

Centre de Recherches Economique Appliquée pour le Développement - C.R.E.A.D.
Rue Djamel Edaline El AFGHANI - B.P. Rostomia 187 - Boutarfaah - Alger
Tél : + 213 2 94 12 72 Fax : + 213 2 94 17 16 Telex : 61520 CREAD

Rapport d'Etape
Décembre 1996

par
M. Noureddine KHALED
Psychologue - Chercheur Associé

LES DEPLACEMENTS URBAINS / ITINERAIRES, REPERCUSSIONS
PSYCHOSOCIOLOGIQUES ET STRATEGIES DES USAGERS :
Le cas des étudiants en sciences sociales



C. R. E. A. D.

EN ECONOMIE APPLIQUEE
P.C. IR LE DEVELOPPEMENT

المعهد الوطني للدراسات الاقتصادية والاجتماعية

Centre de Recherche en Economie
Appliquée pour le Développement

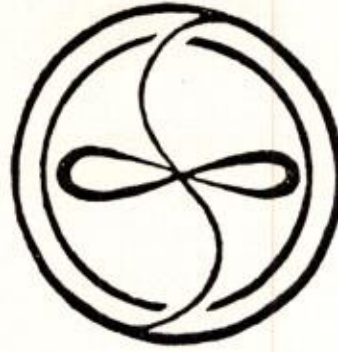
CREAD
DOCUMENTATION

DATE D'ENTRÉE.....
N° D'ORDRE..... RPT/134.....

CENTRE DE RECHERCHES
EN ECONOMIE APPLIQUEE
POUR LE DEVELOPPEMENT

C. R. E. A. D.

MINISTERE AUX UNIVERSITES



مركز البحوث في الاقتصاد
التطبيقي من اجل التنمية

**LES DEPLACEMENTS URBAINS / ITINERAIRES, REPERCUTIONS
PSYCHOSOCIOLOGIQUES ET STRATEGIES DES USAGERS :**
Le cas des étudiants en sciences sociales

par
M. Noureddine KHALED
Psychologue - Chercheur Associé

Rapport d'Etape
Décembre 1996

Centre de Recherches Economie Appliquée pour le Développement - C.R.E.A.D.
Rue Djamel Eddine El AFGHANI - B.P. Rostomia 187 - Bouzaréuh - Alger
Tel : + 213 2 94 12 72 Tel & Fax : + 213 2 94 17 16 Telex : 61520 CREAD

1. ELEMENTS DU PROBLEME

Le transport urbain dans la capitale algérienne est une réalité douloureuse. Il est généralement admis que les conditions de transport conditionnent la qualité de la vie des usagers et, par là, leur efficacité dans le travail et dans la gestion du temps en général.

Ecoliers, collégiens, lycéens, étudiants et travailleurs empruntent habituellement le bus, parfois le taxi ou le train pour vaquer à leurs occupations quotidiennes. Les répercussions immédiates sont nombreuses:

- retards au lieu de travail ou d'études avec tout ce que cela comporte comme conséquences; inefficience dans l'activité, retenues sur salaire, sanctions diverses;
- perte de temps donc perte de rendement;
- fatigue physique et mentale qui entraîne des perturbations dans les relations sociales en générale et familiales en particulier.

Ces répercussions se mesurent donc en terme de coût financier mais aussi en terme de coût social et psychologique.

Dans le cas des jeunes usagers, ces coûts sont payés aussi par les parents et souvent par les autres membres de la famille (frères et soeurs).

En effet, beaucoup sont obligés d'organiser leur budget et leur temps en fonction de cet impératif: le déplacement des enfants.

Cette recherche vise à analyser les stratégies et comportements des usagers des transports urbains de la ville d'Alger et des membres de leur entourage.

Elle se centrera sur la population spécifique des non salariés: en particulier, les écoliers et étudiants qui empruntent les transports en commun pour se rendre à leurs lieux d'étude et tentera aux grandes questions suivantes:

- Quels sont les itinéraires les plus fréquemment empruntés?
- Quels sont les raisons des déplacements?
- Quelles sont les principales difficultés rencontrées durant les déplacements?

- Comment s'organisent-ils pour faire face à ces difficultés (stratégies de "coping")?
- Quel est le coût financier du transport?
- Quelles sont les répercussions au niveau psychologique, social et relationnel: fatigue, nervosité, loisirs, relations familiales...etc.

2. ELEMENTS METHODOLOGIQUES

Le champ d'étude retenu se compose des trente trois (33) communes de la wilaya d'Alger.

La population ciblée par cette étude exploratoire se compose de jeunes étudiants des deux sexes de l'Université des Sciences Sociales de Bouzaréah et - à travers eux- des autres membres de leur famille .

Les outils méthodologiques seront de deux types:

- Un entretien approfondi sur un échantillon limité (une trentaine de cas) lors de cette phase préliminaire. Cet entretien portera sur les différents axes de la recherche tels qu'énoncés dans la problématique.

_ Un questionnaire détaillé sur un échantillon plus étendu lors de la phase de l'enquête. Les détails de ce questionnaire sont élaborés à partir de l'analyse des résultats de la pré-enquête.

2.1. LE GUIDE D'ENTRETIEN

Le guide d'entretien reprend les principaux éléments de la problématique exposée ci-dessus et les structure en dix thèmes principaux devant être approfondis dans un entretien semi-directif avec les éléments de l'échantillon ciblé.

