

L'ACCESSIBILITE ROUTIERE ELEMENT STRUCTURANT L'ESPACE URBAIN

Cas des petites villes de l'Est algérien

FERHAD Toufik¹ et LEKEHAL Abdelwahab²

Département aménagement du territoire, Faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, Université des frères Mentouri Constantine 1, Algérie.

Reçu le 02/05/2018 – Accepté le 09/09/2020

Résumé

Cette étude vise principalement à mettre en évidence le niveau d'accessibilité dans la communauté urbaine similaire à celui des petits centres urbains.

L'étude de terrain a montré que l'accès à ces villes est étroitement lié aux niveaux et à la qualité des routes qui les mènent.

L'accès est facile dans les régions du nord du pays, où le réseau routier est dense, mais dans les zones montagneuses et désertiques, dépourvues de réseau routier dense, l'accès est limité.

Mots clés : accessibilité ; route ; ville ; intensité.

Abstract

The main purpose of this study is to highlight the level of accessibility in the urban community similar to that of small urban centers.

The field study showed that access to these cities is closely related to the levels and quality of the roads that lead them.

Access is easy in the northern parts of the country, where the road network is dense, but in the mountainous and desert areas, lacking a dense road network, access is limited.

Keywords: accessibility; road; city; intensity.

ملخص.

هذه الدراسة تهدف أساسا إلى إبراز مستوى الوصولية بالأوساط الحضرية على غرار المراكز العمرانية الصغيرة. من خلال الدراسة الميدانية اتضح أن الوصولية إلى هذه المدن مرتبطة ارتباطا وثيق مع مستويات ونوعية الطرق المؤدية لها. فبالمناطق الشمالية للوطن أين شبكة الطرق بها كثيفة فالوصولية تكون سهلة أما بالمناطق الجبلية والصحراوية التي تفتقر إلى شبكة طرق كثيفة فإن الدخول إليها يكون محدود.

الكلمات المفتاحية: سهولة الوصول ; الطريق ; المدينة ; الكثافة.

I. INTRODUCTION

Parmi les éléments qui permettent aux localités urbaines de jouer un rôle essentiel dans l'organisation de leurs espaces figurent les transports terrestres qu'ils soient routiers ou ferroviars.

L'importance et l'intensité de ces derniers est largement tributaire des conditions de la circulation et de l'accessibilité des villes. En milieu comportant des réseaux routiers ou ferroviars denses, l'accessibilité est naturellement plus aisée alors que dans les zones peu desservies, l'accès à la ville devient de plus en plus limité.

Dans le cas de l'est algérien, l'existence de telles disparités sont assez fréquentes car la structure et la connexité du réseau hérité obéissent à des impératifs économiques extravertis, c'est-à-dire dictés par une logique d'organisation spatiale au service de l'extérieur (la métropole).

Ainsi dans les zones septentrionales à topographie plane caractérisées par de fortes potentialités agricoles et favorisant une urbanisation rapide, les réseaux de transport forment des nœuds relativement concentrés.

Il en est de même dans les espaces proches des grands ensembles urbains tels que Constantine, Annaba, et un degré moindre Sétif, Skikda, Batna, et Biskra.

Dans les zones enclavées situées en milieu montagnard (petite Kabylie Aurès), le schéma du réseau de transport est par contre beaucoup plus simplifié. Devant de tel contraste zonal important et dans l'optique de préciser d'avantage leurs caractéristiques spatiales des petites villes nous avons retenu comme paramètre l'accessibilité routière en se fondant sur la hiérarchie des voies de communication convergent vers chaque petite ville.

La mise à l'écart des moyens de transport par le rail a été sciemment adoptée parce que d'une part il est peu répandu et d'autre part il n'est favorable qu'aux grandes villes moyennes tandis que le premier critère intéresse les localités urbaines quel que soit leur taille. Ce faisant, l'appréciation d'un indice d'accessibilité routière a nécessité la prise en considération d'un certain nombre de mesures élémentaires que nous tenons à définir dans les lignes suivantes.

