REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES DE GESTION

Mémoire de master en sciences de gestion

Option : Management public

THEME :

Gestion et planification des transports urbains des personnes en Algérie, nécessité et faisabilité ? Cas de la ville de Tizi-Ouzou.

Sous la direction de :
Mme AGHARMIOU née RAHMOUN Naima

Présenté par :

ADJEROUN Azouaou

TINKICHT Dehbia

Membres de jury:

Président: Mr SI-MOHAMED Djamel, Professeur, FSECG, UMMTO.

Rapporteur: Mme AGHARMIOU née RAHMOUN Naima, MCA, FSECG, UMMTO.

Examinateur :MrLAICHEMohammed, MCB, FSECG, UMMTO.

Promotion : 2015-2017

Remerciements

Nous tenons à remercier notre encadreur Mme AGHARMIOU Naima pour l'orientation, la confiance, la patience qui ont constitué un apport considérable sans les quelles ce travail n'aurait pas pu être mené.

Nos remerciements s'adressent aussi à nos encadreurs de différentes directions en l'occurrence Mr HADDOUCHI Mbarek, Mr SALAT Hocine de la direction de transport, Mr AOUICHE Boualem de la commission de circulation de l'APC et Mr ABBOUR Youcef de la subdivision de l'urbanisme, de l'architecture et des constructions(SUAC) pour leurs apports très précieux à notre travail.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.

ADJEROUN Azouaou

TINKICHT Dehbia

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à : mes chers parents qui m'ont encouragé et accompagné tout au long de mon cursus, à mes frères et sœurs, ma femme et mon fils Mohand Ameziane.

Azouaou ADJEROUN

Je dédie ce modeste travail à : Mes chers parents, mes chers frères et sœurs, mes belles sœurs, mes neveux et nièces, mon binôme et sa famille, à tous mes amis (es) en particulier Yasmine et Karim.

A tous les étudiants du master Management Public session 2015-2017

Dehbia TINKICHT

Liste des abréviations

ANDI : Agence Nationale de Développement de l'investissement

ANGEM : Agence Nationale de Gestion du Micro Crédit

ANSEJ : Agence Nationale de Soutien à l'Emploi de Jeunes

BM : Banque Mondiale

BHNS : Bus à Haut Niveau de Sécurité

CHU : Centre Hospitalier-Universitaire

CL : Collectivité Locale

CREAD : Centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement

CW : Chemin de la Wilaya

DPSD : Direction de la Programmation et de Suivie Budgétaire de la Wilaya de Tizi-Ouzou

DTW : Direction de Transport de la Wilaya

DUC : Direction d'urbanisme et de la construction

FFE : Facilité de Financement Elargie

HLM : Habitation à Loyer Modéré

MC : Ministère de Commerce

MF : Ministère des Finances

MHU : Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme

MICL : Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales

MT : Ministère de Transport

MTP : Ministre des Travaux Public

ONU : Organisation des Nations Unies

ONS : Office Nationale des Statistiques

PAS : Plan d'Ajustement Structurel

PCD : Plan Communal de développement

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat

RN : Route Nationale

SUAC : Subdivision de l'Urbanisme, de l'Architecture et des Constructions

SUCH : Subdivision de l'Urbanisme, des Constructions et de l'Habitat

TO : Tizi-Ouzou

ZHUN : Zone d'Habitat Urbain Nouvelle

Sommaire

Introduction générale ……..01
Chapitre 01 : Contours conceptuels et théoriques sur les villes et les transports……05
Introduction du chapitre……..05
Section 01 : Essai de définition de la ville…….....05
Section 02 : Définition, mode et historique des transports urbains en Algérie25
Conclusion du premier chapitre……...18
Chapitre 02 : Evolution des villes et mode de fonctionnement et d'organisation des transports publics urbains en Algérie……...20
Introduction du chapitre……...20
Section 01 : l'économie algérienne entre hier et aujourd'hui……...20
Section 02 : Le cadre réglementaire et législatif des transports publics urbains…….....25
Section 03 : L'organisation et le fonctionnement des transports collectifs urbains……..30
Conclusion du deuxième chapitre……31
Chapitre 03 : Le secteur de transport dans la ville de Tizi-Ouzou……...35
Introduction du chapitre……..35
Section 01 : Naissance de la ville de Tizi-Ouzou…….35
Section 02 :L'apport des instruments d'urbanisme sur la ville de Tizi-Ouzou……...39
Section 03 : Le secteur de transport urbain à Tizi-Ouzou……....43
Section 04 : perspectives……..61
Conclusion du troisième chapitre…….....65
Conclusions générale …….....67

Introduction générale

Introduction générale

Depuis l'indépendance, les villes algériennes ont connu une urbanisation accélérée due à l'exode rural massif et à l'élévation du niveau de vie des citoyens. Cette urbanisation est caractérisée par l'urgence afin de rattraper les retards enregistrés en termes de besoins de la population (Habitats, infrastructures…etc.). Mais l'urbanisation accélérée a provoqué des déséquilibres et des dysfonctionnements, ce qui a poussé les pouvoirs publics à mettre en œuvre des politiques de planification urbaine, notamment en ce qui concerne la problématique des transports urbains.

En effet, la croissance des villes a eu des impacts directs sur l'augmentation du nombre de déplacements des voyageurs et des marchandises dans l'espace urbain. Ce qui a engendré progressivement des problèmes de gestion et d'organisation des transports.

Le passage de l'Algérie d'une économie planifiée à une économie du marché a provoqué de profonds changements, d'une économie socialiste, l'Algérie passe à la libéralisation de son économie. Pour le domaine de transports, objet de notre recherche, on passe d'un secteur de transport complètement géré et organisé par l'Etat à la naissance d'un secteur de transports privé.

Dans le cadre du programme de la relance entamé dans les débuts des années 2000, le gouvernement algérien à travers ses différentes politiques de développement (ANSEJ, ANGEM, ANDI, crédits à la consommation) a encouragé les citoyens et les entreprises à acquérir des véhicules touristiques ou professionnels, ce qui a provoqué une augmentation du taux de motorisation. En 2016, on estime que le parc automobile est d'un véhicule pour 7 habitants[1].

Les pouvoirs publics ont aussi encouragé l'investissement dans les secteurs des transports par l'octroi de crédits pour l'acquisition des moyens de transports. Le but de ces différents programmes était d'accompagner l'amélioration des infrastructures et des équipements afin d'absorber le parc automobile sans cesse croissant.

[1] www.ons.dz

A travers l'exemple de la ville de Tizi-Ouzou, nous nous intéressons aux transformations connues dans le domaine des transports en Algérie. Il s'agira aussi de voir comment ces changements sont venus répondre à une demande en transport de plus en plus grande.

Si nous avons choisi un sujet portant sur la problématique de transport urbain, c'est parce qu'en tant que service public, le transport urbain concorde parfaitement avec notre formation de master en Management Public.

Notre question principale est posée ainsi : ***Comment se fait la gestion des transports urbains des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou et quelles sont ses répercussions sur la ville ?***

Afin de répondre à ce questionnement et en vue d'apporter quelques éclairages sur le sujet, nous formulons quelques sous-questions :

1- Quelles sont les conceptions théoriques sur la notion la ville et celle des transports ?
2- Quels sont les modes de fonctionnement et d'organisation des transports publics urbains de personnes ?
3- Quelles sont les modalités de gestion du secteur de transport en Algérie et son évolution ?
4- Comment se présente le secteur de transport public urbain des personnes dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?

A partir des éléments de la problématique, nous nous permettons d'émettre les hypothèses suivantes :

1. La notion de transport urbain comme service public ne peut pas être isolée de celle de la ville, l'une et l'autre évoluent étroitement.
2. La question des transports évolue avec la croissance des villes algériennes, la libéralisation vient renforcer les besoins de ce secteur.
3. La ville de Tizi-Ouzou est congestionnée à cause des problèmes d'organisation et de gestion de transport et non en raison du manque du parc roulant ou infrastructurel.

La méthodologie :

Nous situons la démarche de notre recherche dans un cadre scientifique en adoptant l'approche hypothético- déductive. Pour cela nous allons faire une revue de la littérature à partir d'une recherche documentaire et bibliographique (ouvrages, articles, revues, mémoires…).

Après une analyse théorique des concepts clés nous entamons le travail empirique à partir des résultats de l'enquête de terrain menée auprès des services concernés par notre recherche.

Pour ce faire, nous ferons un stage auprès de la direction des transports de Tizi-Ouzou ou nous collecterons les différentes informations et données à notre problématique. Nous aurons aussi à mener des entretiens avec les responsables de cette direction mais aussi avec celle de l'urbanisme qui nous éclairera sur l'évolution physique de la ville. La recherche théorique suivie par les investigations de terrain devraient aboutir à la vérification des trois hypothèses émises dans notre problématique.

Chapitre 01

Contours conceptuels et théoriques des villes et des transports

Chapitre 01 : Contours conceptuels et théoriques des villes et des transports.

Introduction

Dans ce premier chapitre, nous allons faire un aperçu sur la notion de la ville, ses fonctions, son lien avec le transport tout en déterminant l'importance des transports dans l'économie des villes.

La notion de la ville de par sa complexité est difficile à cerner, ce qui ne nous permet pas une définition standard, chaque discipline (la géographie, la sociologie, l'économie…etc.) à sa propre définition du fait urbain. Le fait urbain est apparu il y a des millénaires dans les foyers des grandes civilisations (vallée de l'Indus, du Nil et du Jordain, du Gange, méditerranée…etc.). La révolution industrielle du 18ème et 19eme siècle a donné un coup d'accélérateur au phénomène urbain au point ou aujourd'hui on compte des villes gigantesques ou multimillionnaires (Tokyo, New York, Mexico, Londres, Paris…etc.).[2]

La ville constitue de nos jours le cadre de vie de la grande partie de la population dans le monde. Plus d'un habitant sur deux vit en ville selon les organisations internationales (BM, ONU). C'est un lieu de résidence, d'échange et d'exercice de la plupart des activités, travail, achats, loisirs…etc.

Section 01 : Essai de définition de la ville

La ville peut se définir en tenant en compte plusieurs critères. Dans ce qui suit, nous présentons quelques définitions.

1.1. Définition de la ville :

La définition de la ville englobe l'aspect statistique et fonctionnel.

1.1.1. Définition analytique

Chaque discipline scientifique met en relief des éléments qui confortent sa définition du fait urbain.

Le point de départ pour comprendre la ville est historique. Dans le passé, la ville est apparue avec l'apparition d'un surplus agricole du à l'accumulation des

[2]1h1ttps://histoiretec.wordpress.com/2012/10/31/la-ville-definition-fonctions-problemes/

richesses rurales capables de dégager de surplus de production. Donc le surplus est considéré comme une condition de la création d'une ville. Cependant, cette condition n'est pas suffisante pour la création d'une ville d'où beaucoup de travaux ont été faits dans le but de répondre à la question principale : ***pourquoi les hommes s'agglomèrent ?***

La première réponse aété fournie par les sociologues. Pour Y. Grafmeyer La ville « est à la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux. »[3] La ville renvoie donc à deux ordres de réalité : d'un côté, une ville statique (élémentsmatériels) de l'autre, une ville dynamique, composée de citadins et de groupes en relation. En outre, les sociologues de l'école de Chicago définissent quant à eux la ville comme étant un milieu écologique qui influence fortement les comportements[4].