1. Identification

- Sexe: M F

- Age: moins de 15 ans:

16-19 ans:

20-25 ans:

plus de 25 ans :

- Activité: Ecolier

Lycéen

Etudiant

Inactif

- Commune de résidence: Alger Centre

Cité périphérique

2. Moyens de transports utilisés pour les déplacements réguliers.

3. Itinéraires empruntés habituellement.

4. Motifs des déplacements.

5. Difficultés rencontrées durant les déplacements.

6. Stratégies utilisées pour régler ces difficultés.

7. Estimation du coût financier journalier du transport.

8. Répercussions sociales et psychologiques sur l'entourage ou les relations avec l'entourage (famille, amis, etc.).

9. Répercussions sociale et psychologique sur la personne elle-même (capacités, rendement, etc.).

10. Situation des autres membres de la famille par rapport à la question du transport.

11. Autres considérations liées à la question du transport et des déplacements.

2.2. DESCRIPTION DE LA POPULATION D'ETUDE

Ce travail de terrain a consisté en des entretiens non-directifs réalisés par un psychosociologue auprès d'un échantillon de trente (30) personnes.

Pour des raisons pratiques de faisabilité, l'échantillon ciblé a été constitué d'étudiants de Sciences sociales des deux sexes résidants à Alger ou dans sa banlieue. A travers l'étudiant cible, notre but est d'obtenir, également des informations complètes liées à la question du transport et des déplacements sur tous les membres de la famille: le chef de ménage mais surtout les frères et les soeurs qui ont à utiliser régulièrement les transports urbains.

C'est ainsi qu'on peut décrire l'échantillon d'étude comme suit:

1. Echantillon ciblé: 30 étudiants

- Sexe

Garçons	13
Filles	17
TOTAL	30

- Age

- 20ans	1
20-25ans	23
26-30	6
TOTAL	30

- Commune de résidence

Alger	10
Banlieue	20
TOTAL	30

2. Membres de la famille

- Sexe

Garçons	21
Filles	23
TOTAL	44

- Age

- 16ans	12
16-19ans	14
20-25ans	13
+25ans	5
TOTAL	44

- Activité

Ecolier	14
Lycéen	10
Etudiant	16
Inactif	2
Actif	2
TOTAL	44

Voilà, présentées brièvement, les caractéristiques de l'échantillon d'étude. L'analyse du contenu des réponses à l'entretien nous a permis de dégager les tendances que nous commentons ci-après.

3. ANALYSE DES RESULTATS

3.1. MOYENS DE TRANSPORT UTILISES

Les usagers utilisent plusieurs moyens selon la situation financière du moment et selon l'opportunité. Les tendances, par ordre d'importance, se dessinent comme suit:

Moyen de transport	Fréquence	%Réponses	%Individus
Bus privé	26	26,0	86,7
Bus public COUS	22	22,0	73,3
Bus public RSTA	20	20,0	66,7
Taxi	18	18,0	60,0
Marche à pied	6	6,0	20,0
Train	5	5,0	16,7
Voiture particulière	3	3,0	10,0
TOTAL	100	100,0	-

Les moyens les plus utilisés sont les transports publics - COUS et RSTA- puis les bus privés. En raison des moyens financiers limités dont disposent les étudiants, les taxis sont utilisés à titre exceptionnel: "Quand je suis pressé", "En cas de nécessité", "Quand j'ai de l'argent".

Les trains sont peu mentionnés vue la situation géographique de Bouzaréah -lieu de l'université des Sciences Sociales- qui ne possède pas d'infrastructures ferroviaires. Le train constitue un premier moyen de transport pour les personnes résidentes dans la grande banlieue Est de la capitale.

On a recours à la marche à pied quand la distance entre le lieu de résidence et l'Université n'est pas excessive ou pour se déplacer vers une station de bus mieux desservie.

Enfin la voiture particulière des parents, des amis ou des voisins est l'apanage de quelques rares chanceux.

3.2. ITINERAIRES

Les itinéraires empruntés lors des déplacements les plus fréquents est marqué par deux pôles. Le pôle de départ qui est le lieu de résidence. Le pôle de destination qui se constitue de deux endroits privilégiés: le lieu d'études, en l'occurrence l'Université de Bouzaréah, d'une part; le centre d'Alger, d'autre part, où se situent la bibliothèque de l'Université ainsi que les activités économiques.

Quand on observe les itinéraires multiples, on remarque que plus le lieu d'activité (Université) est éloigné du lieu de résidence, plus l'itinéraire est long et les relais nombreux. Pour illustrer cette remarque on peut citer trois itinéraires:

Itinéraire 1: El-Biar ----- Bouzaréah.

Itinéraire 2: Bab-El-Oued ----- Chevalley ----- Bouzaréah.

Itinéraire 3: Gué de Constantine----El-Harrach----Bir-Mourad-Raïs----Place 1er Mai----
Bouzaréah.

3.3. MOTIFS DE DEPLACEMENT

Les motifs de déplacement sont peu nombreux. On peut les classer par ordre d'importance comme suit: l'activité principale (les études), les visites de la famille ou des amis, les autres loisirs (sport, balade) et enfin les achats divers.

Motifs de déplacement	Fréquence	%Réponses	%Individus
Activité principale (études)	30	33,7	100,0
Visites familiales	16	18,0	53,3
Rencontre d'amis	14	15,7	46,7
Loisirs (sport, balade)	12	13,5	40,0
Achats divers	13	14,6	43,3
Autres (soins, ...)	4	4,5	13,3
TOTAL	89	100,0	-

Les déplacements semblent se concentrer autour des activités indispensables (études et visites familiales). Les loisirs sont peu fréquents (13,5% seulement). Les conditions difficiles de transports peuvent expliquer en partie ce phénomène. Le contexte actuel d'insécurité constitue également une autre explication tout aussi valable.