I. l'indice d'accessibilité routière : méthode d'approche :

Pour calculer l'indice d'accessibilité routière relatif à chaque petite ville, nous nous sommes inspirés de la démarche d'E. Julliard (1971) appliquée pour la France. Toutefois au lieu de nous appuyer sur le trafic tel qu'il est présenté sur les cartes de comptage comme a fait E. Julliard nous nous sommes limités à la hiérarchie des voies de communication à partir des cartes routières car la 1^{ère} information n'étant point disponible pour l'ensemble des petites villes de l'est algérien. Cette démarche demeure certes sujette à caution mais admissible dans le fond puisqu'elle a des incidences plus ou moins directes sur l'intensité du trafic notamment en milieu où l'impact des transports ferroviars n'est pas aussi déterminant.

- calcul de l'indice d'accessibilité routière :

Sa mise au point s'est déroulée de la manière suivante

Tableau N°02 : Cf grille ci-dessous

Types de routes	Nombre de points
Routes principales	6
Routes secondaires	4
Routes moyennes	3
routes mal entretenues	2
Pistes praticables en temps sec	1

On affecte ensuite à chaque petite ville Le nombre de points correspondants aux différentes branches routières qui la parcourent. L'indice d'accessibilité routière étant la somme de tous les points. Dans le cas d'une ville desservie par exemple par trois types de routes : route principale, route moyenne, piste praticable en temps sec, l'indice d'accessibilité routière est de 6+3+1 c'est-à-dire 10.

Cette démarche d'évaluation a été adoptée pour l'ensemble du semis des petites villes.

II. CARACTERISATION DES PETITES VILLES SELON L'INDICE D'ACCESSIBILITE ROUTIERE :

Une fois mis au point, l'indice d'accessibilité routière nous a permis de distinguer plusieurs types de petites villes.

1) petites villes à très bonne accessibilité routière :

Il s'agit de Dréan et Boucheguouf dans l'extrême EST avec des indices compris entre 30 et 32. Elles jouissent conjointement d'une situation de carrefour. la première distance a peine de 25 kilomètres environ au sud d'Annaba bénéficie d'un réseau routier dense comprenant 8 branches la reliant avec Besbes, Chinou, Ain Berda, Ain Beida, al Hadjar, Berrahal.

La 2^{ème} se trouve approximativement à une distance de Guelma, Souk-Ahras, et Dréan (35 km). elle constitue le point de convergence d'un réseau étoilé formé de 3 grandes routes à savoir : la nationale 20 à l'ouest, la nationale 16 au nord et au sud plus 3 autres routes de wilaya (w111 à l'EST, w103 au nord et w 138 à l'ouest).

2) petites villes à bonne accessibilité routière :

on dénombre 14 cas à savoir : Ain mlila , sidi okba , ouest athmania , el milia, el kseur, el Harrouch, Azzaba, Oued Zenati, Mekiana, Bir el ater, El aouinet , Sedrata, Sidi aissa, El taref.

Il s'agit pour la plupart de centres coloniaux dont la création remonte aux années 1870-1871 pour des motifs économiques essentiellement. Ceci leur a donc permis de disposer d'une infrastructure routière importante les reliant avec les grandes et villes moyennes pour les

échanges de produits agricoles et l'acquisition de biens et services de type urbain.

3) Petites villes à accessibilité routière moyenne :

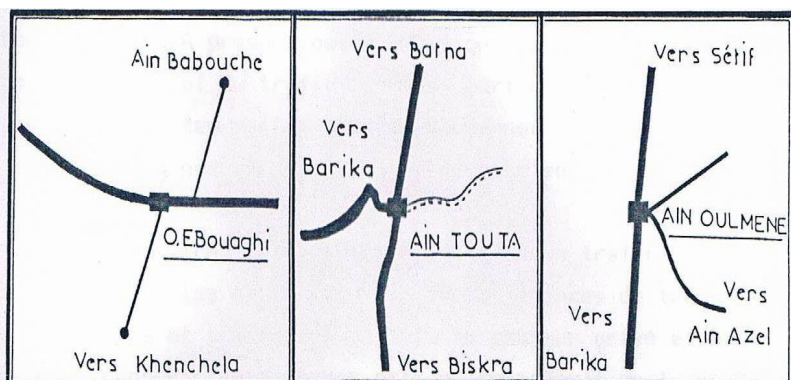
On comptabilise 20, telles que Ain touta, Ain ouelmane, Chelghoum laid, el Kala, Cheria, Oum El Bouaghi... dont la forme de l'étoile de routes qui les sillonnent se limite généralement à une seule grande route et à une ou deux autres routes pénétrantes de moindre importance : voir schéma.