Les géographes contemporains comme Pierre George, définissent la ville comme « un groupement de populations agglomérées caractérisé par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale ».[5]

Dans le passé, la ville a été souvent absente de la pensée économique. Ce n'est qu'au 18ème siècle (R.Cantillon) où la ville était conçue à la fois comme une forme fondamentale de l'organisation et un élément clé de la croissance économique. [6]

En raison de l'intérêt tardif des économistes pour la ville, l'économie urbaine ne s'est développée que récemment. Cependant, le point de départ de l'économie urbaine n'a pas été issu d'une problématique scientifique mais de souci de répondre à des questions concrètes. L'économie urbaine est née d'un besoin d'action[7]. Le point de départ est la conscience d'une crise urbaine qui tend à se développer : la ville émerge comme objet scientifique à travers ses dysfonctionnements.[8]

[3] Jean-MARC STEBE, Herve MARCHAL, « Appréhender, penser et définir la ville ».2010.p 4.
[4] J-ETIENNE, F-BLOESES, J-P-NORECK, J-P-ROUX, « Auteur de la culture urbaine ». Dictionnaire de sociologie, Italie : HATIER, 2009, P414/415
[5] Villes, villages et communes de France et d'outre mer : http://www.ma.ville.online.fr/
[6] Catherine Baumont, Hubert Beguin, Jean-Marie Huriot. « Définir la ville ». [Rapport de recherche] laboratoire d'analyse et de techniques économiques(latec). 1996. p3.
[7] Phillipe Aydalot, « Economie régionale et urbaine », édition Economica Paris 1985.
[8] Phillipe Aydalot, op.cit.p290.

L'économie urbaine est née afin d'apporter des réponses à des problèmes apparus dans les années 50 après la 2eme guerre mondiale qui a entrainé la destruction des villes européennes. Parmi ces problèmes : problèmes de logements ; la gestion locale de la crise économique et la planification des transports urbains. Ce dernier point constitue en effet l'objet de notre recherche.

L'économie insiste sur le rôle de la ville comme productrice de richesse en ce qu'elle aide a réalisé les économies d'agglomération et des économies d'urbanisation.[9]

Cependant, toute ville est une agglomération spécifique, complexe dans sa composition et dans son organisation, mais toute agglomération n'est pas une ville, comme nous l'avons compris dans le cours de l'économie urbaine[10] dans le cadre de notre formation.

1.1.2. Définition fonctionnelle :

La ville est le résultat d'un processus cumulatif d'agglomération d'activités diversifiées[11]. Elle se définit aussi par la spécificité de ses fonctions dans l'économie. A l'origine, les villes remplissent trois fonctions traditionnelles : militaire, religieuse et de commandement.[12]

La ville est le lieu où les activités économiques sont coordonnées. La coordination de l'économie est une fonction spécifique majeure de la ville. La ville peut être définie comme « une agglomération autour d'activités réalisant ou accompagnant la fonction de coordination de l'économie au-delà de son propre territoire » (Bourdeau le page et Huriot, 2005b).

La coordination est spécifiquement urbaine. Elle est une fonction permanente et universelle des villes. Les villes coordonnent les marchés des biens et services et du travail, les mouvements de personnes et les échanges d'information ainsi que toute forme d'activités économiques (Recherche, innovation, la production, finance…etc.).

[9] Denise Pumain, « villes et systèmes des villes dans l'économie », in revue économie financière, 2006. P 2.
[10] Cours d'économie urbaine assuré par Mr SI-MOHAMMED, session 2015, année universitaire 2016/2017. Master Management Public, FSECG, UMMTO.
[11] Jean-Marie Huriot, Lise BOURDEAU-LEPAGE, « Economie des villes contemporaine », édition Economica 2009. P 31.
[12] Selon la charte d'Athènes, la ville se résume en quatre principales fonctions qui sont Habiter, se produire, se récréer et se déplacer. Ces fonctions correspondent aux besoins quotidiens des individus.

1.1.3. Définition statistique le mesurable

Le critère statistique (numérique) ou densité de la population, renvoie au nombre d'habitants, la population semble l'indicateur le plus commode pour une définition de la ville.

Mais ce critère est variable d'un pays à un autre. Selon les statistiques des nations unis : 250 habitants au Danemark ,2000 en France ,5000 en Algérie, 11000 en Egypte, 30000au japon…etc.[13] Ce critère n'est pas suffisant que si les limites physiques de la ville sont clairement posées. Dans notre recherche nous allons retenir les critères de l'ONS pour l'Algérie.

Le critère de densité a souvent été utilisé pour définir la ville. La densité est le résultat du rapport entre la population et la superficie. Cette notion de densité traduit les modes d'occupation des sols.

1.1.4. Définition de la ville selon l'ONS

Nous nous basons sur l'armature urbaine 2008 en raison de l'absence des données actuelles, le RGPH 2018 n'a pas encore eu lieu.

Dès l'indépendance, l'Algérie a réalisé cinq recensements (1966,1977, 1987, 1998, 2008). Dans chaque recensement, des critères ont été adoptés pour distinguer la population urbaine et rurale. Cependant, ces critères ont été l'objet de nombreuses critiques et débats entre les différents utilisateurs.

Bien qu'il n'existe pas de mesures universellement acceptées de l'urbain, l'Office National des Statistiques (ONS) a retenu pour 2008 la même définition qu'elle a utilisée en 1998.

- Le seuil minimum est de 5000 habitants.
- L'activité économique : 75% de la population urbaine devait être employé dans l'industrie et les services et moins de 25% employé dans l'activité agricole.

[13] fr.vikidia.org/wiki/Ville

- Les caractéristiques urbaines : la présence des services d'intérêts publics (les équipements collectifs, sanitaires, éducatifs…etc.).
- Le taux annuel moyen d'accroissement de la population qui désigne le degré d'attraction de l'agglomération.
- Le rang administratif, comme les agglomérations nouvellement promues-chef lieux de la wilaya ou de daïra.[14]

L'unité urbaine retenue est l'agglomération qui est un ensemble de constructions en nombre supérieur ou égal à 100 telle qu'aucune d'elle ne soit séparée de 200 mètres. L'agglomération est dite « urbaine »[15] dès lors que ces cinq critères seront satisfaits.

C'est sur la base de cette définition que se fait le RGPH pour déterminer le nombre et la taille de la ville. Dans l'attente du RGPH 2018, nous n'avons pas le choix que d'utiliser les définitions du RGPH de 2008.

On remarque qu'il n'existe pas une définition globale ni définitive de la ville, sa définition dépend du point de vue subjectif des acteurs. Mais il existe des critères qui nous rapprochent de sa définition, et ces critères changent d'un pays à un autre et évoluent avec le temps. C'est une notion évolutive, mais surtout relative[16].

1.2. La ville et l'urbanisation en Algérie :

L'urbanisation est un phénomène qui a pris de l'ampleur au cours des derniers siècles. Il apparait nettement dans l'essor des villes, le cas de l'Algérie est très parlant.

Le phénomène d'urbanisation s'est intensifié partout dans le monde. Les villes ont connu une forte urbanisation due à l'exode rural et aux progrès réalisés depuis le milieu de 18ème siècle dans les différents domaines (scientifiques, techniques, technologiques…etc.). Il s'explique aussi par les dynamiques des économies des pays notamment le développement des secteurs industriels et tertiaires au détriment du secteur de l'agriculture.

[14]L'armature urbaine RGPH 2008 /Les principaux résultats de l'exploitation exhaustive / Office National des Statistiques. - Alger : O.N.S., 2011.
[15] Cours de Mr SI MOHAMED, « L'économie urbaine » master 2 Management Public, session 2015-2017, FSECG, UMMTO.
[16] Cours de Mr LAICHE Mohamed, TD, Economie urbaine, master 2 Management Public, 2016/2017.

1.2.1. L'urbanisation en Algérie

L'Algérie a connu depuis l'indépendance une urbanisation accélérée due à une croissance démographique spectaculaire et des mouvements migratoires des campagnes vers les villes.

A partir des années 70, l'Algérie a opté pour une politique économique inspirée du modèle des industries-industrialisante. Durant cette période, l'Algérie a connu un taux d'urbanisation important. D'après les recensements de 1966, 1977, 1987, 1998, et 2008 le taux d'urbanisation est en augmentation permanente. Le taux d'urbanisation est passé[17] de 31% En 1966 à 63% en 2008.

En se référant au tableau n° 01, on constate que durant la période 1966-1987 la population totale du pays a été multipliée par 1,9 alors que la population urbaine est multipliée par 3. Ce taux est révélateur d'une urbanisation massive du pays, qui peut s'expliquer par une forte natalité due à l'amélioration des conditions de vie et une forte implantation des infrastructures de développement dans les grandes villes et les agglomérations du pays.

Selon l'ONS, la population algérienne totale en 2016 est de 41, 3 millions dont la population urbaine est de 29,11 millions avec un taux d'urbanisation de 71, 3% qui passera à environ de 74% en 2020. Ce que signifie que la population algérienne devient de plus en plus urbaine.

[17] RGPH 2008, ONS.

Tableau 01 : Evolution de la population urbaine entre 1966 et 2008

Année	Pop urbaine	Pop rural	Pop total	Part de la pop urbaine
1966	3 778 842	8 243 518	12 022 360	31,43%
1977	6 686 785	10 261 515	16 948 300	39,45%
1987	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49,67%
1998	16 966 937	12 133 926	29 100 863	58,30%
2008	21 405 859	12 669 053	34 074 912	62,82%

Source : Tableau élaboré à partir des données de RGPH 2008.

Tableau 02 : Evolution du taux d'urbanisation entre 1988 et 2008

Année	Pop urbaine	Taux d'urbanisation	Pop total
1966	3 778 842	31%	12 022 360
1977	6 686 785	39%	16 948 300
1987	11 444 249	50%	23 038 942
1998	16 966 937	58%	29 100 863
2008	21 405 859	63%	34 074 912

Source : Tableau élaboré à partir des données de RGPH 2008.

Les tableaux 1et 2 illustrent les évolutions des populations urbaine et rurale ainsi que le taux d'urbanisation obtenu à partir des différents recensements réalisés depuis l'indépendance.

L'urbanisation des villes Algériennes a été rapide ce qui est due à plusieurs facteurs qui sont : l'accroissement naturel, l'explosion démographique, l'afflux des ruraux vers les villes, l'industrialisation et la concentration des emplois en ville.

L'urbanisation accélérée et non contrôlée des villes algériennes[18] ont contribués à l'apparition de nombreux problèmes tels que : le déséquilibre des territoires, concentration de la population au nord, l'étalement urbain non maitrisée et donc l'apparition de périphéries urbaines désorganisées et pauvres. Ces problèmes ont rendu le fonctionnement et la gestion des villes très difficile.

Face à ces conséquences négatives du processus d'urbanisation, la planification urbaine est apparue comme une préoccupation majeure des autorités dans le but d'apporter des solutions aux maux de la ville.

L'Algérie a mis en place un certain nombre d'instruments pour contrôler la croissance des villes. Une loi spécifique 90-29 du 1 décembre 1990 portant sur l'aménagement et l'urbanisme a été promulguée. Selon cette loi, le PDAU[19] et le POS[20] sont les deux principaux outils de l'urbanisme.

