors avec l'augmentation du parc véhicules à 15 298 en 2016 le trafic journalier moyen est devenu 23 072 véhicules. Sachant bien que les statistiques de l'an 2006 comprennent le trafic local plus le trafic transitoire mais en 2016 les statistiques concernent que le trafic local c'est pour cela nous avons fait référence aux statistiques du trafic de l'autoroute Est-Ouest au niveau des échangeurs autoroutiers de Tadjanet et Oud El Athmania représentant les points d'accès à l'autoroute et contournant de la ville de Chelghoum Laïd.

Tab N°2 : le trafic autoroutier dans les points d'accès de la ville Chelghoum Laïd

Point d'accès	Tadjanet	Oued El Athmania
Trafic Journalier Moyen (TJM) 2016	27 100	32 900

Source : Agence Nationale des Autoroutes – Ain Smara 2017

Si nous faisons la somme du trafic local de la ville avec le trafic transitoire au niveau de l'autoroute nous trouvons que le trafic total en 2016 était de 83 072, cela veut dire que l'autoroute Est-Ouest a pris plus de 2/3 du trafic de la RN5.

Pour plus de précisions de ces statistiques, nous avons élaboré un questionnaire auto-administré au niveau des commerces situés sur les deux rives de la RN5 afin d'estimer leur rentabilité avant et après la création de l'autoroute. Nous avons ciblé un échantillon de 50 locaux en fonction de facteurs d'homogénéité suivants :

- Date d'existence avant 2013 (avant le fonctionnement de l'autoroute).
- Situation sur les îlots qui donnent sur la RN5.
- Fonction de première nécessité : café, restaurant...etc.

Nous avons abouti aux résultats suivants :

Tab N°3 : la rentabilité des commerces de la RN5

La rentabilité	Bonne	Moyenne	Mauvaise
Avant l'autoroute	28	20	2
Taux	56%	40%	4%
Après l'autoroute	5	24	21
Taux	10%	48%	42%

Source : enquête auteur 2016

Selon les avis des commerçants de la RN5, avant la création de l'autoroute Est-Ouest la rentabilité à partir des passagers était à 56% bonne, 40% moyenne et seulement 4% mauvaise. Néanmoins après l'apparition de l'autoroute ces pourcentages sont complètement inversés, il n'y a que 10% des commerçants qui ont gardé une bonne rentabilité, 48% qui ont une moyenne rentabilité et 42% qui représentent un pourcentage important, ont une mauvaise rentabilité.

Ces résultats confirment que la diminution du trafic dans la RN5 a affecté la fréquentation des commerces car les autoroutiers préfèrent utiliser l'autoroute que traverser la ville.

La déviation des flux de circulation de la RN5 vers l'autoroute Est-Ouest a inhibé le dynamisme de l'axe commercial principal de la ville de Chelghoum Laïd, sachant bien que ce dernier constitue le support de développement et d'urbanisation de la ville, on peut dire que l'arrivée de l'autoroute a marginalisé la ville par la démobilité des flux de son axe principal.

Les autoroutes demeurent des infrastructures primordiales dans le dynamisme économique de la ville, ce constat a été appuyé par Gilbert Saint-Laurent dans son étude bibliographique sur l'impact de l'autoroute sur le milieu, 1983 : « [...] au niveau régional, que l'activité économique repose sur de bonnes assises et qu'elle jouit d'un dynamisme certain. Dans ce contexte le développement d'une autoroute devient un stimulus additionnel à l'effort régional. En plus de l'apport en capitaux qu'elle requiert, elle accroît les échanges de marchandises, de services et de personnes ».

L'avis de Gilbert Saint-Laurent confirme la particularité de la situation la ville de Chelghoum Laïd par rapport à l'autoroute Est-Ouest, cette dernière est une infrastructure destinée au désenclavement des régions et non pour sa marginalisation.

Le marché de gros un pôle commercial régional

Malgré le contournement de la ville de Chelghoum Laïd par l'autoroute Est-Ouest, nous ne pouvons pas nier sa situation stratégique sur un axe commercial très dynamique, celui de Chelghoum Laïd – Tadjanet – Eulma – Sétif allant jusqu'à Bordj Bouariridj et Alger.

Ainsi, nous ne pouvons pas sous-évaluer la richesse de la ville de Chelghoum Laïd qui possède des composantes variées et stratégiques, parmi elles nous

citons : la zone industrielle, la zone d'activité, la tenue des marchés hebdomadaires (les journées du mercredi et jeudi) et le marché de gros des fruits et légumes d'où l'interrogation suivante : **est-ce que nous pouvons dire que la ville de Chelghoum Laïd est vraiment marginalisée par l'autoroute Est-Ouest malgré l'existence de ses composantes avec un impact régional ?**

Afin de répondre à la question posée nous allons mettre l'accent sur le marché de gros des fruits et légumes comme un équipement marquant dans la ville et en tant qu'un pôle commercial considérable dans le Nord-Est algérien.