Dans ces enquêtes nous avons pris en considération le nombre de rotations journalières sur chaque ligne en excluant les lignes de transit.

En ce qui concerne les liaisons lointaines, nous n'avons pris en compte que celles qui sont initiées par la ville étudiée.

Notre travail de terrain s'est déroulé en premier lieu dans les petites villes chefs-lieux de wilaya (O. El Bouaghi, Mila) ensuite nous avons orienté nos investigation vers les petites villes qui se trouvent à proximité des grands centres urbains. il de oued Athménia et Zighoud Youcef par rapport à Constantine. Ce choix s'explique par le fait qu'il existe des différences notoires entre les deux types de petites villes. Celles qui assument la fonction de chef-lieu de wilaya manifestent naturellement une suprématie évidente en moyen de transport tandis que les autres en subissant l'influence de la métropole ne disposent que de très peu de ces moyens.

En dernier lieu et dans l'optique d'élargir notre échantillon, nous avons retenu 5 autres petites villes dont 4 localisés en petite Kabylie (Akbou, Amizour, Bougaa, Tazmalt) et une dans la wilaya de Batna à savoir N'Gaous.



4) petites villes à faible accessibilité routière :

Aussi nombreuses que les cas cités précédemment, on compte 17 au total. Elles se caractérisent par des indices compris entre 7 et 14, exemple kais, Tazoult, N'gaous, Bougaa, Tazmalt, arris, Sidi aich, Collo et Mila.

Elle se référant à la situation géographique de ces villes, on se rend compte que la plupart d'entre elles relèvent de milieu montagnard peu desservi en infrastructure routière.

5) petites villes à très faible accessibilité routière :

Bien que n'ayant enregistré qu'un seul cas, on a préféré l'isoler du peleton précédent car il ne totalise que 6 points.

Il s'agit de sidi Khaled dont l'accessibilité n'est assurée que par une seule route la reliant avec Ouled Djellal située au nord-est. Par ailleurs l'accès à la ville se fait par deux pistes praticables aux véhicules tous terrains.

III. L'INTENSITE DU TRAFIC DE TRANSPORT EN COMMUN :

Au début de notre étude sur la desserte routière, nous avons démontré les niveaux d'accessibilité pour chaque petite ville en se fondant sur la hiérarchie des voies de communication. Aprésent, notre ambition est d'inclure un autre paramètre celui du trafic de transport en commun autour de quelques petites villes en vue de donner un aperçu sur les aires d'influence caractérisant chacune d'entre elles.