Les différences entre garçons et filles, concernant les motifs de déplacement, ne semblent pas significatives en raison de la taille réduite de l'échantillon d'étude. Cependant, plusieurs tendances différentes semblent se dessiner:

- les garçons se déplacent pour rencontrer des amis plus souvent que les filles;
 - les garçons sont également plus nombreux à se déplacer pour aller exercer des activités sportives ou de loisirs (ex. cinéma);
 - en revanche, les filles se déplacent plus souvent pour effectuer des achats divers.
- Ces différences demanderaient à être confirmées sur une population plus étendue.

3.4. ESTIMATION DU COÛT FINANCIER DU TRANSPORT

Les frais quotidiens de transport pour la grande majorité des étudiants varient entre dix (10) et trente (30) DA. Cette variation est liée à la régularité avec laquelle l'étudiant prend le transport des oeuvres universitaires ou le transport public dont les prix sont abordables. Les dépenses de l'usager augmentent rapidement dès que les occasions de prendre le bus privé ou le taxi se répètent. C'est ce que nous révèle le tableau exposé ci-dessous. Ces dépenses peuvent paraître dérisoires au regard de la cherté de la vie actuelle en Algérie, en réalité, elles sont très importantes si on tient compte des ressources de l'étudiant qui ne dépassent pas les cinq cent dinars (900DA) mensuels -montant actuel de la bourse- dans la grande majorité des cas.

Estimation du coût / jour	Fréquence	%
10 à 20 DA	13	43,3
21 à 30 DA	9	30,0
31 à 40 DA	3	10,0
41 à 50 DA	3	10,0
+ 50 DA	2	6,7
TOTAL	30	100,0

3.5. DIFFICULTES DURANT LES DEPLACEMENTS

Les difficultés énumérées par les usagers des transports en commun sont nombreuses et variées. Nous avons pu les regrouper en cinq catégories tels que présentées dans le tableau récapitulatif suivant:

Type de difficulté	Fréquence	%Réponses	%Individus
Bus bondés, bousculades	30	20,3	100
Agressions	30	20,3	100
Mauvaise organisation	30	20,3	100
Longue attente, perte de temps	30	20,3	100
Inconfort	8	18,8	93,3
TOTAL	148	100,0	-

Les cinq types de difficulté regroupent toutes les misères quotidiennes que subit un usager des transport en commun aussi bien avant la montée dans le bus que pendant le trajet. A croire les dires des personnes interrogées, prendre le transport en commun (bus public ou bus des oeuvres universitaires) relève d'un véritable parcours du combattant.

Souvent, il faut attendre longtemps avant l'arrivée du bus car les horaires ne sont jamais respectés. Quand le bus arrive, soit il est déjà bondé de monde, soit il est pris d'assaut par la foule qui s'est accumulée au fil du temps. Ceux qui ont pu monter dans le véhicule doivent supporter alors des conditions de transport très inconfortables (bousculade, chaleur, mauvaises odeurs) voire dangereuses car il n'est pas rare que le véhicule soit vétuste (vitres brisées, portes déglinguées).

Il arrive assez souvent que cet inconfort général dégénère en véritable agression. Le vol et les bagarres sont fréquents. Les filles, particulièrement, craignent par dessus tout le harcèlement sexuel dont elles sont souvent l'objet et le frottérisme des jeunes hommes qu'elles subissent fréquemment.

Enfin, les étudiants signalent la mauvaise organisation des transports en commun en général et ceux des oeuvres universitaires en particulier. Ils dénoncent le non respect des horaires, le non respect des stations d'arrêt mais surtout les comportements irresponsables et irrespectueux des chauffeurs de bus envers les usagers: "ils n'ont aucun respect de la dignité humaine".

Après avoir pris connaissance de ces nombreuses difficultés que doivent subir quotidiennement les usager des transports urbains de la wilaya d'Alger, on peut s'attendre à un véritable *stress du transport* dont les répercussions sociales et psychologiques vont détériorer la qualité de la vie de l'usager.

3.6. RÉPERCUSSIONS PSYCHOLOGIQUES DU STRESS DU TRANSPORT

Les perturbations psychologiques liées au stress du transport sont multiples comme le montre le tableau ci-dessous.

Symptômes	Fréquence	% Réponses	% Individus
Fatigue	30	40	100
Angoisse, nervosité	23	30,7	76,7
Dépression	17	22,7	56,7
Agressivité	5	6,6	16,7
TOTAL	75	100,0	-

La conséquence la plus directe et la plus générale (100% des individus) liée aux problèmes du transport est la fatigue qui, elle-même, influence le rendement et la qualité des relations de l'individu avec son entourage.

Les conséquences psychologiques déclarées les plus importantes sont de deux ordres:

- un stress permanent exprimé chez plus de 76% des sujets par des termes comme angoisse ou nervosité et qui atteint son paroxysme pendant les périodes d'examen;
- une dépression relative qui se traduit chez plus de 56% des étudiants par le sentiment de perdre son temps ("gâcher ses journées"), une dépréciation de soi-même et une diminution substantielle de la motivation au travail.

Au niveau des comportements, ces perturbations sont elles-mêmes liées à effets fâcheux sur la performance: les individus concernés multiplient les retards et les absences aux cours. Ils limitent les rendez-vous parce qu'ils les ratent souvent et évitent d'élaborer des projet de peur de ne pas respecter les échéances. Ils éprouvent des difficultés à pratiquer, avec assiduité, des activités sportives et de loisir. Enfin, ils sont exposés à échouer à leurs examens voire même à rater leur année d'étude.

3.7. RÉPERCUSSIONS SOCIALES ET RELATIONNELLES

Au niveau social et relationnel, les problèmes du transport urbain ont plusieurs impacts que nous pouvons résumer en cinq points principaux.