Parmi les objectifs qu'a fixés l'Etat, on note l'intégration des transports dans la planification urbaine. La loi 90-29 du 1 décembre 1990 à travers ses articles n'a pas évoqué réellement la question des transports[21]. Ce n'est qu'avec l'adaptation de la loi 01-13 du 17 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres que les principes et les règles de l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises ont été instaurés.

Cette loi a confirmé le rôle des transports terrestres dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire tout en affectant à l'Etat et aux collectivités locales la mission de prise en charge de la gestion et de l'organisation des transports.

Conclusion

Aujourd'hui la population mondiale est majoritairement urbaine, les villes sont en croissance permanent, 70% de la population mondiale vit en ville. La ville algérienne à tardivement grandi à cause de la colonisation française.

[18] SEFOUHI Linda, « croissance urbaine et son impact sur l'environnement de la ville de BATNA », 2013, p02.
[19] PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
[20] POS : Plan d'Occupation des Sols.
[21] Tahar BAOUNI, « Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes », p07.

Après l'indépendance, les villes algériennes ont connu une forte urbanisation dû à l'exode rural, l'explosion démographique, l'industrialisation et la concentration des emplois en ville.

L'urbanisation accélérée et non contrôlée des villes algériennes a rendu leur gestion problématique. En effet, la vie en ville est devenue difficile (construction informelle, embouteillage…etc.). D'où la prise de conscience des autorités publique de la nécessite de mettre en œuvre une planification urbaine capable d'apporter des solutions aux maux de la ville. Parmi les objectifs fixés par l'Etat, on a la question de la planification des transports urbains.

Section 02 : Définition, mode et historique des transports urbains en Algérie

Introduction

La ville et le transport sont intimement liés. Sur le plan théorique, le principe d'accessibilité développé par l'économie urbaine permet d'aborder la question du transport, du coût de transport …etc. nous nous proposons dans cette section de donner les éclairages théoriques relatifs au transport après un détour historique nous permettant de comprendre l'évolution de ce moyen qui a évolué avec l'évolution des villes.

2.1. Définition de transport

Selon les différentes sources consultées,[22] le transport d'une manière générale est défini comme une action de déplacer quelqu'un, quelque chose sur une certaine distance par des moyens appropriés.

2.1.1. Définition des transports urbains

Les transports urbains concernent les différents moyens de transport qui sont propres à une villeou un milieu urbain. De ce fait, « le transport urbain est un transport de personnes effectué avec des moyens des transports collectifs selon un périmètre urbain et ou préurbain défini.[23] »

[22] Dictionnaire, wikipédia.
[23] DJERMOUNE LAMIA -YAICHE SAMIRA, « calcul des couts de revient d'un titre de transport urbain : cas de l'ETUSB », mémoire de mater en sciences économiques,option économie du transport.2016. P4.

Le transport se caractérise par des éléments matériels tels que les infrastructures, le parc roulant et des éléments immatériels tels que l'aménagement du territoire, le plan de transport, la gestion de transport …etc.les transports urbains se caractérisent en tant que service public par l'accessibilité et la mobilité.

Le transport est l'une des plus importantes activités humaines. Il est indispensable dans l'économie et joue à ce titre un rôle majeur dans la croissance économique, la création d'emplois et les interactions spatiales entre les différents lieux géographiques.

2.1.2. Le transport en tant que service public

Le service public est défini comme toute activité d'une collectivité locale visant à satisfaire un besoin d'intérêt général. Il est exercé directement par l'Etat ou les collectivités locales ou sous son contrôle.

La notion d'intérêt général découle du principe d'égalité devant le service public qui se caractérise par l'indivisibilité et l'impossibilité d'exclusion.[24]

Le service public est régi par un certain nombre de principes qui sont :

- **L'égalité** : Qui signifie que toutes personne ont le même droit d'accéder au service public et doivent être traitées de la même manière quelque soit leur situation.
- **La continuité** : Les services publics doivent fonctionner de manière régulière sans interruption autre que celle prévue par la règlementation. Cette continuité concrétise celle de l'Etat (certains services sont essentiels pour la souveraineté : la police, la justice, l'armée…etc.) et celle de la satisfaction des besoins des usagers[25]. Le droit de grève est compatible avec ce principe et il est réglementé dans certains services publics (service réduit dans les transports en commun par exemple).
- **L'adaptabilité** : Les services publics doivent pouvoir être adaptés, chaque fois qu'il le faut, à l'évolution des besoins collectifs et aux exigences d'intérêt général.

En Algérie, la loi 01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres définit les principes et les règles de fonctionnement et

[24] Cours de Mme Agharmiou, « gestion des collectivités locales », master2 Management Public 2016-2017.
[25] Fanny PETIT, « quels sont les principes de services publics, services publicsen Europe », 2005.

d'organisation des modes de transports. Cette loi reconnait les transports comme un service public et désigne cette activité comme une activité d'intérêt général fonctionnant selon les trois principes : l'égalité, la continuité et l'adaptabilité.

2.1.3. L'accessibilité ; élément de l'économie urbaine

Le transport à pour but l'amélioration de l'accessibilité du territoire. Selon les différentes lectures, l'accessibilité est liée aux lieux et aux personnes constituant ainsi des interactions entre l'homme et son milieu. Elle permet de faciliter à l'ensemble de la population le déplacement dans la ville quel que soit leur origine sociale et leur niveaux de motricité.

Le transport urbain peut être collectif ou individuel, le but est de garantir l'accessibilité et de faciliter les déplacements à la population. Plus le système de transport urbain est performant, moins il y a des disparités.

Une autre notion semble aussi importante pour comprendre l'accessibilité, c'est celle de la mobilité.

Le terme de la mobilité est assez récent, c'est un élément constitutif de la métropole moderne. De ce fait, une meilleure gestion des déplacements nécessite la prise en compte de la dimension urbaine de la mobilité.[26]

La notion de la mobilité est définie comme la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer. C'est la propension d'une population à se déplacer.[27]

La mobilité urbaine concerne l'ensemble des déplacements des individus en milieu urbain. Elle relève des activités quotidiennes ou routinière (travail, achats, loisirs…etc.). Le déplacement est l'unité de mesure de la mobilité.

Dans le cadre de développement durable, la mobilité a élargi la dimension au-delà du transport routier à tous les modes doux (vélo, marche à pied) dans la but de préserver l'environnement et assurer une mobilité durable[28].

[26] DJERMOUNE LAMIA -YAICHE SAMIRA(2016) op.cit.p16.
[27] Pierre Merlin, Françoise Choay et al, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ».Paris, PUF, 1998, p744.

La mobilité se caractérise par des éléments divers qui sont : L'origine de la destination, la durée, l'horaire, le motif de déplacement, et le mode de transport utilisé). Elle est fonction de la possibilité de se déplacer d'où la notion de l'accessibilité qui est un concept central de l'économie urbaine.

2.2. Les transports en Algérie

Vu l'importance des transports des personnes en Algérie et les énormes budgets alloués pour la modernisation et le développement de ce secteur. Dans cequi suit, nous allons faire un bref aperçu sur le transport de personnes en Algérie.

2.2.1. Bref historique des transports urbains en Algérie

La ville a longtemps été une ville pédestre. C'est la révolution industrielle et les bouleversements technologiques qui vont permettre le développement des transports.

Durant les années 70 et 80 dans les moyennes et grandes villes algériennes, des opérateurs publics du transport ont été créés et soutenus financièrement par l'Etat. Durant les années 90 et avec la crise financière qu'a traversée le pays ces opérateurs publics de transport se sont retrouvés en manque de subventions et le secteur en plein crise. Conséquences, le parc public de transport s'est réduit progressivement (opérateurs historiques) au profit du développement du secteur privé de transport.

Ainsi, la déréglementation du marché de transport et l'apparition de nouveaux opérateurs privés ont redonné le souffle au secteur. Avec l'augmentation de l'offre de transport l'Etat s'est retrouvé à nouveau dans l'obligation de réglementer et de gérer ce secteur afin d'équilibrer l'offre et la demande de transport.

2.2.2. Les modes de transports en Algérie

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées. Ce sont les transports terrestres (routiers et ferroviaires ou

[28] SAIDI Sofiane, ALI Linda, « le plan de circulation urbaine : quels apports sur la mobilité dans la ville de Béjaia ? », mémoire de master option économie des transports, 2016/2017, p18, université Abderrahmane Mira-Bejaia.

guidés), les transports maritimes, les transports aériens, voies d'eau (fleuves et canaux), individuels ou collectifs[29].

La disponibilité de plusieurs modes de transport permet aux usagers de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le cout, la vitesse, et cela en fonction de leurs objectifs et les caractéristiques de chaque moyen de transport.

A chaque mode de transport correspond ses propres infrastructures (les routes, les chemins de fer, ports, aéroports, gares…etc.) et constituent une source de base des transports. Les infrastructures participent aux choix et aux politiques des autorités intéressées (Etat, CL) pour répondre aux objectifs de l'aménagement de territoires.

Conclusion

La ville et le transport sont intimement liés. Le transport tient une place importante dans la ville. Il met en place les relations entre les personnes et les activités en vue de faciliter les interactions spatiales et sociales.

Les transports sont définis comme une action de déplacement, les transports ont connu depuis la diligence jusqu'à la voiture des évolutions importante dues à l'évolution des besoins de la population urbaine.

Aujourd'hui, la morphologie des villes est devenue un élément déterminant dans la mise en place des moyens de transports spécifiques à chaque ville.

Le transport en tant que service public à pour but de satisfaire un besoin d'intérêt général. Il est régi par certains principes à savoir l'égalité, la continuité, l'adaptabilité et l'accessibilité.

[29] Fr.wikipedia.org/wiki/transport-en-Algérie consulté le 11/04/2018.

Conclusion du premier chapitre

Les villes algériennes à l'instar des villes du monde ont connu une urbanisation caractérisée par l'urgence due à l'exode rural et à la croissance démographique spectaculaire. Cette forte urbanisation a rendu la gestion des villes difficile surtout en termes de déplacement.

Le transport est défini comme une action de déplacement, et caractérisé par des moyens matériels et immatériels. En tant que service public, le transport vise à satisfaire les besoins des citoyens par l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité.

Le transport est l'une des principales fonctions de la ville. Ils sont intimement liés et l'un évolue étroitement avec l'évolution de l'autre. Les transports ont longtemps façonné les villes et ont contribué à leur essor et les villes tirent parti des avantages et des opportunités de développement des réseaux de transport.

Chapitre 02

Evolution des villes et mode de fonctionnement et d'organisation des transports publics urbains en Algérie

Chapitre 02 : Evolution des villes et mode de fonctionnement et d'organisation des transports publics urbains en Algérie

Dans ce second chapitre on va faire un aperçu général sur l'économie algérienne et sur sa transition vers l'économie du marché qui a nécessité la libéralisation des secteurs clé de son économie à l'instar des transports. La libéralisation des transports est faite dans un cadre réglementaire et institutionnel pour une meilleure gestion, planification et organisation des transports.

Section 01 : l'économie algérienne entre hier et aujourd'hui

Dans cette section, nous allons exposer les différentes étapes qu'a traversées l'économie algérienne de l'indépendance jusqu'à nos jours.