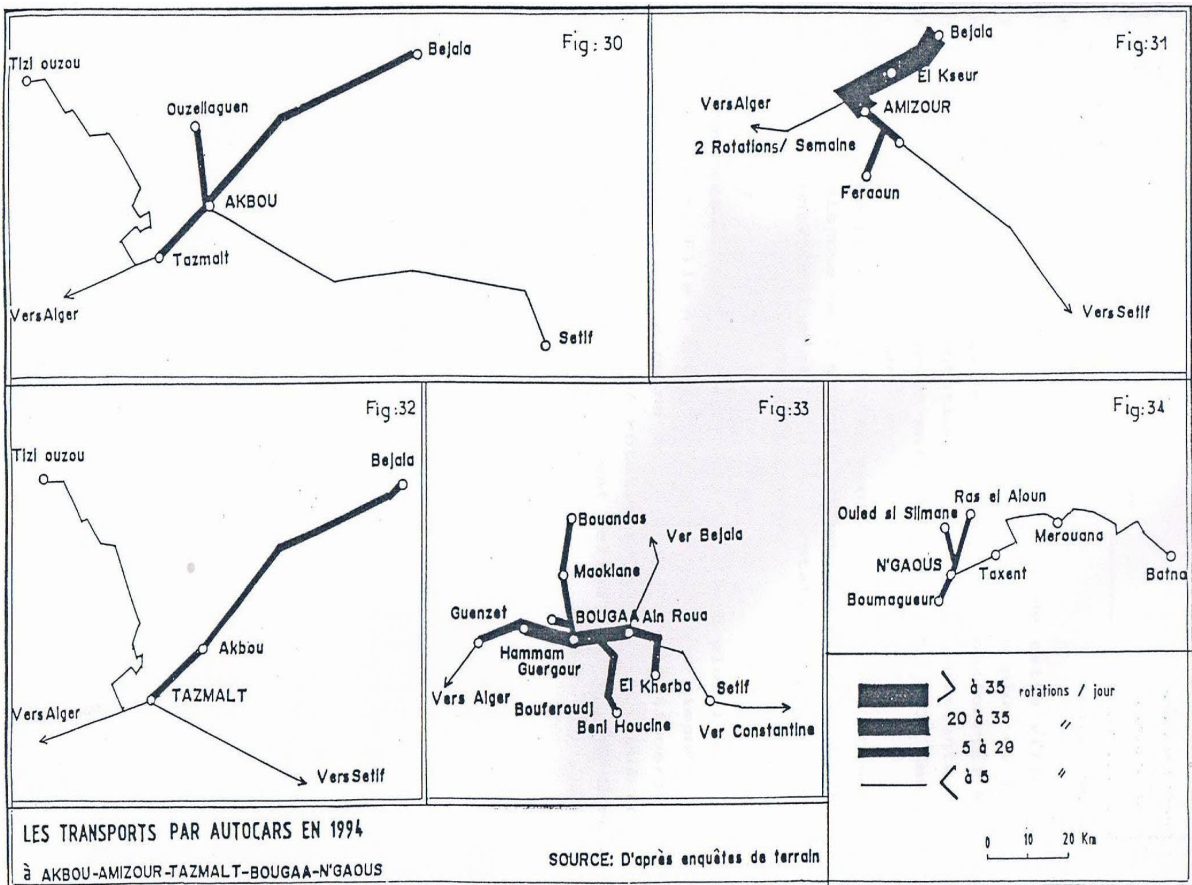
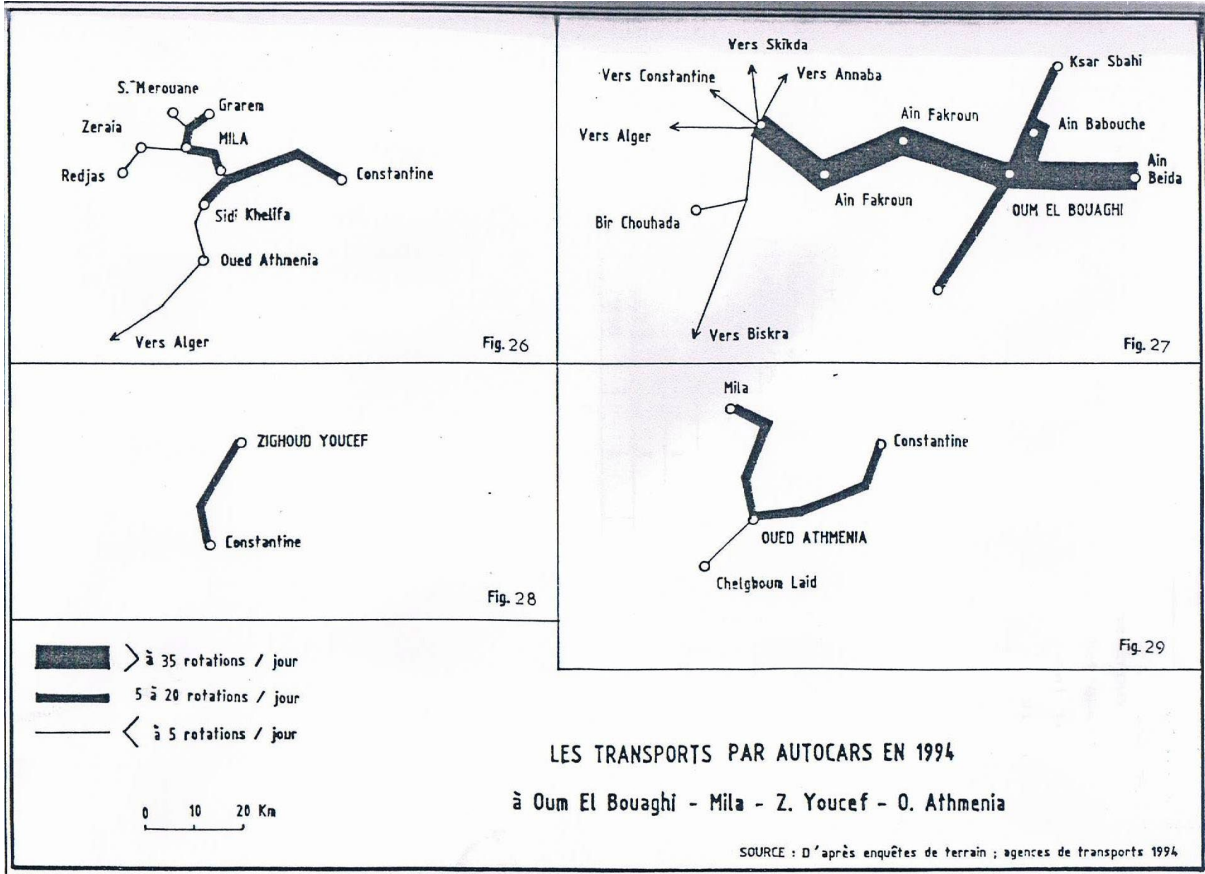
Pour ce faire, cette analyse des flux de trafic a nécessité des enquêtes de terrain auprès des agences de transport de voyageurs et concerne à la fois le secteur privé et public.