- 1- Ils sont souvent la cause des rendez-vous ratés, ce qui disqualifie les intéressés aux yeux des autres.
- 2- Ils provoquent le stress et la mauvaise humeur, ce qui détériore la qualité des relations avec autrui.
- 3- Ils provoquent également l'inquiétude permanente des parents en raison des retards fréquents et des heures tardives auxquelles les intéressés rentrent chez eux.
- 4- Ils limitent grandement les relations sociales puisqu'ils rendent très difficiles les rencontres avec les amis et les visites familiales.
- 5- Ils réduisent les possibilités de pratiquer les sports et les loisirs.

Les trois derniers points semblent être plus fréquents chez les filles que chez les garçons.

Perturbations psychosociales	Fréquence	%Réponses	%Individus
Rate les rendez-vous	12	14,5	40,0
Stress, mauvaise humeur	23	27,7	76,7
Inquiétude des parents	16	19,3	53,3
Visites d'amis difficiles	8	9,6	26,7
Pas de sport ni de loisir	24	28,9	80,0
TOTAL	83	100,0	-

3.8. STRATÉGIES POUR FAIRE FACE AU STRESS DU TRANSPORT

Les stratégies pour faire face au stress ont été étudiées par beaucoup d'auteurs anglo-saxons et désignées sous le terme de "*coping*". Lazarus (1977) indique que la notion de "*coping*" fait référence au processus actif dans lequel s'engage une personne qui se trouve en situation de stress.

Les styles de coping désignent les tendances psychologiques et comportementales de l'individu à s'attaquer aux problèmes ou à les éviter. Certains sujets tendent généralement à être vigilants et à aborder de front les problèmes; d'autres tendent à les nier ou à les éviter.

Certains tendent à changer l'environnement alors que d'autres essaient de se changer elles-mêmes pour s'accommoder à une situation. Certains agissent rapidement et de manière nette ou impulsive tandis que d'autres agissent lentement et posément, ou sont habituellement indécises.(S. Ionescu, 1993).

Les stratégies de *coping* face au stress du transport urbain sont variées comme le montre le tableau suivant. Ces stratégies sont utilisées pendant les périodes où le stress devient particulièrement important; comme les périodes d'examen ou les jours où on a un rendez-vous important.

Stratégies	Fréquence	%Réponses	%Individus
Prendre un taxi	20	28,6	66,7
Marcher à pied	14	20,0	46,7
Prendre le bus privé	10	14,3	33,3
Eviter heures de pointe	16	22,8	53,3
Affronter la situation	10	14,3	33,3
TOTAL	70	100,0	-

On peut classer les stratégies utilisées en deux grandes catégories: les stratégies de *l'évitement de la source* de stress et les stratégies de *l'affrontement*.

Chacune se subdivise en deux ou plusieurs sous catégories. Les stratégies ne sont pas exclusives, une même personne peut en adopter plusieurs à des moments différents en fonction de ses moyens financiers et de l'importance des déplacements.

1. *L'évitement de la source de stress*

La majorité des sujets examinés rentrent dans cette catégorie qui se subdivise en trois types d'évitement: total, partiel et temporel. Ce sont des personnes qu'on peut désigner d'*alloplastiques*, c'est à dire qu'elles tendent à changer leur environnement de vie contrairement aux personnes *autoplastiques* qui tendent à se changer elles-mêmes pour s'adapter aux conditions de vie.

- *L'évitement total* consiste à prendre le taxi, par exemple, pour éviter les désagréments du bus public. C'est une stratégie utilisée par la grande majorité des personnes interrogées (plus de 66% des individus). Mais on ne peut y avoir recours qu'à des moments exceptionnels; pendant les examens ou quand on a un rendez-vous urgent mais seulement si on dispose de moyens financiers suffisants.

- *L'évitement partiel* est la stratégie qui pousse l'individu à éviter le plus longtemps possible la source de désagrément, en l'occurrence le transport public. Le but est de remplacer ce dernier par un moyen moins stressant ou de limiter au maximum la durée d'inconfort. Les comportements correspondants seraient de prendre le bus privé qui est relativement moins encombré ou de couper le trajet en plusieurs tranches en essayant de marcher le maximum ou de se rendre à pied vers des endroits plus desservis en moyens de transport. Cette dernière solution est utilisée par près de la moitié des individus de notre échantillon d'étude.

- *L'évitement temporel*. Les adeptes de cette stratégie essaient d'éviter les heures de pointe. Ils s'organisent ainsi pour se déplacer à des moments de faible fréquentation quitte à faire des sacrifices quand il le faut: par exemple se lever très tôt le matin ou rentrer chez soi tard en fin de journée. Plus de la moitié des sujets utilisent cette stratégie à un moment ou à un autre.

2. *L'affrontement de la source de stress*

Cette catégorie représente le tiers des personnes interrogées. Elle se subdivise en deux: l'affrontement résigné ou passif et l'affrontement actif.

- *L'affrontement résigné* désigne le style de comportement des sujets qui s'adaptent aux conditions de l'environnement par la résignation. Ces personnes donnent des réponses du type: "on ne peut rien changer", "on fait comme tout le monde", "on bouscule comme les autres".

- L'*affrontement actif* est la stratégie des personnes dites *autoplastiques*, qui vont tenter de changer leur état psychologique en se préparant activement à affronter la situation stressante. Elles se préparent tout les jours comme pour aller à un combat. Cette attitude se retrouve surtout chez les filles. On essaient de porter des habits adéquats, pas trop luxueux. On met le strict minimum dans le sac pour ne pas s'exposer aux vols, on essaie d'occuper les places situées aux angles du bus pour coller aux parois et échapper aux attouchements des hommes; ou encore, on monte en dernier pour éviter la bousculade. Enfin, on a toujours son flacon de parfum qu'on vaporise sur le poignet et qu'on inhale pendant le trajet pour ne pas sentir les mauvaises odeurs.