1.1. De 1962-1988 une économie planifiée

L'Algérie hérite, au lendemain de son indépendance, d'une économie agraire et sous- industrialisée. L'Algérie à l'instar des pays colonisés, a décidé de rompre avec l'économie coloniale par la récupération des richesses nationales (logements, entreprises, commerces, terres…etc.) et par la mise en place d'un modèle de planification centralisée pour pallier aux insuffisances dont souffre son économie.

Depuis 1967, le gouvernement a mis en place un modèle de développement basé sur le modèle des « industries- industrialisantes » dans le cadre d'une planification centralisée. Ce modèle consiste à investir massivement dans le secteur industriel, le développement de ce secteur entrainant celui des autres secteurs. En plus de la planification centralisée, l'Etat a procédé à la nationalisation des secteurs clés de l'économie (la nationalisation des mines et des compagnies étrangères en 1966, les banques en 1967 et la nationalisation des hydrocarbures en 1971).

De 1967-1977 trois plans de développement se succèdent. Il s'agit du plan triennal (1967-1969) et les deux plans quadriennaux (1970-1973) et (1971-1977) dont l'objectif était la construction d'une industrie de base et la réforme de l'agriculture.[30]

Le choix de cette voie de développement et l'industrie industrialisante devait permettre à l'Algérie de réaliser son indépendance économique mais cela s'est fait au

[30] D'une économie planifiée à une économie de marché. www.ritimo.org/consulté le 05/06/2018.

détriment des autres secteurs comme l'agriculture, les infrastructures, les transports…etc.

1.2. La période 1978-1990 crise et restructuration

Cette période est caractérisée par la restructuration des entreprises qui vise à associer les investissements privés dans le développement économique du pays. Mais la crise économique mondiale de 1986 a mis l'Algérie dans un état critique dû à sa position mono-exportatrice parceque l'essentiel de ses recettes est tiré des hydrocarbures. Conséquences, les recettes d'exportation pétrolière se sont effondrées[31] de 36% entre 1985 et 1986, puis de 31% entre 1986 et 1987 et de 42% entre 1987 et 1988. Ce qui a poussé l'Etat a diminué les programmes d'investissement et à réduire les importations.

Les entreprises publiques comme privées connaissent des difficultés. Elles ont été au cœur des réformes économiques avec la loi sur l'autonomie des entreprises en 1988. Cette même année est marquée par des événements sociaux (la crise sociale de 1988) ce qui conduit à la fin du système du parti unique et de la planification centralisée donc une double ouverture de l'Algérie politique et économique.

En effet, cette période a connu la libéralisation de plusieurs secteurs : des marchés des biens et services et des facteurs de production, le pouvoir monétaire de l'administration à travers l'indépendance de la Banque Centrale d'Algérie, le commerce extérieur[32] et la fin du monopole de l'Etat sur les transports par la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports.

Les élections de 1991 et leur annulation plongea le pays dans l'insécurité, le désordre public et l'instabilité institutionnelle provoquant ainsi l'interruption des réformes entreprises déjà.

[31] Rachid MIRA. « L'autonomie du politique à l'épreuve de l'analyse des capitalismes, institution et ordre politique dans le modèle algérien ».Colloque Régulation 2015.Atelier : AT19.p.12.
[32] Mourad OUCHICHI, « l'obstacle politique aux réformes économiques en Algérie », thèse se doctorat en science politiques s/d de LAOUARI Addi, mai 2011, p13.

A l'arrivée d'un nouveau gouvernement en 1992, ces réformes ont été mises en causes[33], l'Algérie s'est retrouvée dans l'incapacité d'honorer ses engagements extérieurs en matière d'endettement et elle s'est retrouvée en cessation de payement. Ce qui va conduire le pays vers le programme d'ajustement structurel (PAS).

1.3. Le Programme d'Ajustement Structurel (1994-1998) :

En situation de cessation du paiement, le gouvernement demande le rééchelonnement de sa dette extérieure et négocie un PAS avec le FMI et la BM.

Le premier accord de rééchelonnement appelé « stand by » fut signé le 1 juin 1994 avec le club de Paris qui vise à améliorer l'état de la balance des paiements, il est suivi d'un deuxième accord dit de facilité de financement élargie (F.F.E) en 1995 avec Londres qui devait aider le pays à retrouver ces grands équilibres dans le cadre d'une économie du marché. [34]

Le plan d'ajustement structurel est devenu pratiquement le programme de travail du gouvernement depuis 1994 jusqu'au 1998, avec des mesures draconiennes qui ont entrainé la suppression de milliers d'emplois, la détérioration du pouvoir d'achat, l'augmentation du chômage, et les réductions des dépenses sociales essentiellement au niveau de l'éducation et de la santé.[35]

1.4. L'économie Algérienne de l'année 2000 à nos jours

Durant la période 2000- 2013, l'Algérie a réussi à préserver son économie des retombées de la crise mondiale. Le volume des investissements productifs a été augmenté tout en améliorant la prise en charge de la demande sociale [36](habitat, santé, routes, transports, alimentation, accès à l'eau, services publics...).

Durant cette période, les indicateurs économiques de l'Algérie sont pratiquement positifs avec une position extérieure extrêmement confortable et une réduction de sa dette extérieure. En 2006, l'Algérie àhonorer l'essentiel de ses

[33] Fatiha Talahite,« Réformes et transformations économiques en algérie », Economies et finances. Université Paris-Nord - Paris XIII, 2010.p 14.
[34] CHERIF CHAKIB, « Programme d'ajustement structurel et résultats socio-économiques en Algérie », in revue sciences humaines, n° 18, décembre 2002.P 42.
[35] A. MOUSSAOUI, Quelques conséquences des programmes d'ajustement structurel sur l'éducation, in revue sciences humaines n°16, décembre 2001, p 121.
[36] Revue de presse, 2000-2013 :« les indicateurs économiques de l'Algérie maintenus à des niveaux soutenables », le 11mai 2014 consulté le 20 /04 /2018.www.andi.dz.

engagements en remboursant sa dette par anticipation. En effet, l'Algérie a connu une embellie économique et financière ce que lui a permis d'investir dans des projets de développement économiques. De ce fait, des réalisations importantes sont lancées, des routes, des tramways, des autoroutes, des universités, des usines, etc. dans le but de relancer la production, la croissance et l'emploi.

Mais depuis 2014 à nos jours, l'Algérie fait face à une crise économique. En effet, La chute des prix du pétrole sur le marché international a affecté la situation financière du pays. Selon l'ONS, les exportations d'hydrocarbures représentent 93% du total des exportations, ce qui perdure la situation du pays dans sa position de pays mono exportateur.

La croissance économique a été maintenue en 2016 à 3,5% contre 3,8% en 2015. L'inflation a augmenté de4% en 2015 à 6,4% en 2016 due à la dépréciation de la monnaie nationale par rapport au dollar. Le taux de chômage a atteint 10,5% en 2016 avec une hausse ayant affecté plus les femmes et les diplômés de l'enseignement supérieur[37] .Ces indicateurs montrent l'étendue de la crise économique et son caractère structurel.

Malgré la crise financière qu'elle traverse, les pouvoirs publics tentent de maintenir la réalisation des projets lancés dans certains secteurs dont celui des transports. En effet, au niveau national, le projet de l'aéroport d'Alger qui a atteint les 90% des travaux sera livré fin 2018, l'extension du métro d'Alger…etc. au niveau local (wilaya de Tizi-Ouzou) a connu la reprise des travaux de téléphérique après l'arrêt du projet qui a atteint aujourd'hui les 40% de taux de réalisation et qui sera livré d'ici l'année prochaine.

La situation économique actuelle a suscité la mise en œuvre d'une série de réformes structurelles profondes pour faire face au cours faible du pétrole à savoir : Le développement de partenariat privé- public, la réduction de la facture des importations, la diversification des exportations, la lutte contre l'informel…etc. Toutes ces réformes visent à la diversificationde tissu économique du pays.

[37] Algérie, Rapport des services du FMI pour les consultations DE 2017 au titre de l'article IV, 12 mai 2017. P 4 www.imf.org.

Les différentes politiques économiques appliquées en Algérie ont eu un impact sur la croissance de l'espace urbain[38]. En effet après l'indépendance, l'Etat n'a pas accordé beaucoup d'importance au secteur de l'habitat. Ce n'est qu'à partir des années1970 avec la forte urbanisation qu'a connu les villes algériennes du à l'exode rural et à la croissance démographique spectaculaire que l'Etat s'est engagé dans des programmes d'habitats et d'équipements (zhun[39], zones industrielles et des lotissements), la modernisation des moyens de transports et des infrastructures (métro, tramway, autoroute Est-Ouest, téléphérique…etc.). Ces différents programmes sont réalisés grâce à l'embellie financière qu'a connue le pays a partir des années 2000.

Conclusion

A travers l'aperçu qu'on a donné sur l'économie algérienne on peut souligner son évolution et ses mutations. Pour chaque période de son développement, l'Algérie a mis en œuvre des moyens spécifiques.

En période d'économie planifiée, l'Etat a opté pour un nouveau système économique basé sur une planification centralisée et une industrialisation massive du pays. La crise mondiale de 1986 a affecté l'économie nationale avec une baisse brusque des exportations d'hydrocarbures, le déficit des entreprises publiques. L'Etat a lancé une série de réformes dont celle de l'autonomisation des entreprises en 1988 visant leur restructuration.

La crise sociale et politique plongea le pays dans un désordre public et institutionnel causant ainsi l'interruption des réformes entreprises et mettant le pays dans l'incapacité d'honorer ses engagements ce qui l'a mené à négocier un PAS avec le FMI et la BM.

Grâce à l'embellie financière et économique qu'a connue le pays à partir des années 2000, l'Etat s'est investi massivement dans but de relancer la croissance, la production et l'emploi.

[38]Nadia DJELLAL, « Morphologie urbaine et développement urbain durable : cas d'Alger », Colloque de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable. « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance »,21-23 septembre 2005, Université de Lausanne. P 09.
[39] Zone d'Hbitat Urbaines Nouvelles.

Cependant, Les politiques économiques ont eu un impact sur l'espace urbain car avec l'explosion des villes leur gestion est devenue problématique et surtout en termes de transport. Pour cela l'Etat a lancé des projets de modernisation des moyens de transports, les autoroutes, les tramways, les téléphériques…etc.

Section 02 : Le cadre réglementaire et législatif des transports publics urbains

Le secteur des transports urbains est encadré par de nombreux textes à caractère réglementaire et législatif. Plus de 150 textes ont été édicté depuis l'indépendance.[40]

2.1. Le cadre réglementaire :

La réglementation du secteur des transports publics à connu plusieurs étapes :

2.1.1. La période de 1962-1987, le monopole de l'Etat

Après l'indépendance, l'Etat était le principal acteur économique. Il a exercé le monopole sur tous les secteurs économiques y compris les transports par le biais des entreprises publiques relevant généralement des collectivités publiques.

Durant cette période, les transports sont gérés par les dispositions de l'ordonnance 67-137 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres. Selon cette loi les transports revêtent un intérêt public et relèvent du monopole de l'Etat.[41]

Selon les résultats d'une enquête menée par le CREAD[42], les transports durant cette période fonctionnaient bien, les tarifs réglementés et les entreprises publiques bénéficient des subventions de l'Etat pour l'acquisition de nouveaux véhicules et pour compenser les pertes occasionnées par les réductions des tarifs et la gratuité des transports pour certaines catégories.