La création du marché remonte à l'an 1987 selon l'arrêté n°87/120 du 15 novembre 1987 approuvé en délibéré par le wali de la wilaya de Mila le 10 février 1990.

Cette partie de notre recherche se focalise sur l'impact de l'autoroute sur le dynamisme et le fonctionnement du marché de gros et avant de commencer cette recherche nous avons confirmé l'inexistence d'un marché de gros des fruits et légumes dans le Nord-Est algérien depuis l'apparition de l'autoroute Est-Ouest, nous considérons que l'autoroute Est-Ouest est la seule mutation dans notre cas d'étude, afin d'assurer la fiabilité de nos résultats.

Pour cerner l'impact de l'autoroute sur le marché de gros nous avons procédé à une étude comparative. Cette dernière consiste à faire la comparaison de l'aire d'influence du marché de gros suivant deux périodes : avant et après l'apparition de l'autoroute. Nous avons fixé deux variantes primordiales qui déterminent l'aire d'influence du marché :

- L'origine géographique des commerçants.
- L'origine géographique des clients.

Nous allons faire référence à une étude effectuée en 2009 par Mr Bounaas sur l'aire d'influence du marché de gros des fruits et légumes, à partir de ses résultats nous avons distribué le même questionnaire sur un nombre équivalent de commerçants qui est de 400. L'échantillon d'étude (les commerçants ciblés) s'est limité à la date de leur présence dans le marché de gros avant l'an 2009.

A début, nous avons commencé par évaluer l'aire d'influence à partir des origines géographiques des commerçants (voir tableau suivant)

Tab N°4 : les origines géographiques des commerçants du marché de gros

Wilaya	Avant (2009)		Après (2017)	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Mila	140	35%	144	36%
Sétif	50	12,5%	30	7,5%
Beskra	12	3%	06	1,5%
Batna	10	2,5%	22	5,5%
Skikda	30	7,5%	12	3%
Oum El Bouaghi	21	5,25%	30	7,5%

Bejaia	09	2,25%	/	/
Jijel	16	4%	20	5%
Ain Defla	12	3%	/	/
Blida	15	3,75%	14	3,5%
Boumerdes	09	2,25%	10	2,5%
M'Sila	20	5%	/	/
Annaba	16	4%	20	5%
Ghilizane	10	2,25%	/	/
Maaskar	24	6%	/	/
Constantine	06	1,5%	34	8,5%
Chlef	/	/	02	0,5%
Taraf	/	/	08	2%
Tizi Ouzou	/	/	02	0,5%
Guelma	/	/	08	2%
Alger	/	/	04	1%
Bordj Bouariridj	/	/	16	4%
Tébessa	/	/	18	4,5%
Total	400	100%	400	100%

Source : enquête Bounaas Abdellah 2009+ enquête auteur 2017

Nous remarquons en 2017 l'absence des commerçants des wilayas suivantes : Bejaia, Ain Defla, M'Sila, Ghilizane et Mascara, mais d'une autre part il y a une présence des commerçants d'autres wilayas qui n'existaient pas en 2009 et qui sont : Chlef, Taraf, Tizi Ouzou, Guelma, Alger, Bordj Bouariridj et Tébessa.

Ces résultats montrent l'augmentation du nombre des wilayas des commerçants qui était de 16 wilayas en 2009 pour atteindre 18 wilayas en 2017 sachant bien que ces nouvelles wilayas comprennent la capitale Alger et autres du sud algérien.

Ensuite, nous avons évoqué les origines géographiques des clients fréquentant le marché à travers les témoignages des commerçants questionnés (voir tableau N°5)

Tab N°5 : les origines géographiques des clients du marché de gros

Wilaya	Avant (2009)		Après (2017)	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Mila	170	34%	203	11,88%
Constantine	90	18%	169	9,89%
Oum El Bouaghi	24	4,8%	154	9,01%
Batna	23	4,6%	159	9,30%
Bordj Bouariridj	21	4,2%	134	7,84%

Guelma	19	3,8%	10	0,58%
Annaba	19	3,8%	131	7,66%
Jijel	18	3,6%	168	9,83%
Tébessa	12	2,4%	128	7,48%
Skikda	10	2%	128	7,48%
Souk Haras	10	2%	132	7,72%
Khenechla	09	1,8%	/	/
Beskra	06	1,2%	/	/
M'Sila	05	1%	/	/
Ouargla	02	0,4%	06	0,35%
Blida	01	0,2%	06	0,35%
Boumerdes	01	0,2%	/	/
Sétif	60	12%	169	9,89%
El Kala	/	/	06	0,35%
Hassi Massoud	/	/	06	0,35%
Total	500	100%	1709	100%

Source : enquête Bounaas Abdellah 2009+ enquête auteur 2017

Le tableau N°5 illustre un accroissement important du nombre des clients qui était de 500 clients en 2009 pour passer à 1709 clients en 2017, ces chiffres clarifient une augmentation significative notamment des clients de Mila et autres environnantes.