3.9. SITUATION DES AUTRES MEMBRES DE LA FAMILLE

A travers les personnes interrogées, nous avons essayé de faire ressortir la situation globale des différents membres de leurs familles relatives à la question du transport. Les grandes tendances se dessinent par type d'activité des intéressés comme suit.

Les étudiants semblent vivre globalement la même situation que les individus de notre propre échantillon. Cependant, quand il sont affiliés à l'Université de Bab-Ezzouar, dans la banlieue Est d'Alger, il ont l'avantage de prendre régulièrement le train pour leurs déplacements. Ce moyen de transport est évidemment plus commode et moins stressant que le bus.

Les lycéens, collégiens et écoliers sont généralement scolarisés dans les établissements les plus proches du domicile. Ceci qui facilite les déplacements, la marche à pied étant la solution la plus usitée.

Les chômeurs, pour leur part, semblent vivre beaucoup moins que leurs frères et soeurs étudiants le stress du transport. Ils ne sont pas tenus de respecter des horaires précis. Ils ont le choix de limiter leurs déplacements au strict minimum nécessaire ou de se déplacer aux moments les plus favorables (hors des heures de pointe). Enfin, ils possède le temps de fréquenter, plus que les autres, les lieux de loisir et de sport: stade, club, maison de jeunes, maison de la culture, cinéma, etc.

Quand aux parents, quand ils ont une activité professionnelle, leurs rapports aux transports urbains sont très variés. Les moyens utilisés sont divers et paraissent liés à leur situation économique et à l'organisme employeur: transport du personnel, véhicule personnel, véhicule d'un collègue de travail, taxi, bus privé, bus public.

3.10. ÉTUDE DE CAS

A titre d'illustration des idées que nous avons pu faire ressortir de cette analyse des résultats de la pré-enquête, nous avons choisi d'exposer deux cas: une jeune étudiante (le cas F) et un jeune étudiant (le cas G). Chacun va nous décrire son vécu et ses comportements ainsi que ceux des membres de sa famille en qualité d'usager du transport urbain.

LE CAS F

Ce cas est une jeune étudiante à l'Université des Sciences Sociales de Bouzaréah. Elle est âgée de 24 ans et réside à Bab-El-Oued.

Pour ses déplacements elle prend régulièrement le transport des étudiants et le transport public et parfois le bus privé ou le taxi.

Les itinéraires régulièrement empruntés sont les suivants:

- Bab-El-Oued ---- Bouzaréah ; pour aller du domicile à l'Université.
- Bab-El-Oued ---- Chemin Neuve: du domicile au lieu de stage.
- Bab-El-Oued ---- Chemin Neuve ---- Bouzaréah.
- Bab-El-Oued ---- Bouzaréah ---- Chemin Neuve.

Le sujet énumère ci-après les problèmes rencontrés pour se déplacer.

- Problèmes dans la gestion du temps et de l'espace.

Cela prend beaucoup de temps, on doit attendre longtemps avant de voir un bus arriver. Il y a toujours beaucoup de monde dans les stations. On prend le taxi quand on n'a pas le choix. Même le taxi nous dépose souvent loin de notre destination. Quand au bus des œuvres universitaires, il est souvent en panne. L'arrêt du bus n'est jamais fixe, il n'y a pas d'horaires ou alors des horaires très flexibles.

- Problèmes de relations humaines.

Les gens sont mal élevés. Même le chauffeur et le receveur ne font preuve d'aucune politesse ni d'aucune courtoisie. Le comportement des hommes envers les femmes laisse à désirer. Il y a des voleurs: "On m'a déjà volé". Il y a des malades mentaux et des pervers, "Je me souviens d'une scène où un malade en djellaba tentait de coller ma copine d'une manière très obscène; elle s'est vraiment énervée. En plus, dans les bousculades, il y a toujours quelqu'un qui te gêne".

- Les problèmes d'inconfort.

Le sujet cite les mauvaises odeurs et le manque d'aération.

Le sujet adopte deux stratégies pour faire face au stress, une stratégie dominante et une stratégie de rechange.

La première est celle qui est utilisée le plus souvent, elle rentre dans la catégorie de *l'affrontement actif* car le sujet se prépare physiquement et psychologiquement pour affronter la situation. Écoutons le décrire ses préparatifs;

" Quand j'ai un rendez-vous à 10 heures par exemple, je sort de chez moi à 8 heures (deux heures avant). Je me prépare pour un combat; je vide mon sac, je ne prend rien avec moi, sauf mon parfum. Mon cartable me sert de gilet pare-balles. Même mes habits, ils sont moins chics quand je prend le bus. J'essaie d'occuper une place assise pour éviter les pervers. Sinon, j'occupe les coins aérés, j'évite la porte. Des fois, je ne monte pas quand il y a du monde, je m'arrange pour être là au bon moment ou je préfère être la dernière pour monter et descendre à l'aise".

La deuxième stratégie est celle de *l'évitement partiel ou total* de la situation stressante. Elle est utilisée de manière exceptionnelle, à des moments précis: " quand j'ai un examen, je me lève tôt, ou alors je prend un taxi, en cas de nécessité majeure".

Les dépenses journalières pour le transport varient entre quelques dinars quand le sujet prend le transport en commun (COUS ou RSTA) et 50 dinars quand il prend le taxi. Ce dernier moyen n'est utilisé que rarement.

Les conséquences psychologiques telles que décrites par le sujet sont nombreuses. Démotivation, stress, fatigue, dégoût, difficultés à élaborer des projets sont les termes utilisés. "Quand j'ai un rendez-vous important, je n'arrête pas de penser, une semaine avant à la manière de me déplacer. Parfois, fatiguée, j'évite de me déplacer même si ça doit me coûter la perte d'une amitié par exemple".

Les conséquences sociales sont également nombreuses: inquiétude permanente des parents, des amis qu'on ne voit plus, la famille à laquelle on ne rend plus visite.

Les autres membres de la famille

Le sujet évoque les rapports au transport des autres membres de la famille à savoir le père, la soeur et les trois frères.

- Le père a la chance de travailler près de la maison. Mais il souffre du transport chaque fois qu'il a une course à faire. C'est pour cela qu'il ne se déplace presque plus, il ne voit plus les proches et les amis.

- Le frère aîné, 28 ans, occupe un poste de responsabilité dans une entreprise à Meftah (Wilaya de Blida). Avant, il utilisait sa voiture personnelle. Depuis qu'il l'a vendue, il a un taxi, payé par l'entreprise, à sa disposition.

Malgré cela, ses déplacements ne s'effectuent pas sans problèmes. Il y a les contrôles de gendarmerie sur la route; il perd deux heures dans le trajet; il arrive souvent en retard à son travail; le soir il rentre toujours tard à la maison.

La mère est toujours inquiète pour lui. Il est toujours préoccupé, il se plaint toujours de cela, il maigrit. Heureusement qu'il a des missions à l'étranger qui lui permettent de se décompresser.

- La soeur a 23 ans. Elle est étudiante à L'Université de Bab-Ezzouar (banlieue Est d'Alger). Pour ses études, elle prend le train, rarement le taxi. Mais elle doit aller à pied de Bab-El-Oued à la gare située à la Place des Martyres.

Les problèmes rencontrés sont multiples. On ne parle à la maison que des difficultés de transport. Elle se plaint toujours: les retards des trains, la surcharge, de la fatigue. Il y a toujours beaucoup de monde. Elle souffre des agressions, des bagarres, des mauvaises odeurs, des bousculades; elle s'est évanouie plusieurs fois.

Parfois sa seule stratégie est l'évitement; elle ne monte même pas dans le train. D'autres fois, elle monte, aidée par le frère ou des voisins, étudiants eux-mêmes. Elle ne s'habille pas convenablement à cause de la saleté, elle ne porte jamais de bijoux.

Concernant le coût financier, elle a un abonnement pour le train. Mais quand elle prend un taxi, ça lui coûte cent dinars.

Elle est toujours stressée et fatiguée. Elle est souvent malade (anémie); Elle se plaint de douleurs et de courbatures. Elle ne voit plus ses amis. La famille se fait du souci pour elle, surtout en hiver.

- Deux frères, 21 ans et 19 ans, sont tous les deux étudiants à Bab-Ezzouar, comme la soeur. Il prennent le train pour aller à l'Université. Ils ont des amis véhiculés. Ils ont l'air de mieux se débrouiller que la soeur. Ils font du sport et fréquentent des amis.

LE CAS G

G est un étudiant à l'Université de Bouzaréah. Il est âgé de 20 ans et réside à El-Biar. Ses itinéraires réguliers sont: El-Biar ----- Bouzaréah et El-Biar ----- Alger Centre. Ses motifs de déplacement se résument comme suit: les études à Bouzaréah ou à la bibliothèque de la Fac centrale, les visites familiales, la rencontre avec les amis et les soins médicaux.

Ses moyens de transport sont surtout le bus du COUS et le transport public, la marche à pied et en cas de nécessité le bus privé ou le taxi. Cela lui revient seulement trois dinars en temps normal et jusqu'à trente dinars les jours où il a plusieurs déplacements à faire.

Parmi les difficultés de transport, il cite surtout les longues attentes, la surcharge, les bousculades, le non respect des horaires, les mauvaises odeurs et les odeurs de certains parfums utilisés par les filles qu'il ne supporte pas.

Parmi les conséquences de ces difficultés, rater un rendez-vous avec des amis lui coûte beaucoup. "Quand je rate un rendez-vous, toute la journée est gâchée. Je sens un manque quelque part, je me fatigue et je suis angoissé. Il m'arrive d'éprouver de l'agressivité envers la première personne que je rencontre parce que je suis sous pression. Ou alors, je rentre dans ma chambre et je dors pour oublier le calvaire".

- Membres de la famille

Les plus jeunes, un lycéen de 15 ans, une collégienne de 13 ans et un élève de 11 ans (école primaire) ne semblent pas avoir de problèmes de déplacement parce que les établissements scolaires sont près du domicile.

Une soeur de 24 ans, est dentiste à El-Biar. Elle se déplace parfois pour voir des amis. Le sujet pense qu'elle rencontre les mêmes difficultés que lui, peut-être un peu plus parce que c'est une fille et qu'elle ne se débrouille pas aussi bien. Elle arrive souvent en retard, ce qui inquiète toute la famille.

Un frère de 22 ans, est chômeur. Il est souvent en voiture avec ses amis. Il bouge beaucoup, un peu partout. Il va au stade, à la plage l'été; il fait des ballades. Il ne se plaint jamais, il arrive à se débrouiller. Quand il a un rendez-vous, il s'arrange 24 heures avant avec un ami qui possède un véhicule. Il évite les bus à cause des difficultés déjà citées.

Un autre frère, âgé de 23 ans est étudiant à la Fac centrale. Sa situation est similaire à celle du sujet. Il prend le bus du COUS et le bus public. Son itinéraire habituel est simple: El-Biar ----- Alger centre. Il a les mêmes difficultés que le sujet.



4. CONCLUSION

Cette étude exploratoire sur la situation du transport urbain du point de vue des usagers n'a touché qu'un échantillon limité de jeunes individus et leurs familles. Elle a révélé, cependant, des tendances intéressantes qui demanderaient à être vérifiées par une étude plus extensive.

Les usagers utilisent plusieurs moyens de transports selon la disponibilité du moyen, la situation financière du moment et selon l'opportunité. Il existe un moyen principal, habituel, utilisé le plus souvent en situation normale - c'est le transport public, COUS ou RSTA- et des moyens secondaires, sorte de palliatifs auxquels on a recours dans des situations exceptionnelles: le bus privé et dans une moindre mesure le taxi.

Les itinéraires sont très variés. On peut cependant y trouver des similitudes quant aux points de départ et aux destinations. Le point de départ commun est le domicile. Les destinations les plus fréquentées sont au nombre de deux: d'une l'Université de Bouzaréah, lieu d'études; d'autre part, Alger centre comme pôle économique (achats divers) et culturel (bibliothèques). Plus la destination est éloignée du domicile, plus les relais sont nombreux et les difficultés à se déplacer importantes.

Ces difficultés sont nombreuses. On les regrouper dans quatre rubriques principales: la perte de temps, les mauvais traitements (bousculades), les agressions (vois, bagarres, frottérisme, harcèlement sexuel) et l'inconfort général (chaleur, odeurs, mauvaises conditions de sécurité).

L'analyse de ces difficultés nous a fait identifier l'existence d'un véritable *stress du transport* public chez les usagers dont les symptômes mis en évidence sont les suivants: la fatigue physique et nerveuse, l'angoisse et la nervosité, la déprime et la baisse de motivation, la frustration et la colère.

Cette "pathologie" a des répercussions néfastes sur les performances (échecs scolaires, manque de motivation) ainsi que sur la qualité des relations sociales. La frustration et la colère peuvent conduire au vandalisme dont les conséquences économiques sont connues: détérioration des véhicules et équipements.

Enfin, cette étude nous a permis d'identifier les principales *stratégies de coping*, procédés mis en oeuvre par les usagers des transports urbains pour faire face au stress et tenter de s'adapter à la situation. Les stratégies de l'évitement consistent à tenter d'éviter totalement ou partiellement la source de stress qui est le transport public. Les stratégies de l'affrontement sont utilisées par les personnes qui affrontent la source du stress soit de manière passive et résignée (affrontement résigné) ou de manière active en se préparant physiquement et psychologiquement à affronter la situation (affrontement actif).

A partir de cette étude évaluative du transport urbain à Alger et ses banlieues du point de vue d'une partie importante des usagers que sont les étudiants, le diagnostic paraît des plus déplorable. La lecture attentive des résultats permet cependant de mettre en évidence quelques pistes que les organisateurs du transport urbain pourraient exploiter pour améliorer la situation.

Le transport en commun privé semble avoir contribué de manière sensible à apporter un plus ces dernières années, notamment en dehors du centre ville où la difficulté de circuler reste un obstacle majeur. Bien que ce moyen soit peu accessible aux étudiants car coûteux, il leur offre une alternative et peut, par son développement, a désengorger le transport public.

Dans les trajets qui bénéficient d'une infrastructure ferroviaire (banlieue Est d'Alger), le stress du transport semble être nettement moins important que dans les autres itinéraires. Le train, ou le métro, constituerait, sans aucun doute, la solution idéale aux problèmes de transports urbains.

En attendant des solutions catégoriques, il reste aux organisateurs à faire de grands efforts pour améliorer les conditions actuelles en agissant sur plusieurs paramètres:

- meilleure maintenance des véhicules et des infrastructures existants;

- formation des chauffeurs en relations humaines pour un meilleur respect du client et des règles de politesse et de bienséance;
- respect des arrêts et des horaires.

Ce sont là quelques éléments d'un vaste programme qui paraît, dans la conjoncture actuelle, gigantesque.

5. ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

Les documents disponibles sur les aspects psychosociologiques des usagers du transport urbain sont rares. Nous nous sommes contentés, jusqu'à présent, des quelques articles et ouvrages qui traitent le sujet sous ses aspects sociologiques et surtout économiques. Il en est ainsi des références suivantes:

- CAHIERS DU GREMAMO n° 5 (1987), "Problèmes urbains au Maghreb", Laboratoire "Tiers-Monde - Afrique", Paris.
- CHANSON-JABEUR Ch. (1990), "Croissance urbaine et transport collectif en Afrique. Analyse comparée Alger et Bamako", Forum Transports, vol. 13, Tunis.
- CHANSON-JABEUR Ch. (1993), "Métropoles du Maghreb et transport collectif urbain", Correspondances, IRMC, Tunis.
- GODARD X. (Dir.) (1992), Mobilité et transport dans les villes en développement, Paris, Ed. L'Harmattan.
- GODARD X. (Dir.) (1994), Les transports dans les villes du Sud, Paris Ed. Karthala.
- IONESCU S. (1993), Bases de la psychopathologie. In R. Ghiglione et J.F. Richard (Dir.), Cours de Psychologie, t.II, Paris, Dunod, pp.227-263.
- LAZARUS R.S. (1977), Coping: Psychology. In B.B. Wolman (ed.), International Encyclopedia of Psychiatry, Psychology, Psychoanalysis and Neurology. Volume 3. New-York, Aesculapius Publishers.
- MUSETTE S., "La ville d'Alger face aux défis du transport urbain, In Villes, transports et déplacements au Maghreb", Paris, Ed. L'Harmattan (à paraître).

6. ELABORATION DU QUESTIONNAIRE

Le projet de questionnaire a été élaboré à partir du contenu des réponses à l'entretien. Il devra être testé sur le terrain avant de le fixer dans sa forme définitive.

PROJET DE QUESTIONNAIRE

Mettez un "X" dans la case correspondant à votre situation ou répondez brièvement à la question selon le cas.

1. Identification

1.1. Sexe: M F

1.2. Age: moins de 15 ans:
 16-19 ans:
 20-25 ans:
 plus de 25 ans :

1.3. Activité: Ecolier
 Lycéen
 Etudiant
 Inactif

1.4. Commune de résidence:

2. Quels sont les moyens de transport que vous utilisez?

Moyen utilisé	Nombre de fois par jour	Nb par semaine	Nb par mois
<input type="checkbox"/> Bus du COUS			
<input type="checkbox"/> Bus public (RSTA)			
<input type="checkbox"/> Taxi bus (privé)			
<input type="checkbox"/> Train			
<input type="checkbox"/> Taxi			
<input type="checkbox"/> Voiture particulière			
<input type="checkbox"/> Marche à pied			
<input type="checkbox"/> Autre (précisez):.....			

3. Quels sont les motifs de vos déplacements?

Motifs de déplacements	Nombre de fois par jour	Nb par semaine	Nb par mois
<input type="checkbox"/> Etudes			
<input type="checkbox"/> Stage			
<input type="checkbox"/> Travail			
<input type="checkbox"/> Visite familiale			
<input type="checkbox"/> Rencontrer des amis			
<input type="checkbox"/> Sport			
<input type="checkbox"/> Loisir			
<input type="checkbox"/> Achats (Courses)			
<input type="checkbox"/> Soins médicaux			
<input type="checkbox"/> Autre (précisez):.....			

4. A combien estimez vous vos dépenses de transport ?

Montant de la dépense	Par jour	Par semaine
<input type="checkbox"/> Moins de 10 DA		
<input type="checkbox"/> 11 à 20 DA		
<input type="checkbox"/> 21 à 30 DA		
<input type="checkbox"/> 31 à 50 DA		
<input type="checkbox"/> 51 à 100 DA		
<input type="checkbox"/> 101 à 200 DA		
<input type="checkbox"/> Plus de 200 DA		

5. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez durant vos déplacements? Classez ces difficultés en commençant par celles que vous rencontrez le plus souvent.

- | | |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aucune difficulté | <input type="checkbox"/> Embouteillages |
| <input type="checkbox"/> Perte de temps | <input type="checkbox"/> Harcèlement sexuel |
| <input type="checkbox"/> Bousculade | <input type="checkbox"/> Vols |
| <input type="checkbox"/> Mauvaises conditions de sécurité | <input type="checkbox"/> Chaleur |
| <input type="checkbox"/> Insultes | <input type="checkbox"/> Bagarres |
| <input type="checkbox"/> Mauvaises odeurs | <input type="checkbox"/> Agressions |
| <input type="checkbox"/> Autres difficultés (Précisez): | |

6. Quelles sont les répercussions de ces difficultés sur votre santé ?

- | | |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aucune répercussion | <input type="checkbox"/> Rendement faible |
| <input type="checkbox"/> Fatigue | <input type="checkbox"/> Agressivité |
| <input type="checkbox"/> Dépréciation de soi | <input type="checkbox"/> Angoisse |
| <input type="checkbox"/> Nervosité | <input type="checkbox"/> Déprime |
| <input type="checkbox"/> Frustration | <input type="checkbox"/> Manque de motivation |
| <input type="checkbox"/> Maladie (Précisez):
..... | |
| <input type="checkbox"/> Autre (Précisez):
..... | |

7. Quelles sont les répercussions des difficultés de transport sur votre vie sociale et sur vos relations avec les autres?

- Aucune répercussion
- Vous êtes plus agressif
- Vos visites familiales sont moins fréquentes
- Vous n'avez plus de loisirs
- Vous êtes plus souvent de mauvaise humeur
- Vous ratez plus souvent vos rendez vous
- Vous rencontrez moins souvent vos amis
- Vous ne pratiquez plus le sport
- Vous faites moins de projets
- Autres (précisez):

8. Quelles sont les solutions que vous utilisez pour faire face au stress du transport?

Solutions utilisées	Souvent	De temps en temps	Rarement
<input type="checkbox"/> Prendre un taxi			
<input type="checkbox"/> Se résigner (subir les difficultés)			
<input type="checkbox"/> Marcher à pied			
<input type="checkbox"/> Prendre le bus privé			
<input type="checkbox"/> Limiter les déplacements			
<input type="checkbox"/> Se préparer physiquement à affronter les difficultés			
<input type="checkbox"/> Faire de l'auto-stop			
<input type="checkbox"/> Eviter les heures de pointe			
<input type="checkbox"/> Se préparer psychologiquement à affronter les difficultés			
<input type="checkbox"/> Autre (précisez):.....			

9. Si vous avez d'autres idées liées à la question du transport et des déplacements, exprimez les ci-dessous.

7. ACTIVITES A VENIR

JANVIER 1996 À JUIN 1996 : Enquête et analyse

- Test du questionnaire
- Enquête sur le terrain.
- Dépouillement et analyse des résultats .

JUILLET 1996 À DÉCEMBRE 1996: Rédaction du rapport

- Rédaction du rapport final .
- Mise en forme du rapport final en collaboration avec les autres chercheurs qui ont traité des autres axes du thème global relatif au transport urbain et rural.
- Préparation de la publication commune.