L'examen de l'intensité de trafic de transport en commun autour de ces petites villes, nous a permis de noter des aires d'influence réduites. Sur les premières figures 1 et 2 concernant Mila et Oum el Bouaghi, la détermination des aires d'influence à partir des points ou l'intensité du trafic est la plus faible confirme nettement cet état de fait. Oum el Bouaghi entretient des liaisons intenses sur un seul un axe routier (Ain Beida, Ain M'Lila) en passant par Ain fakroun et Ain kercha.

La même intensité de trafic est perceptible du coté de Ain babouche distance à peine de 12 kilomètre. Quant aux liaisons autour de Mila sont beaucoup plus réduites. Elles concernent en première ligne les petites localités limitrophe telles que ain tine 12 rotations /jour sidi khelifa 6 rotations /jour, sidi merouane 2 rotations/jour.

Cependant, si les aires d'influence à travers les liaisons de transport en commun demeurent réduites spatialement autour de ces deux petites villes, cela n'exclue pas le fait qu'elles entretiennent à la fois des liaisons directes avec les autres chefs-lieux de wilaya et la capitale du pays (Alger) alors qu'autrefois les départs vers ces destinations s'effectuaient majoritairement à partir des grandes et villes moyennes.

Cette nouvelle forme de liaisons interurbaines tend progressivement à modifier l'organisation de l'espace autour des petites villes et du coup renforcera leur pouvoir de commandement spatial. la ville d'Oum el Bouaghi peut servir d'exemple de démonstration de cette nouvelle forme d'organisation de l'espace.



En plus de la desserte des localités se trouvant dans la même wilaya .Oum el Bouaghi entretient en effet des liaisons quotidiennes, de transport en commun qui dépasse les limites de wilaya. Ces liaisons concernent les grandes villes chefs-lieux de wilaya notamment. Voir tableau ci-après.

Tableau N°02 : liaisons quotidiennes de transport en commun au départ d'Oum el Bouaghi

<i>Destinations</i>	<i>Nombre de kilomètres</i>	<i>Nombre de véhicules</i>	<i>Nombre de places</i>	<i>Nombre de rotations /jour</i>
Alger	528	3	150	3
Constantine	81	2	100	4
Annaba	204	1	50	1
Skikda	165	1	50	2
biskra	250	1	50	1

Source : agence de transport de voyageurs O.E.Bouaghi 1994

Il en est de même pour Mila puisqu'elle est liée quotidiennement par une rotation avec Alger et 14 rotations avec Constantine dont 8 assurées par le secteur privé. Dans les petites villes de la région de Bejaia et Batna, c'est les mêmes caractéristiques qui se répètent car on est en présence d'arrêts d'influence réduite et d'une ou deux liaisons directes avec des villes de grande taille CF figures.

AKBOU :

Elle entretient des liaisons plus ou moins intenses avec les localités d'Ouzellaguen, Tazmalt et Bejaia avec respectivement 12-8 et 8 rotations/jour comme elle entretient une à deux liaisons de grande distance avec Sétif (179 kms) Alger (192 kms) et Tizi Ouzou (112 kms).

OUED AMIZOUR :

Les liaisons de transport en commun de cette ville sont très limitées spatialement. Elles concernent en plus de la commune de Bejaia située à 25 kms avec 78 rotations/jour, el kseur située à 8 kms avec 144 rotations/jour, barbacha distance de 18 Kms avec 12 rotations /jour et enfin feraoun sise à 34 kms avec également 12 rotations /jour.

En plus de ce circuit concernant son proche voisinage, Oued amizour dispose de 2 grandes lignes à destination d'Alger avec 2 rotations/semaine et Sétif une rotation/jour.

TAZMALT :

Son réseau de transport en commun est plus limité que celui d'amizour. Elle n'entretient des liaisons importantes

qu'avec Akbou distance à peine de 18 kms (20 rotations/jour).en ce qui concerne les grandes lignes Tazmalt est reliée à Alger par 2 rotations/jour et Sétif 1 rotation /jour.

BOUGAA :

Cette ville entretient des liaisons de transport en commun avec plusieurs localités limitrophes telles que Ain roua située à 113kms à l'Est avec 28 rotations/jour, boufferroudj à l'Ouest avec 26 rotations /jour, beni wassin au sud avec 18 rotations/jour, et el kherba 6rotations/jour. Elle entretient également des liaisons sur l'axe routier nord ou se trouvent bouandas, maoklane et des liaisons avec quatre grandes villes y compris Alger avec une rotation /jour.

N'GAOUES :

Sa localisation loin des grands axes routiers s'est répercutée négativement sur le trafic de transport en commun.

Ainsi, N'Gaoues n'entretient que les faibles liaisons, avec son proche voisinage. Le nombre de rotation moyen établi quotidiennement entre elle et les autres localités limitrophe est égal à 4.vis à vis de Batna chef-lieu de wilaya avec laquelle est rattachée administrativement elle n'entretient qu'une rotation/jour.

OUED ATHMANIA-ZIGHOUD YUCEF :

Toutes les deux ne sont concernées que par de très faibles flux de trafic de transport en commun qui s'expliquent pour Zighoud youcef par sa localisation aux environs immédiats de Constantine (30 kms) et par desserte par un puissant courant ferrovier .pourle cas de Oued Athmania la faiblesse des flux trafic est due à sa situation en cul de sac suite à la construction du barrage de hammam grouz qui a dévié le tracé de la route nationale N° en dehors de l'agglomération.

CONCLUSION

Au terme de cette étude sur l'accessibilité routière des petites villes deux caractéristiques principales se dégagent :

L'accessibilité routière des petites villes est largement conditionnée par la hiérarchie des voies de communication.

Dans les zones septentrionales ou la connexité du réseau routier est dense l'accessibilité est plutôt facile alors qu'en milieu montagnard ou saharien peu desservi en routes l'accessibilité devient de plus en plus limitée.

L'intensité des flux de trafic de transport en commun objet étroitement au niveau administratif en ce sens que plus une petite ville n'est dotée d'une fonction administrative supérieure plus son potentiel de transport en commun est renforcé et vis versa. Cette intensité obéit aussi à l'importance du secteur privé et à la localisation géographique de chaque localité urbaine.

Après avoir déterminé le rôle spatial des petites villes à travers des paramètres significatifs, un essai de typologie synthétique s'avère fondamental.

BIBLIOGRAPHIE :

- **BOUSMAHA A** : petites villes et urbanisation dans la région centrale du tell de l'EST algérien, thèse de doctorat en géographie, Nice, 1994.
- **LAIB H** : promotion urbaine d'Oum El Bouaghi (Algérie), ses conséquences économiques et spatiales, Thèse de 3^{ème} cycle, Poitiers, 1986.
- **LEKEHAL A** : essai méthodologique de définition des petites villes algériennes. Exemple, les petites villes de l'est, thèse de 3^{ème} cycle Strasbourg, 1982.
- **LEKEHAL A** : base économique et rôle spatial, des petites villes dans l'Est algérien, essai de typologie, doctorat d'état en géographie, 1996
- **BOUDJELIDA H** : dynamique de l'habitat et organisation de l'espace, un exemple tellien : la région d'Azzaba, thèse de 3^{ème} cycle, Montpellier 1981.
- **JULLIARD E** : croissance urbaine et accessibilité des villes, revue géographique de l'Est, 3-4, 1971.