Pour une meilleure illustration des résultats obtenus, nous avons superposé les données des deux tableaux. Le premier tableau montre une augmentation dans le nombre des wilayas des commerçants et le second tableau désigne une progression triplée des clients, ce qui signifie que le marché de gros est encore un pôle commercial central et attractif de l'Algérie, de là nous déduisons que l'apparition de l'autoroute Est-Ouest n'a pas affecté le fonctionnement du marché de gros des fruits et légumes.

Pour la crédibilité des résultats obtenus nous avons ajouté au questionnaire initial la question suivante dans un souci de maîtrise des variables de l'étude : est-ce que la fréquentation des clients a diminué après la réalisation de l'autoroute Est-Ouest ? Ce qui a abouti aux résultats suivants (voir tableau N°6) :

Tab N°6 : la fréquentation des commerces par rapport à l'apparition de l'autoroute

	Nombre	Pourcentage
Oui	22	5,5%
Non	378	94,5%
Total	400	100%

Source : enquête auteur 2017

Un taux de 94,5% a réfuté l'hypothèse de diminution des clients après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest, cela revient principalement aux conditions de sécurité que le marché offre ainsi qu'à la qualité des produits laissant les clients toujours attacher à ce dernier et aussi la facilité de leur déplacement.

Les résultats obtenus, nous permettent de déduire que l'autoroute ne peut jamais être un empêchement au développement commercial ou économique d'une ville si cette dernière dispose des composantes essentielles pour ce dernier. Le département de transportation du Québec (Canada) affirme ce postulat, 1972 : « l'autoroute contribue à la mise en valeur des potentiels et des valeurs économiques élevées dans une région sous-développée. Mais il est nécessaire que les autres ingrédients nécessaires à un tel développement soient présents ».

Cela n'empêche pas que la réalisation d'un échangeur de l'autoroute Est-Ouest au niveau de la ville de Chelghoum Laïd peut élargir l'aire d'influence de son marché.

CONCLUSION

A partir des résultats obtenus, nous déduisons que l'autoroute Est-Ouest n'agit que sur le fonctionnement des commerces de la RN5 et ayant un caractère commercial de première nécessité, d'où nous ne pouvons pas dire que la dynamique commerciale de toute la ville s'est atténuée avec l'existence du marché de gros. Il continue à être attractif et son aire d'influence s'élargit à l'échelle nationale.

Cette étude, nous a permis d'affirmer que les routes et les autoroutes sont une lame à double tranchant, elles peuvent être un élément qui encourage l'attractivité et le dynamisme commercial dans la ville en cas de bon emplacement, comme elles peuvent rendre la ville un pôle répulsif par manque d'accessibilité en cas des réalisations non adéquates à la fonction commerciale.

Ainsi, nous devons savoir que la naissance d'une nouvelle route peut exténuer le fonctionnement d'une autre ancienne et ce qui peut l'affecter dans sa globalité, alors cette dernière doit toujours s'améliorer pour être compétente et attractive afin de sauvegarder son dynamisme.

REFERENCES

- 1 – AHMED GHENOUCI, 2008 : « les facteurs d'établissement et de développement des réseaux de transport : cas du Nord – Est Algérien », Bulletin de la société de géographie d'Egypte, pp.82. 84.
- 2 - « Autoroute Est-Ouest », 12/11/2016, https://fr.wikipedia.org/wiki/Autoroute_Est-Ouest , date de consultation le 16/01/2017.
- 3 - Agence Nationale des Autoroutes « ANA », Ain Smara wilaya de Constantine, 2017.
- 5 - Bernard Rouleau : historien et géographe de Paris, dans son ouvrage : « Le tracé des rues de Paris », Ed. CNRS, 1988.

6 - Ben Chaabane Lila, 2015 : « la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires, cas de la RN N°18 à Médéa », Université Laarbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghi.

7 - Henri Prost : architecte qui a proposé un principe qui doit précéder l'évolution urbaine, dans son ouvrage : « le plan pour l'aménagement de la côte d'Azur Varoise, 1923 », Revue le moniteur.Architecture- AMC /n°6. http://issuu.com/laurent_hodebert_architecte/docs/henri_prost-amenagement_var_1923, consulté le 03/05/2017.

8 - IVON BONGOY, 2011 : intervention dans le rôle des infrastructures routière dans l'intégration économique et territoriale, Mai 2011.

9 - Service technique d'urbanisme de l'APC de la ville de Chelghoum Laïd (2016).

10 - Service des cartes grises de la wilaya de Mila, 2017.

11 - Thierno Aw : *"la ville nouvelle de Marne-La-Vallée et son insertion dans la dynamique Francilienne : Evaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacement"*, thèse de doctorat en transport, Université Paris-Est, décembre 2010.

12 - بونعاس عبد الله، 2009، أسواق الجملة للخضر والفواكه والأسواق الأسبوعية بالشرق الجزائري، التنظيم والتأثير المجالي حالة أسواق: شلغوم العيد، صالح بو الشعور، جيمار (الشقفة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة.