

Enclavement montagnard et isolement de la population: le cas de la wilaya de Jijel, incidence sur la mobilité

Salah ABDELAZIZ
Docteur en Géographie, Aix-Marseille
Université, Maitre de conférences à
l'ENS de Bouzareah, Alger
sa_abdelaziz@yahoo.fr

La configuration physique de la wilaya de Jijel, laisse apparaître une région littorale où la montagne s'oppose directement à la mer, laissant ainsi peu d'espace aux plaines. C'est donc une configuration particulière qui donne à ce territoire un caractère d'enclave, partagé avec beaucoup d'autres territoires à travers le monde. Mais la singularité peut découler du relief et de l'attitude adoptée par la population face à ce phénomène. Nous avons voulu saisir le phénomène de l'enclavement à Jijel, à travers son influence sur la population et précisément ses déplacements au sein de l'espace wilayal. L'analyse de la mobilité dans ce cas-là, peut en effet se révéler très instructive et nous renseigner sur le fonctionnement de l'espace à Jijel.

Mots clés: Jijel, enclavement montagnard, mobilité, organisation de l'espace.

The physical configuration of the wilaya of Jijel, let appear a coastal region where the mountain is directly opposed to the sea, leaving little space for the plains. This is a special configuration that gives this area a character enclave, shared with many other jurisdictions around the world. But the singularity may arise from the terrain and the attitude of the population to this phenomenon. We wanted to capture the phenomenon of isolation in Jijel, through its influence on the population and its movements precisely in space wilayal. Analysis of mobility in this case, can indeed be very informative and we learn about the functioning of the area in Jijel.

Keywords: Jijel, landlocked mountainous, mobility, organization of space.

En évoquant la mobilité dans la wilaya de Jijel, nous sommes renvoyés directement à son réseau routier, puisqu'en l'absence du rail, le transport routier assure la totalité des déplacements au sein de la

wilaya. La disposition du réseau routier en relation avec la répartition de la population sur le territoire de la wilaya, requiert dès lors une importance capitale, et détermine les conditions de déplacement de la population wilayale. De leurs côtés, les particularités physiques propres à la wilaya de Jijel, ont tendance à compliquer l'établissement des voies de communications. Comment s'opèrent les échanges au sein de l'espace wilayal à Jijel ? Jusqu'à quel point le relief influe-t-il sur l'organisation et l'intensité des échanges dans ce même espace ? La réflexion qui suit se voudrait comme objectif de répondre à ces questions à travers une démarche simple qui consiste à analyser la mobilité dans la wilaya de Jijel.

1. Infrastructures routières et répartition de la population

Hormis la zone de plaine où se trouvent les principaux centres de la wilaya, situés sur l'axe principal (RN43/RN27) ou à proximité, et dans ce dernier cas reliés par des chemins de wilaya, nous remarquons que les chemins vicinaux s'intensifient en zone de montagne (cf. fig. 1) qui fixe encore aujourd'hui une population importante, et ce malgré le processus d'exode rural amorcé avec la colonisation française.

Par l'étendue de sa surface (4/5 de la superficie globale) et l'effectif de sa population (37% environ du total de la population), la montagne devrait jouer un rôle dans les échanges au sein de la wilaya.

La densité des chemins vicinaux en montagne s'expliquerait alors par la présence d'une importante population éparpillée dans cet espace, et par leu besoin d'entretenir des relations avec les petits centres constituant des agglomérations secondaires, et les centres chefs-lieux de commune.

Tab. 1. Population de montagne à Jijel

Totale			Agglomérée		Eparses	
Population de plaines	398 781	63%	383 038	96%	15 743	4%
Population de montagnes	233 880	37%	146 951	63%	86 929	37%

Source. RGPH 2008 + calcul auteur. Unité. Habitant

La représentation du réseau routier dans la wilaya plaquée sur celle de la distribution de la population (cf. fig. 1), fait ressortir que

dans l'arrière-pays montagneux, où la population éparse est mieux représentée (avec 37%) que dans la zone de plaines (4%), le réseau routier est secondaire.

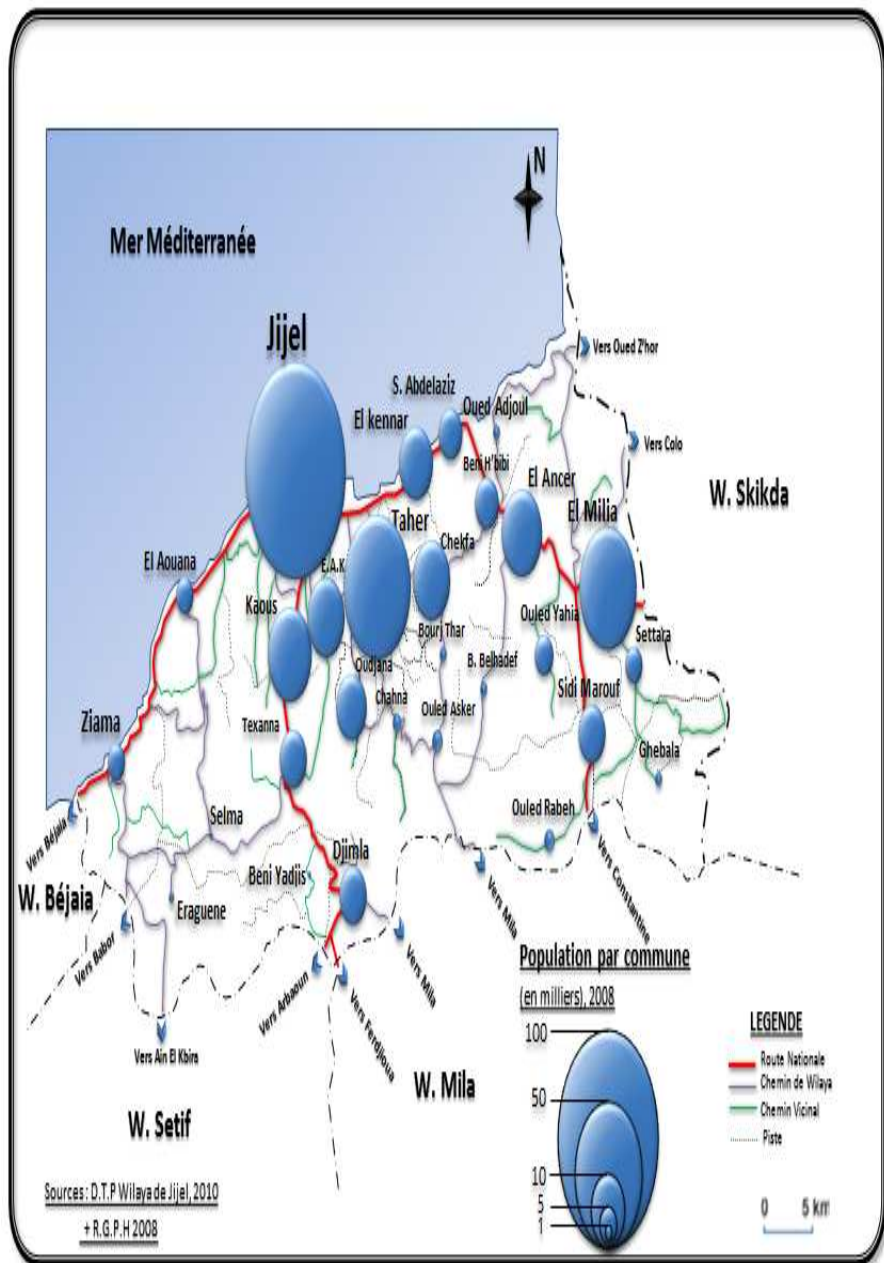
A l'opposé, les axes routiers les plus importants se trouvent dans la zone de plaines, qui est le lieu de concentration de la population et des activités et où 96% des habitants résident en agglomération.

L'axe RN43/RN27, porte à lui seul, sur son tracé ou dans ses abords immédiats une population agglomérée en centres atteignant un total de 289 326 habitants, selon les résultats du recensement général de la population de 2008.

Ceci représente 76% de la population agglomérée en zone de plaine, 55% du total aggloméré à Jijel, et 46% de la population totale de la wilaya.

Sur la forme et d'une manière générale, le réseau routier à Jijel reste assez dense et bien réparti sur le territoire, bien que celui-ci soit dominé par la montagne.

Fig. 1 - Distribution de la population et réseau routier dans la wilaya de Jijel– Source. Direction des travaux publics, wilaya de Jijel, 2010.



Recensement général de la population et de l’habitat, 2008

2. Le trafic dans le territoire de Jijel

Nous nous sommes basés sur les données relatives au réseau des transports en commun au sein de la wilaya au cours de l'année 2010, pour dégager les grands axes de déplacement de la population de ce territoire.

En considérant qu'une unité correspond à un aller/retour effectué par chaque autocar ou minibus ou autre moyen de transport équivalent, et sachant le nombre d'autocars ainsi que le nombre moyen de rotations effectuées chaque jour par chaque autocar sur les différentes lignes, nous avons pu définir un schéma matérialisant la mobilité dans la région (cf. fig. 2).

A partir de neuf centres relativement importants dans la wilaya et constituant des points de convergence de la population à travers les liaisons en transport en commun, nous avons pu tracer les axes de mobilité à partir de chacun de ces centres vers les différents centres avec qui il est lié par une ligne de transport public. Les liaisons de chacun de ces centres sont représentées par une même couleur, et l'épaisseur de l'axe est proportionnelle à l'intensité du trafic.

La suprématie du centre chef-lieu « Jijel » comme noeud de communication de premier plan est ici sans équivoque. Tant par la portée de ses axes que par leur importance, il paraît comme un noeud structurant vers lequel converge le plus gros des flux. Ses axes en se calquant principalement sur le tracé des routes nationales, se prolongent jusqu'aux extrémités Est et Ouest de la wilaya, couvrant ainsi toute la zone de vallées et plaines côtières du territoire.

Sur un autre registre, le schéma met en évidence l'existence de trois sous-espaces fonctionnels où s'opèrent les échanges intra-wilayals.

Etant situé dans le côté Ouest de la wilaya, le centre Jijel semble échanger directement avec l'arrière-pays montagneux de cette partie du territoire. La montagne ici est beaucoup moins peuplée que celle située à l'Est de la wilaya et la population est plus dispersée, ce qui explique la rareté des centres et des axes de mobilité.



La gare multimodale (routière et ferroviaire) à l'est de Jijel



La gare routière Ouest de Jijel.

Fig. 3 - Le centre de Jijel, principal nœud de communication dans la wilaya –Source. Prise de vue de l'auteur, 2010

Ailleurs, au centre et à l'Est de la wilaya, le centre de Taher et celui d'El Milia jouent respectivement le rôle de relais dans ces deux sous-espaces.



La gare routière de Taher



La gare routière d'El Mila

Fig. 4 - Les centres de Taher et d'El Mila deux relais de communication importants dans la wilaya –Source. Prise de vue auteur de l'auteur, 2010.

D'une manière plus globale, nous pouvons dire que le schéma de la mobilité correspond aux formes de concentration de la population et à ses besoins de déplacement.

A l'endroit des plaines où les conditions de circulations sont les meilleures, les axes de déplacement sont plus importants.

Les différents centres de cette zone, situés sur des axes de communications importants constituent par conséquent des nœuds de communication incontournables pour les déplacements dans la région.



Gare routière El Ancer



Station de Sidi Maarouf

Fig. 5 - Quelques nœuds de communication importants – Source. Prise de vue de l'auteur, 2010

La fluidité de la circulation, appréciable dans cette zone, démultiplie les motifs de déplacements et leur volume.

Au contraire, à l'endroit des montagnes où la population éparse est plus conséquente, les axes et les nœuds de communication sont relativement peu importants. Le réseau routier est en moins bon état et les conditions de circulation sont difficiles. Par conséquent, les déplacements semblent y être restreints au minimum.

Néanmoins, un phénomène est à observer : c'est l'existence de certains axes de communication entre cette zone de montagne et celle des plaines.

Par conséquent, en la quasi absence d'axes ouest-est, le schéma de la mobilité de l'espace montagneux est dominé par la présence d'axes de communication orientés sud/nord, qui lient la montagne à la plaine.



Station de Texenna.



Arrêt sur voirie dans le centre Djimla.

Fig. 6 - Faiblesse des noeuds de communication en zone de montagne – Source. Prise de vue de l’auteur, 2010

Le sous-équipement de l’espace montagneux, en dépit de l’existence de centres importants dans la hiérarchie administrative et/ou en terme d’effectif de la population, semble avoir réduit les déplacements et les échanges dans cet espace, et crée des besoins de déplacement plutôt vers la plaine au Nord.

Tab. 2 - Quelques centres importants en montagne à Jijel

Centre	Effectif population	Rang administratif
Texenna	7878	Daïra
Djimla	9712	Daïra
Ouadjana	8516	Commune
Ouled Askeur	2924	Commune
Ouled Rabah	3224	Commune

Source. RGPH 2008. Unité. Habitant

Les liens plaine/montagne très anciens à travers le temps, matérialisaient au départ des pratiques de complémentarité et un besoin d’échanges entre les deux espaces.

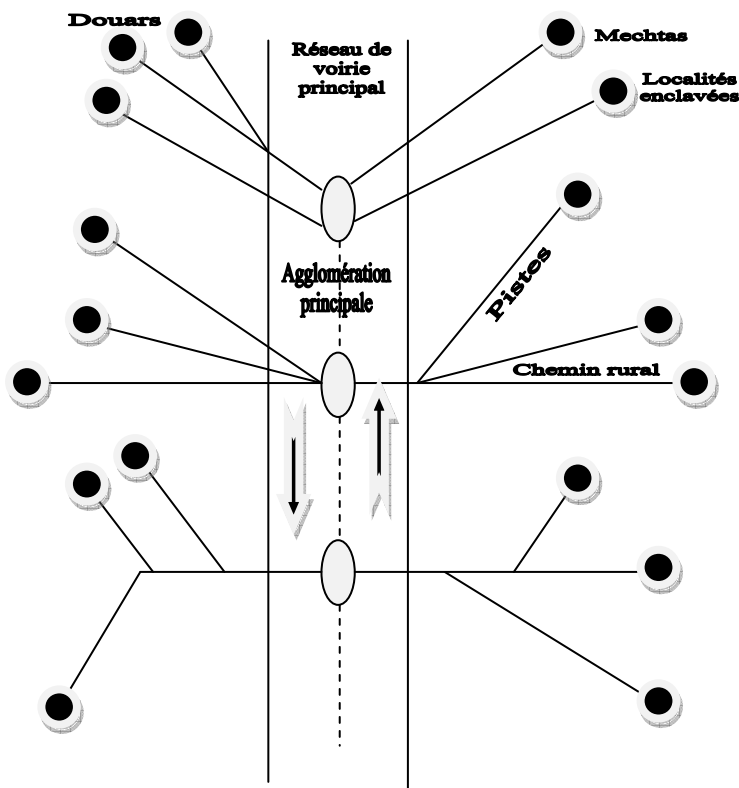


Fig. 7 - Hiérarchie spatiale et Mobilité dans la wilaya de Jijel - Source. Etude plan de transport de la wilaya de Jijel, 2009

La montagne d'un côté, riche de sa production agricole et tout ce qui s'attache à l'activité de l'élevage. De l'autre côté, la ville multipliant les offres de services et les produits artisanaux.

La vie économique dans l'espace montagnard était par conséquent profondément rythmée par les souks hebdomadaires qui avaient lieu périodiquement dans différents centres de la plaine.

Les jours de souk, les chemins vicinaux classés et non classés (pistes et bretelles forestières) drainaient une population importante vers les marchés de la plaine. Beaucoup de chemins vicinaux ne connaissaient qu'un trafic faible, et certains en direction de la plaine n'étaient empruntés souvent que le jour du souk. En dehors de ce jour, se rendre à la plaine était difficile, surtout en saison d'hiver où les conditions météorologiques rendaient beaucoup de chemins difficiles voir impraticables avec les chutes importantes de pluie ou de neige.

Les liens plaine/montagne se trouvent ici renforcés, sauf qu'ils évoluent dans une relation de dépendance à la faveur de la plaine, au vu du déclin progressif de l'économie montagnarde, amorcé avec le processus de colonisation française.

Pour les montagnards ayant résisté à l'attrait de la ville et n'ayant pas pris le chemin de l'exode, ces déplacements semblent assurer leur survie dans un espace montagneux hostile.

Concrètement, la crise qu'a connu l'Algérie au début des années 1990, et particulièrement la crise de l'économie rurale, semble avoir multiplié les besoins de déplacements entre le monde rural et la ville. La croissance de ces besoins qui coïncide avec la libéralisation du marché algérien, et la fin du quasi-monopole de l'Etat sur le secteur des transports, a été d'un attrait particulier pour les opérateurs privés qui ont investi massivement ce secteur.

Faut-il le rappeler, ce secteur connaissait une faiblesse importante tant au niveau du parc roulant que du réseau couvrant l'ensemble du territoire de la wilaya.

Les petites entreprises de transport public appartenant à des particuliers novices dans le domaine, ont trouvé un marché vierge, où de nouvelles lignes de transport ne cessent de voir le jour, et d'autres dont la fréquence a sensiblement augmenté.

Par ailleurs, l'offre abondante en matière de transport depuis une décennie, a permis dans un premier temps la prise en charge d'une demande urgente en déplacement entre la campagne et la ville, pour ensuite donner lieu à de nouvelles pratiques et comportements des ruraux, passant du déplacement hebdomadaire à l'occasion du souk, à la possibilité de déplacements plus fréquents et quasi quotidiens pour certain, vers la ville ou le centre important le plus proche, le tout pour un prix relativement bon marché.

Le développement du secteur des transports a révolutionné les rapports ville/campagne à Jijel. Nous sommes passés de déplacements professionnels ou scolaires à des déplacements d'une toute autre nature, qui ont trait aux loisirs, à la culture et autres...

Une récente étude menée sur la mobilité dans la wilaya de Jijel, et en particulier sur les déplacements intercommunaux, a donné les résultats suivants :

Tab. 3 - Motifs des déplacements intercommunaux à Jijel

Motif de déplacement	Nombre de déplacement/jour	Pourcentage (%)
Travail	192 873	33
Scolaire	91 615	16
Autre	298 471	51
Total	582 959	100

Source. Etude du plan de transport à Jijel 2009+ calcul auteur.

Nous relevons l'importance des déplacements pour le motif « travail » qui représente 33% des déplacements journaliers de la population, alors que ceux relevant du motif « scolaire » ne représentent que 16%.

Il est utile de préciser ici les efforts consentis dans la réalisation des équipements scolaires dans l'arrière-pays à Jijel, surtout en ce qui concerne les établissements d'enseignement primaire et moyen. Pour le reste, le système d'hébergement interne aux établissements scolaires, lycées entre autres situés généralement dans les centres urbains de « plaines », permet aux élèves provenant des communes de montagne de résider sur place.

Mais le taux le plus spectaculaire, est celui relatif au motif « autre » qui s'élève aujourd'hui à 51%.

Cette rubrique qui représente la moitié du volume des déplacements regroupe en définitive des motifs différents dont la nature pourrait être très variée, allant des déplacements ayant trait à des démarches administratives, aux déplacements relevant des loisirs et distractions, en passant par ceux liés aux achats et à l'approvisionnement en différents produits.

Ceci est particulièrement vrai pour les campagnes proches des centres urbains situés dans la plaine, ou se situant à proximité de centres importants de la wilaya, desservies par un réseau routier d'une qualité relativement bonne.

En revanche, cela est loin d'être le cas pour bon nombre de communes de montagne, où la médiocrité du réseau routier d'une part et la distance qui les sépare des centres importants d'autre part, compliquent les déplacements vers la plaine.

Le nombre de rotation des véhicules de transport public assurant les liaisons entre les différentes communes, illustre parfaitement le

contraste. Les quelques exemples qui suivent concernent les liaisons de la commune de Jijel.

Tab. 4 - Quelques liaisons de la commune de Jijel

Commune de destination		Distance en km	Effectif population (habitant)	Rotation/jour
Liaison de plaine	El Aouana	20	13 154	07
	Sidi Abdelaziz	29	10 145	06
Liaison de montagne	Texenna	24	15 602	03
	Djimla	50	17 348	04

Source. Etude du plan de transport à Jijel 2009+ calcul auteur.

La commune de Sidi Abdelaziz situé en zone de plaine, en dépit du fait qu’elle soit distante de 29 km du chef-lieu de la commune de Jijel, est desservie par six rotations par jour. En revanche, dans le cas de la commune de Texenna, celle-ci n’est desservie que par des liaisons dont la fréquence ne dépasse pas trois rotations par jour, même s’il n’y a que 24 km qui la séparent de la commune d’origine « Jijel ».

Conclusion

Le réseau routier à Jijel suit d’une manière générale la distribution de la population sur le territoire de la wilaya.

Au départ, ce réseau de routes notamment celui de l’arrière-pays était ajusté à une faible circulation à l’image de l’économie locale fondée sur la culture vivrière et l’exploitation familiale de la terre. Mais les mutations apparues dans l’économie rurale ont créé de nouveaux besoins de déplacement chez la population locale.

De ce fait, l’état des routes et les conditions de déplacement dans l’espace montagnard ont fait que le réseau routier dans son état actuel est incapable de suivre la dynamique interne de circulation routière qui est en plein essor : la distance en kilomètres et en « temps » rend les communications difficiles.

Les infrastructures de transport au niveau de la wilaya restent embryonnaires et ne peuvent suffire au développement des échanges à travers le transport de biens et de personnes. Les rapports que devraient entretenir la plaine d’un côté et la montagne d’un autre côté restent largement tributaires du niveau de développement de

l'infrastructure routière à Jijel. Ceci est aussi vrai pour les échanges de la wilaya avec les autres wilayat du pays.

Une route lorsqu'elle offre des conditions favorables à la circulation, représente une assise pour l'aménagement et la structuration de l'espace, et ce en rompant l'isolement et multipliant les possibilités par les transformations quantitatives et qualitatives qu'elle engendre dans les espaces enclavés.

La croissance de l'économie de la région, passe inévitablement par un réseau de routes dense et de bonne qualité dans l'ensemble de la wilaya. Par conséquent, les chemins vicinaux devraient être densifiés et améliorés en qualité pour jouer un rôle important dans la rupture avec l'isolement dans bon nombre de localités situées à bonne distance en temps du centre chef-lieu de wilaya, voire du centre chef-lieu de daïra ou de commune dans certains cas.

Bibliographie

- ANAT : Etude socio-économique de désenclavement des zones montagneuses dans la wilaya de Jijel, phases I, II et III, Alger 1987.
- AZZI H. : Enclavement et développement au Maroc, le cas de la province d'Errachidia. Thèse de doctorat en Géographie. Université d'Aix-Marseille I, Aix-en-Provence 1989, 484p.
- Bailly A. : La marginalité : réflexions conceptuelles et perspectives en géographie, sociologie et économie. Géotopiques. Paris 1983.
- BENACHENHOU A. : L'exode rural en Algérie. SNED, Alger 1981.
- CIRTACOM : Etude du plan de transport de la wilaya de Jijel. Rapports N° I et II. Constantine 2009.
- COTE M. : L'Algérie ou l'espace retourné, Flammarion, Paris 1988.
- COTE M. et autres: Dynamiques rurales dans le Maghreb profond, territoires en mutations. service des publications de l'université Paul VALÉRY, Montpellier 1999.
- COTE M. : « Les petites villes et leurs place en Algérie », in les petites villes dans le monde arabe, colloque URBAMA, Tours 1994.
- COTE M. : « Les montagnes du Maghreb : un cas de déterminisme géographique ? », in L'information géographique, volume 66, Paris mars 2002.
- COTE M. et autres : « Littoralisation et disparités spatiales, Machrek Maghreb », série d'articles in Méditerranée, N° 1.2, tome 91. Aix-en-Provence 1999.
- COURADE G. : L'Afrique des idées reçues. Belin, Paris 2006.
- DUBRESSON A. et CHALEARD J-L. : Villes et compagnes dans les pays du Sud : Géographie des relations, Karthala, Paris 1999.

- Entreprise de Gestion des Ports de Pêche (EGPP) : Guide des ports de pêches algériens, Alger 2009.
- ESCALLIER R. et autres : les nouvelles formes de la mobilité spatiale dans le monde arabe, tome I et II. URBAMA, Tours 1995.
- FONTAINE J.:«villages kabyles et nouveau réseau urbain en Algérie. Le cas de la région de Bejaïa », in URBAMA, N° 12, Tours 1993.
- KATEB K. : « Population et organisation de l'espace en Algérie », in L'espace géographique, N° 2003-4, Paris 2003, p. 311-331.
- LOMBARD J. : «Quand les transports (dé)lient compagnes et villes» in DUBRESSON A. et CHALEARD J-L. : Villes et compagnes dans les pays du Sud : Géographie des relations, Karthala, paris 1999.
- PRENANT A. et SEMMOUD B. : « Première approche sur les mutations des processus migratoire en Algérie », in Acte du colloque de Grasse 1995, sous la direction de R. ESCALLIER et P. SIGNOLES, Grasse 1995.
- TROIN J-F. et autres: Le Maghreb hommes et espaces, Armand Colin, Paris 1985.
- TROIN J-F. : Les souks marocains : marchés ruraux et organisation de l'espace dans la moitié nord du Maroc. Edisud, Aix-en-Provence 1975.
- WILAYA DE CONSTANTINE : Aménagement de la zone : Djidjelli, Collo, El Milia. Tome I, II et III. Constantine 1967.
- WILAYA DE JIJEL : Monographie de la wilaya, Jijel 2010.
- WILAYA DE JIJEL : Etat des lieux du secteur des transports de la wilaya de Jijel et ses perspectives de développement. Direction des transports, Jijel 2006