Mais à la fin des années 80, L'Algérie a vécu une baisse brusque dès ses recettes pétrolières due au choc pétrolier. En Conséquence, les pouvoirs publics

[40]Samira RAMDINI, Malika AHMED ZAID, Zohra BOURAS, « Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement/réengagement de l'Etat. Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques / N°07- 2016.

[41] L'ordonnance 67-137 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres.

[42]Lila chabane, « Inégalité spatiale de l'offre en transport urbain de voyageurs par bus à Alger ». Ce travailest dans le cadre de projet de recherche sur la mobilité et les transports urbains à Alger.

perdent la capacité de financement et de développement des transports et les entreprises publiques souffrent d'une déficience financière devant l'incapacité de répondre à une demande diversifiée et croissante de transport. C'est dans cette optique que le gouvernement Algérien a décidé de dé monopoliser l'activité des transports et d'ouvrir le champ aux investissements privés en 1988.

2.1.2. La période de 1988-2001

En 1988, l'ordonnance 67-137 du 22 juillet 1967 a été abolie, mettant fin au monopole de l'Etat et ouvrant le champ aux opérateurs privés dans l'organisation des transports collectifs urbains. Le but étant d'améliorer l'offre de transport et de trouver de nouvelles formules de financement des infrastructures de transport.

Cette ouverture a été consacrée par la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. Cette loi vise à mettre en place des dispositifs législatifs et réglementaire et de poser des conditions appropriées pour une meilleure organisation des transports en associant le secteur privé dans sa gestion[43] afin de mettre en place un système de transport capable de répondre aux attentes des usagers.

Cette loi se distingue de son caractère précurseur car la loi sur la privatisation dans le pays n'a été adoptée[44] que plus tard, en1995.

2.1.3. La période de 2001 à nos jours

Cette période est caractérisée par l'ouverture du marché qui a complètement remodelé les activités de secteur des transports.

La loi 88-17 du 10 mai 1988 a été abrogé par la loi n°01-13 du 13 aout 2001. Cette nouvelle loi a pour but l'amélioration de la gestion des transports tout en apportant de nouveaux principes tels que : L'organisation des services de transport urbain en réseaux intégrés aux plans physique et tarifaire exploités sous le régime de la concession et la démonopolisation de transport ferroviaire tout en permettant à des

[43] Journal officiel la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports.
[44]Mohamed Arezki ISLI, « l'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », in ouvrage collectif, Chantal CHANSON-JABEUR et Saib MUSETTE, transports urbains et interurbains en Algérie, CREAD, 2002.p 21.

opérateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession, dans sa gestion et son exploitation technique et commerciale.[45]

2.1.4. Les conséquences de la libéralisation des transports publics

Selon une étude récente[46] sur la libéralisation des transports urbains en Algérie et ses conséquences,l'ouverture destransports aux investissements privés a permis l'amélioration de l'offre de transport tout en facilitant les déplacements pour les usagers. Mais au bout de plus d'une décennie de privatisation, la situation des transports urbains en Algérie, particulièrement dans les grandes villes a permis d'observer de sérieux dysfonctionnement qui ont provoqué de profonds bouleversements au sein de ce secteur. Parmi ces dysfonctionnements on trouve la dégradation de la qualité des transports urbains avec un manque de professionnalisme et un non-respect du cahier de charges, la concurrence déloyale entre les différents opérateurs privés, l'augmentation de l'usage des voitures particulières et le développement des transports informels par taxis clandestins

2.1.5. Le retour de l'Etat en tant qu'acteur régulateur

La libéralisation a apporté des solutions en termes quantitatif mais a contribué à la dégradation des services de transports urbains et à l'augmentation de taux de motorisation. Dans le but d'apporter des solutions à ces conséquences négatives, l'Etat s'est fortement impliqué en tant qu'acteur régulateur[47] dans ce secteur. Ce retour de l'Etat a été favorisé par l'embellie financière qu'a connue le pays. Pour cela, des programmes ambitieux ont été mis en place tels que :

- La réalisation de grands projets (autoroutes, développement de transport ferroviaire…etc.)
- La généralisation des entreprises de transports urbains dans toutes les wilayas du pays.
- La mise en place d'une autorité organisatrice des transports urbains.

[45] La loi n°01-13 du 13 aout 2001 portant orientation et organisation des transports.
[46]Farès BOUBAKOUR, Houria BENCHERIF, « Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat », in revue géo-transport : transport et développement des territoires, n°1-2, 2013.
[47] Fares BOUBAKEUR, Houria BENCHERIF, op.cit..p11.

2.2. Le cadre institutionnel

L'organisation des transports urbains relève de multiples intervenants au niveau national comme au niveau local dans le but d'apporter des solutions aux problèmes de la mobilité urbaine.

2.2.1. Au niveau national

Le secteur de transport est divisé en différents ministères ayant des fonctions différentes qui coopèrent entre eux dans le but de mieux gérer ce secteur.

1.1.1.1. Le ministère de transport (MT)

Le ministère des transports (MT) assure la coordination, l'organisation et la réglementation des transports et de la météorologie. Il est responsable de l'élaboration et de l'exécution de la politique nationale des transports.[48]

1.1.1.2. Ministère des travaux publics (MTP)

Le ministère planifie, programme, normalise, anime et contrôle l'ensemble du réseau autoroutier et routier national, le fait construire, exploiter, entretenir et gère les financements budgétaires affectés à ces objets[49].

1.1.1.3. Les autres ministères :

Outre le ministère des transports, d'autres acteurs interviennent dans l'organisation et la gestion des transports à savoir le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), Le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales (MICL), Le Ministère de Commerce (MC) et le Ministère des Finances (MF).

2.2.2. Auniveaulocal

Il s'agit des collectivités locales et de la direction des transports de la wilaya.

[48] www.ministère- transport.org.dz.
[49] M. Hassan Abid, « les besoins de formation en transport dans les pays du méditerrané occidental cas des pays du Maghreb ». Décembre 2009. P11.

2.2.2.1. La Direction des Transports de la Wilaya (DTW)

La direction des transports de la wilaya (DTW) à pour principale mission l'application de la réglementation, la coordination et le contrôle des différents modes de transport. Elle joue le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains.

2.2.2.2. Les collectivités locales :

Les collectivités locales (CL) ont pour principale mission l'organisation, la réglementation et le contrôle des conditions d'exercices des activités de transport.

En plus de ces organismes et institutions, on trouve aussi des organismes privés.

2.2.2.3. Les opérateurs privés

La libéralisation a ouvert le champ au secteur privé dans le but d'améliorer la qualité des services de transport. Pour cela, les autorités ont mis un important programme autorisant le secteur privé d'exploiter les lignes de transport public de voyageurs dans toutes les villes algériennes.

Conclusion

En Algérie, les transports publics sont encadrés par des textes réglementaires et législatifs. Ces textes et lois traduisent les différents choix du gouvernement par rapport à la question des transports.

Durant la période de l'économie planifiée, l'Etat a exercé le monopole sur le secteur de transport et ce secteur à été géré par les dispositions de l'ordonnance de 67-137 du 22 juillet 1967.

Le passage de l'économie planifiée à l'économie du marché à nécessité la libéralisation des secteurs clés de l'économie. En 1988, l'Etat adémonopolisé le secteur des transports avec la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988.

D'autres textes ont été promulgués dans le but d'organiser et de mieux gérer le secteur de transport.

La libéralisation a eu des conséquences positives et négatives. Pour pallier aux différentes insuffisances, et grâce à l'embellie financière qu'a connue le pays à partir des années 2000, l'Etat a pris en main la gestion de transport et a lancé des réformes structurantes et profondes.

La gestion de secteur de transport n'est pas seulement le rôle de l'Etat, d'autres acteurs interviennent que ce soit les organismes publics à savoir les différents opérateurs au niveau national et au niveau local mais aussi les organismes privés dans le but d'une meilleure organisation et gestion de ce secteur.

Section 03 : L'organisation et le fonctionnement des transports collectifs urbains

L'organisation des transports collectifs urbains se réfère aux questions fondamentales de la réglementation générale et de la planification.

2.1. L'exploitation, le financement et la tarification du secteur

L'exploitation des lignes se fait par une autorisation administrative délivrée à deux niveaux : par le ministère des transports pour les lignes d'intérêts national et par le directeur des transports de wilaya pour les lignes d'intérêt local et notamment pour les lignes urbaines.

Quant au financement des transports en Algérie, il est assuré par l'Etat et les collectivités locales. En effet, l'Etat consacre des montants considérables pour la réalisation et la modernisation des infrastructures. Par contre, la part des dépenses des collectivités locales est relativement faible en raison des déficits qu'elles connaissaient dus essentiellement au manque des ressources.

Depuis la promulgation de l'ordonnance 60-137 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres, l'activité de transport est soumise au régime des prix réglementés. La Loi n° 88-17 du 10 mai 1988 a confirmé ce principe. Pour chaque mode de transport, les tarifs appliqués sont arrêtés périodiquement par l'État sur la base d'une multitude de textes réglementaires produits par le ministère du Commerce. Le contrôle des transports routiers et urbains est réglementé par la loi 87-89 du 10 février 1987 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de la circulation routière.

2.2. Le secteur de transport en Algérie

Avec le programme quinquennal 2015- 2019, plusieurs projets sontprévus à savoir le dédoublement des voies ferrées, l'électrification du réseau, la réalisation de nouvelles gares et des ports commerciaux, ainsi que la réalisation d'extensions de nouvelles lignes de métro[50]. De plus, la généralisation du tramway à un grand nombre de villes algériennes et l'installation des téléphériques dans plusieurs villes, caractérisant les années 2000 et 2010.

2.3. Le parc automobile en Algérie

L'amélioration de niveau de vie des algériens a eu un impact sur l'accroissement de taux de motorisation. L'Etat algérien àaccorder des crédits automobiles aux jeunes et aux entreprises ce qui leur apermis d'acquérir des voitures.

Le parc automobile à presque doublé entre 1997 et 2013 passant de 2 ,7 millions à plus de 5,1 millions de 1997 à 2013et de 8 millions en 2016 qui passera probablement à 20 millions en 2020 selon les estimationsde l'ONS. Ce taux peut s'expliquer par la bonne conjoncture économique du pays, la revalorisation des salaires, le faible cout des carburants subventionné et la mise en œuvre des dispositifs d'aide aux jeunes et aux entreprises (ANSEJ, CNACet ANGEM) dans le but d'absorber le chômage. C'est aussi la conséquence de la mise en place des crédits à la consommation pour l'achat de véhicules, une politique abandonnée aujourd'hui.

La marche à pied est très répandue dans les villes algériennes par contre l'usage de vélo est presque nul. On ne dispose pas de statistiques concernant l'usage des moyens de transports doux en Algérie.

Conclusion

Le fonctionnement, l'organisation et la planification des transports se réfère à la question de la réglementation et de la planification.

Le secteur de transport en Algérie a connu des mutations importantes. En effet grâce la situation économique favorable du pays, des projets de modernisation des

[50]Ghaniacherifi, compte rendu de la conférence sur le thème « Projets Structurants du Secteur des Travaux Publics et des Transports : Stratégie et Etat d'Exécution ».le 15 février 2018 consulté le 01/04/2018.x

moyens de transport ont été réalisés afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays. Le parc automobile est en augmentation croissante. C'est la conséquence de diverses politiques économiques ayant boosté la demande de véhicules d'une part et renforcé l'offre assurée par les multiples concessionnaires d'autre part.

Conclusion du deuxième chapitre

Depuis l'indépendance de l'Algérie à nos jours, l'économie nationale a connue des mutations profondes et structurantes. C'est une économie de rente sensible aux fluctuations des prix du pétrole.

Avec la crise pétrolière des années 80, l'Etat à libéralisé les secteurs clés de son économie y compris le secteur de transport. Cette libéralisation a ouvert le champ au secteur privé pour répondre aux besoins des usagers.

Tizi-Ouzou à l'instar des villes algériennes a connu une croissance urbaine importante, ce qui a augmenté la demande de transport. Pour cela, les autorités locales se sont lancées dans des projets de modernisation des équipements et des moyens de transports afin de répondre à une demande de transport de plus en plus croissante. Ces éléments feront l'objet du chapitre suivant, qui traitera de l'évolution rapide de la ville d'une part et de la problématique des transports urbains d'autre part.

Chapitre 03

Le secteur de transport dans la ville de Tizi-Ouzou

Chapitre 03 : Le secteur de transport dans la ville de Tizi-Ouzou

La problématique du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou est la conséquence de l'évolution rapide de la ville. Dans ce chapitre, nous allons faire un aperçu sur la naissance et l'évolution de la ville de Tizi-Ouzou à travers le temps et puis faire un diagnostic ou un état des lieux de transport urbain à Tizi-Ouzou tout on mettant l'accent sur les problèmes dont souffre ce secteur, enfin nous proposons quelques solutions et des perspectives.

Section 01 : Naissance de la ville de Tizi-Ouzou

La ville de Tizi-Ouzou est de formation récente[53]. Elle ne remonte qu'à la période coloniale[54]. On peut résumer l'historique de la ville de Tizi-Ouzou en trois périodes distinctes.

1.1. La période précoloniale

C'est au début de 18ème siècle, que les turcs ont accédé à la vallée du SEBAOU et construisent un bordj pour abriter les troupes, surveiller les mouvements des habitants et collecter des impôts. A cette époque, Tizi-Ouzou est constituée d'un village « ZMALA » et d'un bordj.

1.2. La période coloniale 1830-1962

La colonisation française a eu un impact considérable sur la physionomie de la ville de Tizi-Ouzou. Cette colonisation de par sa nature agraire et de peuplement [55]va transformer la ville et son sort à partir des années 1850. La Kabylie ne tombera sous la domination étrangère qu'en 1844, et la Kabylie de montagne n'est pénétrée par les français qu'en 1857 après la bataille d'Icharidhen.

A cette époque, La ville de Tizi-Ouzou est divisée en deux centres : centre colonial européen et centre traditionnel. Sa fondation officielle remonte à 1858 par décret impérial. Cette même année a marqué les premières extensions de la ville : des travaux d'agrandissement de bordj, des infrastructures, des services de base, un

[53]Said DOUMANE, Tizi-Ouzou : « historique d'un col et son urbanisation », in revue insaniyat, N°54, 2001.p2.
[54]L'arrêté impérial de création du centre colonial date de 1858.
[55]Said DOUMANE, OP, cit, p4.

bureau de poste…etc. En 1872, Tizi-Ouzou est érigée en commune de pleins exercices en raison du lieu stratégique du centre européen.[56]

Le transport se fait par diligence et Tizi-Ouzou demeure un passage obligé. Le marché de SEBT, l'ouverture de la voie de chemin de fer Alger-Tizi-Ouzou en1888, la dotation de la ville des fonctions administratives et commerciales, le rehaussement de la ville en centre de commandement et chef-lieu de département en 1956, le plan de Constantine en 1958 ont constitué les faits déclencheurs de développement de la ville de Tizi-Ouzou. En effet, cette ville a connu la réalisation d'un ensemble d'équipements nécessaire à son développement (éducation ; artisanat, formation professionnelle, sanatorium ; hôpital, prison…etc.). Ces équipements ont permis d'étendre son espace urbain et de réaliser plusieurs cités de recasement (HLM) : « Le Million », « le Cadi », les « Eucalyptus », les « Genêts », la « Carrière ».[57]

1.3. La période post-indépendance

A l'indépendance, la ville de Tizi-Ouzou a connu un exode rural massif. En effet, la population est passée de 5372 habitants à 23000 habitants durant la période 1954- 1962 est de38979 habitants à 58810 habitants durant la période de 1977- 1987 selon le RGPH de 1987. Cette croissance spectaculaire est due aux différents plans de développements initiés par l'Etat.

Selon le RGPH 2008, La ville de Tizi-Ouzou comptait une population de 104 312 habitants or que la population totale de la commune était de 135 088 habitants. En raison de la crise économique que traverse le pays, la réalisation du RGPH pour l'année 2018 tarde à venir. Sur ce, nous allons nous baser sur l'annuaire statistique de 2017 réalisé par la direction de la programmation et du suivi des budgets (DPSD). Selon cet annuaire, le nombre d'habitat de la ville de Tizi-Ouzou en 2017 est de 119269 habitants alors que la population totale de la commune est estimée de 154 458 habitants.

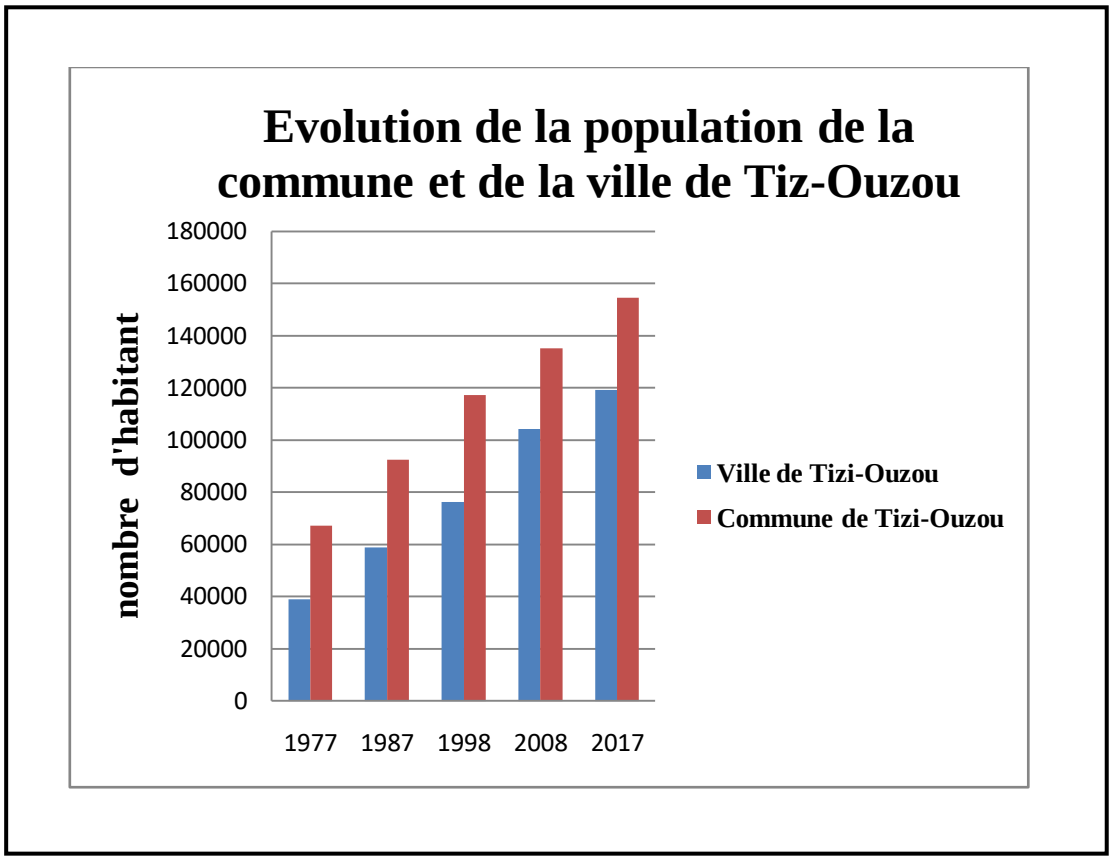
[56]Mohamed DAHMANI, Tizi-Ouzou : « De la ségrégation raciale à « L'émancipation urbaine» (1844-1962) », in revue Campus, N° 3 P 6. .
[57] Révision du PDAU de 2008.p.13.

- **Tableau 03 : Evolution de la population au cours des derniers recensements**

Désignation de	Recensement de la population								
	1977	1987	Taux d'accma. 77/87	1998	Taux d'acc ma. 87/98	2008	Taux d'acc ma. 98/08	2017	Taux d'accma. 08/17
Commune de Tizi-Ouzou	67225	92412	3%	117259	2%	135088	1.5%	154458	1.6%
Ville de Tizi-Ouzou	38979	58810	5%	76206	3.7	104312	1.6%	119269	1.6%

Source : Annuaire statistique 2017de Tizi-Ouzou/ RGPH 2008/ différents articles consultés.

Figure 01 : Evolution de la population de la commune et de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 à 2017.



Source : Réaliser à travers l'annuaire statistique 2017 de Tizi-Ouzou et le RGPH 2008.

Ce croquis nous montre l'évolution spectaculaire de la population de la ville de Tizi-Ouzou, se qui laisse deviner tous les problèmes de transport que cela engendre pour le quotidien des habitants.

Rappelons que dans le cadre d'une stratégie de développement socialiste et de planification centralisée, trois plans ont été mise en œuvre à savoir le plan triennal 1967- 1969 et les deux plans quadriennaux 1970-1973 et 1974-1977. Ce sont des moments forts de l'extension de la ville. La ville est dotée dorénavant d'une base industrielle et des structures économiques, des infrastructures administratives, socio-éducatives, zone industrielle à proximité, des sièges d'entreprises nationales…etc.[58] Ces réalisations ont permis à la ville de Tizi-Ouzou d'être un pôle d'attraction, de se hisser au rang d'une ville moyenne et de devenir, par la suite, une capitale régionale. Au RGPH de 2008, la ville de Tizi-Ouzou a le statut de la ville de l'urbain supérieur. Cependant un important gaspillage du foncier a été enregistré durant cette période.

Pour faire face aux besoins pressants de l'urbanisation de la ville de Tizi-Ouzou, une importante zone d'habitat urbain nouvelle (Z.H.U. N) appelée la nouvelle ville a été aménagée au Sud de la ville. Sauf que dans cette zone, l'implantation d'équipements d'accompagnement et de services n'a pas suivi[59].

La périphérie[60] de la ville de Tizi-Ouzou se développe et s'agrandit de plus en plus. Un tissu industriel et résidentiel est amorcé à l'Ouest de la ville puis à l'Est, vers Oued-Aïssi. La ville se développe vers l'est, l'Ouest et le Sud. On assiste à son éclatement[61], ce qui se répercutera, comme nous le verrons plus loin sur les problèmes de transport et la mobilité des personnes.

Conclusion :

La ville de Tizi-Ouzou est une création récente qui remonte à 1858, période de la colonisation française. Au vu de son emplacement stratégique, la ville de Tizi-Ouzou est devenue le chef-lieu d'une commune de plein exercice en 1872.

Après l'indépendance la ville de Tizi-Ouzou est devenue la capitale régionale, après la mise en œuvre de plan triennal 67/69 et les deux plans quadriennaux 70/73 et 74/77. Ce qui a permis à la ville de bénéficier de plusieurs

[58] Révision du PDAU de 2008, p 14.
[59]Dahbia AKKACHE MAACHA, « Tizi-Ouzou, pôle générateur de déplacement », in revue Insaniyat. N° 54, 2001.p 3.
[60]Mohammed LAÏCHE, M. Sadoudi, « L'extension de la ville de tizi-ouzou sous la contrainte fonciere », in revue compus n°08.
[61] Révision de PDAU, 2008, p 15.

projets de développement. Depuis la ville a connu une croissance démographique continue, la population totale de la ville est estimée aujourd'hui à 119269 habitants.

Section 02 : L'apport des instruments d'urbanisme sur la ville de Tizi-Ouzou

Dès l'indépendance, Tizi-Ouzou à l'instar des autres villes algériennes, a connu des mutations économiques, démographiques, sociales, spatiales…etc. qui ont eu un impact sur son développement. C'est dans un contexte de double ouverture économique et politique de l'Algérie en 1990, que l'Etat a entrepris une série de réformes dans différents secteurs dont celle relatif à l'urbanisme. A la même année, l'Etat libère le foncier par la promulgation de deux lois : la loi 90-25 du 18 novembre 1990, portant orientation foncière, Loi 90-29du 1 décembre 1990, relative à l'aménagement et l'urbanisme qui a mis en œuvre deux instruments d'urbanisme à savoir le P.D.A. U[62] et le P.O.S.[63]

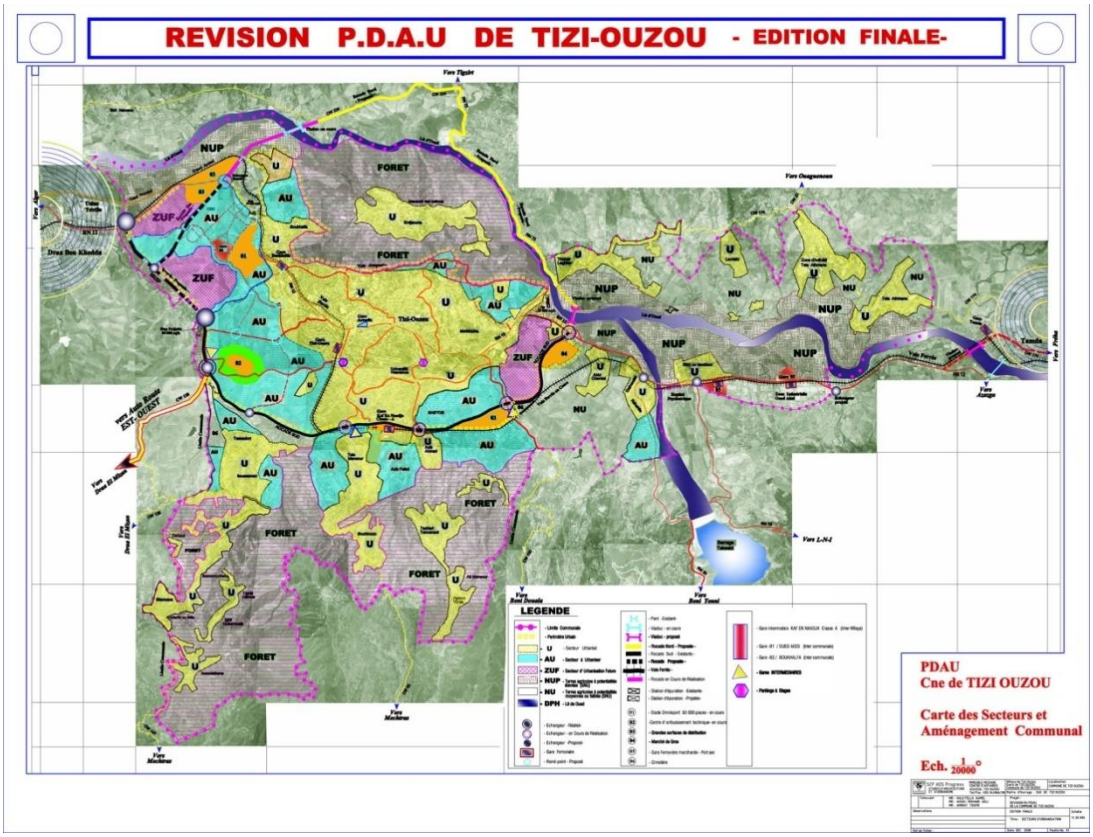
2.1. Le PDAU de Tizi-Ouzou

La ville de Tizi-Ouzou a connu une urbanisation accélérée et anarchique due à la politique d'urgence entamée dès l'indépendance pour répondre au besoin pressant en termes de logements. La loi 90-25 portant sur la libéralisation foncière a contribué d'une manière significative au déséquilibre du tissu urbain de Tizi-Ouzou. En effet, cette loi a ouvert le champ aux spéculations foncières, la spoliation des espaces verts, la construction des logements souvent hasardeuses et illicites…etc. La croissance spectaculaire de la population a imposé la forme de lotissement comme mode de construction de logements, ce qui a favorisé l'extension de la ville dans toutes les directions. Cette situation alarmante a montré les limites de l'ancien PDAU élaboré en 2008 d'où la nécessité d'une nouvelle approche en termes d'urbanisme.

La révision du PDAU en 2008 est venue pour apporter une solution aux dysfonctionnements et déséquilibres qu'a connu le tissu urbain de Tizi-Ouzou. Le but étant de réhabiliter le centre historique de Tizi-Ouzou et de réorganiser l'espace urbain de la ville, mais surtout d'organiser l'allocation spatiale.

[62] PDAU : plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, il a pour objet la rationalisation de l'utilisation des sols et la prévision pour la satisfaction des besoins présents et futures.
[63] POS : plan d'occupation des sols, il a pour objet l'allocation des sols urbains.

Figure 02 : PADU de Tizi-Ouzou, 2008.



Source : SUAC de Tizi-Ouzou, 2018.

Le PDAU révisé à pour objet de rééquilibrer la structure urbaine de la ville, afin de redéfinir les périmètres des POS, la prise en charge des équipements structurants et la préservation des terres à vocation agricole.

Un projet de grande envergure a été prévu dans le PDAU révisée, il s'agit de l'aménagement de pôles urbains nouveaux pour permettre un développement harmonieux de la ville de Tizi-Ouzou[64]. En effet, ce projet prévoit l'aménagement des sites du Pôle d'excellence et des deux zones d'urbanisation nouvelles avec un ensemble de structures d'accompagnement (complexe sportif, Opéra, musée, CHU, centre d'affaire, hôtel aqua parc, grande distribution, parc d'attraction, palais des expositions, 2000 logements …etc.). Ces nouvelles extensions de la ville vont permettre, à terme, la fusion des villes de Tizi-Ouzou et de Draa Ben Khedda.

Dix ans après la révision de PDAU, des projets ont été réalisé tel que les 2000 logements d'Ouedfalli, les gares intermodales de Bouhinoun, béni-douala. Mais la

[64] Rapport d'orientation et principe d'aménagement, SCP ADS Progress, mai 2011, p22.

situation de la ville de Tizi-Ouzou n'a pas changé, mais elle s'est même aggravée davantage. En effet, des centres urbains ont été construit sans qu'ils ne remplissent les fonctions d'ordre économique, culturel et environnemental, la dégradation de la qualité de vie, la pollution, le bruit, la dégradation des transports, absence des parkings, …etc. La révision de PDAU n'a pas réalisé les objectifs escomptés d'où la remise en cause de ces plans d'urbanisme.

2.2. Les contraintes de l'application du PDAU de TIZI-OUZOU

Le but de la révision du PDAU était de décongestionner la ville de Tizi-Ouzou tout en dégageant des assiettes foncières pour le placement des projets et des équipements**.** Ce problème persiste toujours et la ville de Tizi-Ouzou a perdu sa part des investissements étatiques à cause de cette contrainte foncière. Ce problème de foncier est plus qu'un problème de gestion que de la rareté du foncier. En effet, des assiettes foncières ont profité aux agences immobilières privées au lieu de les exploités pour réaliser des projets d'intérêt général.

Sur le plan juridique, l'évolution de la ville n'était pas accompagnée par des lois qui l'encadrent et qui gèrent sa structure. En effet, en 2018 les architectures et les urbanistes travaillent toujours avec les deux lois 90-25 portants sur la libéralisation foncière et 90-29 portant sur l'aménagement et l'urbanisme. Certes, ces lois ont été modifiées et complétées en 2004 et en 2006 mais sans impacts sur la ville et sur sa structure. Donc ces lois sont jugées obsolètes par les responsables que nous avons approchés.

Selon les deux lois 90-25 et 90-29 les instruments d'urbanismes à savoir le PDAU et le POS sont des instruments de planification leur but la gestion rationnelle de l'utilisation du sol et la fixation des droits d'usage des sols et de la construction. Mais en réalité ces instruments ont montré leurs limites et se ne sont que des instruments d'aménagements où ils fixent d'une manière inadéquate la localisation des projets, le nombre des étages...etc.

Comme les objectifs du PDAU sont multiples et touchent plusieurs secteurs (logement, transport, agriculture, industrie, sport et culture…etc.) mais sa préoccupation dominante est le logement. En effet, le nouveau pôle d'Oued Falli souffre des problèmes de planification. Au lieu que ce soit les logementsqui entourent

les équipements mais sur le site lui-même, les équipements (gare, route, arrêt de bus, les parkings…etc.) ne trouvent pas de places. Or que sur le plan du PDAU l'emplacement de ces différents équipements est bien précisé. Ce qui fait que le PDAU reste un document sans poids dans la réalité.

Parmi les défaillances majeures du PDAU, l'inexistence des lois qui interdisent l'octroi des permis de construire et de lotir avant l'approbation du PDAU. Or dans la phase de son élaboration, la commune continue à délivrer les permis de construire en parallèle avec l'élaboration du PDAU[65]. Conséquence, à la phase de l'approbation et de la mise en œuvre du PDAU, les projets ne trouvent pas de place pour leur réalisation.

Conclusion :

Après la libéralisation foncière de 1990, le gouvernement a opté pour plusieurs réformes sur l'urbanisme. Deux lois principales ont été mises en œuvre : la loi 90-25 sur l'orientation foncière et la loi 90-29 sur l'aménagement et l'urbanisme, qui est à l'origine de la création de deux instruments d'urbanismes a savoir le PDAU et le POS.

Ces deux instruments ont pour objet de diviser le territoire en secteurs, ce qui facilitera l'orientation et la programmation des projets de développement territoriales selon le besoin.

Mais malheureusement sur le terrain ce n'est pas le cas, la programmation est souvent non respectée et la réaffectation est toujours d'actualité.

[65] YOUCEF LAKHDHAR HAMINA, Leila ABBAS, « Evolution des instruments de planifications spatiale et de gestion urbaine en Algérie », in revue cinq continent, volume 5 N°11, 2015.p 125.

Section 03 : Le secteur de transport urbain à Tizi-Ouzou

Dès les années 90, la ville de Tizi-Ouzou a connu une pression démographique importante due à l'urbanisation anarchique qui a provoqué des carences dans l'aménagement urbain. La concentration de la majorité des activités économiques, administratives, sanitaires, universitaires…etc. dans le centre urbain a permis à la ville d'être un pôle attractif et d'attirer des afflux considérables en termes de personnes (habitants permanant, les étudiants, touristes…) et de véhicules (transport, véhicules individuels…etc.). Conséquence, la ville de Tizi-Ouzou est confrontée à une demande de transport des résidents et des non-résidents, ce qui rend sa gestion problématique.

Figure 03 : Vue sur l'urbanisation anarchique de la ville Tizi-Ouzou

Source : Notre enquête, 2018

3.1. Présentation de l'enquête

Notre travail de recherche a abouti à une enquête de terrain afin d'appuyer notre travail théorique. En effet, notre enquête se base sur un guide d'entretien adressé aux responsables de la direction de transport, de la direction l'urbanisme et la commission de circulation[66] de l'APC de Tizi-Ouzou. L'objet de notre enquête est de répondre à une problématique « ***Comment se fait la gestion des transports urbains de personnes dans la ville de tizi-ouzou et quelles sont ses répercussions sur la ville ?*** en s'appuyant sur des statistiques et des cas pratiques sur le terrain.

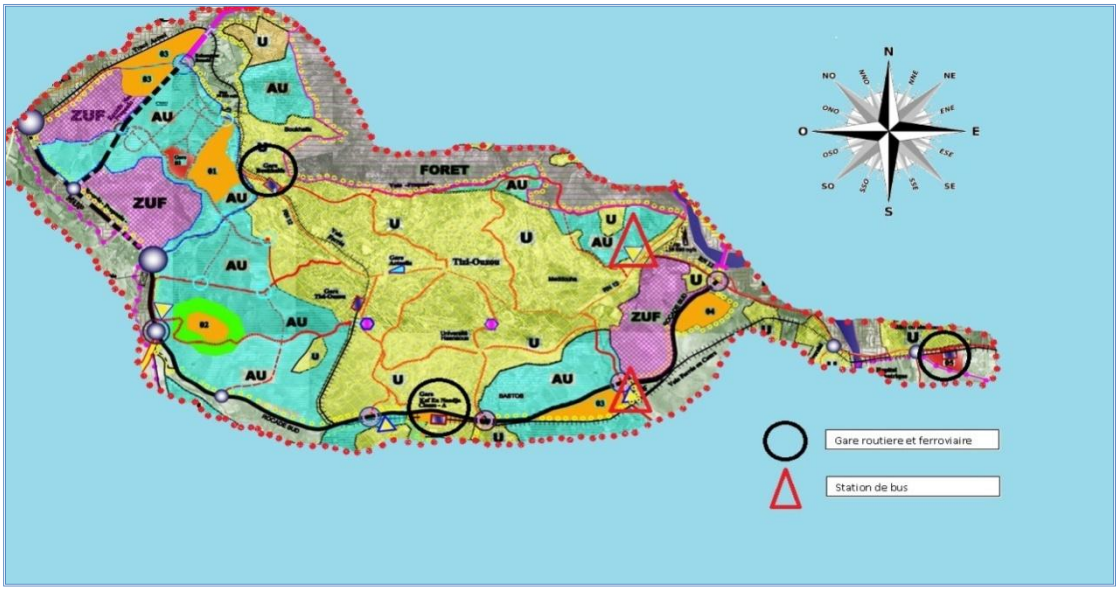
Notre enquête a débuté le 16 septembre 2018 et a été achevée le 20 novembre de la même année. Elle s'est déroulée dans de bonnes conditions. En effet, des débats pertinents ont été engagés avec les différents responsables de la direction de transport, la SUAC[67] et l'APC[68]. Les apports de nos intervenants ont été très précieux au vu des multiples éclairages apportés pour notre recherche.

[66]La commission se circulation : c'est un service au niveau de l'APC qui prend en charge les études, les réalisations et l'entretien des équipements de transports de la commune.
[67]SUAC : Subdivision de l'Urbanisme, de l'Architecture et de la Construction, ancien SUCH.
[68] APC : Assemblé Populaire Communale.

3.1.1. Définition de l'aire d'étude :

Notre étude sur la gestion et la planification des transports urbains, couvre uniquement le périmètre administratif de l'agglomération de Tizi-Ouzou. Le périmètre est délimité sur la carte par les points en rouge :

Figure 04 : Carte de l'aire d'étude



Source : Carte du PDAU de 2008 modifiée par nous même pour les besoins de notre recherche.

- ✓ Au nord : La forêt d'Erdjaouna.
- ✓ A l'ouest : Nouveau pôled'Ouedfali
- ✓ Au sud : La route nationale N^0 12 et la Gare Bouhinoun
- ✓ A l'est : Oued-Aissi

3.2. Etat des lieux des transports urbains à Tizi-Ouzou

Dans cette section on va faire le point sur ce que possède la ville de Tizi-Ouzou en termes de transport urbain.

La ville de Tizi-Ouzou possède à son actif trois gares routières (gare intermodale de Kef-Naadja, Boukhalfa et Oued-Aissi), deux gares intermédiaires (TimizartAloghvar et Béni-douala) et dix-sept stations de taxis. Le transport par taxi à

Tizi-Ouzou est exploité sous forme de services de taxis individuels (04 place) et collectifs urbains (06 place).

Le transport urbain par bus est exploité par cinq lignes comme le montre le tableau ci-dessous. D'après ce tableau, 104 opérateurs assurent le service avec 194 véhicules pour une capacité de 19407 places par jour. On remarque que la ligne Oued-Aissi,Boukhalfa est la plus dense, elle est assurée par 48 opérateurs avec 71 véhicules pour une capacité de 6983. Oued-Aissi se situant à l'entrée Est de la ville de Tizi-Ouzou, cette ligne est empruntée par les travailleurs de la zone industrielle d'Oued-Aissi et un flux important des étudiants universitaires.

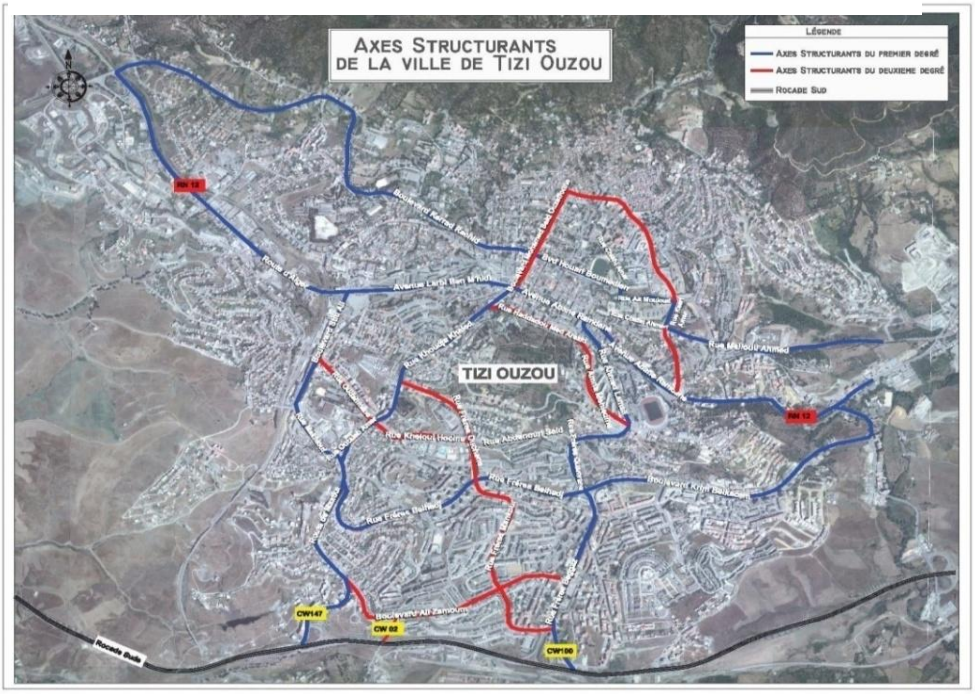
Tableau 04 : L'exploitation des transports urbains par BUS a Tizi-Ouzou

Les lignes offertes	***Nombre d'opérateurs***	***Nombre véhicules***	***Capacités Offertes***
Gare Bouhinoune →gare Boukhalfa	30	47	4747
GareOuedAissi →gareBoukhalfa	48	71	6983
Gare Béni-douala→gareBoukhalfa	24	32	3235
Gare Oued Aissi→GareBouhinoune	01	08	806
Entreprise de Transport Urbain et Suburbain de Tizi-Ouzou (ETUSTO)	01	36	3636

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, notre enquête, 2018.

La ville de Tizi-Ouzou est le lieu d'aboutissement de 04 routes nationales (RN 12, RN 72, RN 30 et RN 15) et de 05 chemins de wilaya (cw 128, cw 100, cw 147, cw 02 et cw 174). Son réseau est structuré par deux axes de premier et de deuxième degré, voir la carte des axes structurants de la ville de Tizi-Ouzou.

Figure 05 : Les axes structurants de la ville de Tizi-Ouzou.



Source : direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, notre enquête, 2018.

3.3. Dysfonctionnements et réglementation des transports urbains de Tizi-Ouzou.

En 2011, les pouvoirs publics ont délocalisé l'ancienne gare vers la gare ferroviaire de Kef-Nadja. Dans un climat de forte tension, plusieurs grèves de taxieurs et transporteurs publics ont résisté à cette opération, ce mouvement a engendré l'augmentation des tarifs de transport par les opérateurs privés. L'ancienne gare a été inaugurée en 1977 et était inscrite dans le plan spécial de 1967-1969[69]. La gare a assuré le service pendant 35 ans. Durant l'année 2011, la ville de Tizi-Ouzou a opéré plusieurs actions dans le cadre de l'éradication des marchés informels sur voies publiques[70], transfert des différentes stations de transport de la ville vers la périphérie dans le but d'assurer la sécurité et la fluidité dans la ville. La volonté politique de réorganiser l'espace était très perceptible.

[69] Le plan spécial 67-69, dit plan triennal est le premier plan de mise en œuvre par l'Algérie dans le cadre de la stratégie de développement optée par l'Algérie au lendemain de l'indépendance.
[70]

Depuis cet épisode, la ville de Tizi-Ouzou est entrée dans une nouvelle dynamique de transports qui ouvre le champ aux entreprises privées et publiques pour mieux gérer et exploiter le transport urbain par bus. Les autorités locales ont mis en place quartes stations (OUED AISSI, BENI DOUALA, THIMIZAR LOUGHVAR et BOUKHELFA), pour accompagner le transporturbain et assurer une inter connectivité principale entre la nouvelle gare routière de Bouhinoune et le reste de la ville.

Dans le cadre réglementaire, le ministére des transports a mis un décret exécutif le 14 mai 2012, qui à pour but de supprimer les fourgonnettes de 06 places afin de les remplacer par les taxis de 04 places. L'objectif était de réorganiser le transport par taxi. Mais était-ce la solution idoine ?

D'après notre enquête menée sur le terrain avec les différentes directions de la ville (APC de Tizi-Ouzou, la SUAC l'ancienne SUCH de Tizi-Ouzou et la direction des transports de Tizi-Ouzou), nous pouvons dire que l'idée de la délocalisation est bonne. Elle vise à décongestionner la ville. Mais dès sa mise en œuvre, le projet a montré ses limites. En effet, la ville de Tizi-Ouzou a commencé à connaitre des problèmes de circulation qui s'aggrave de plus en plus ; embouteillages, manque d'infrastructures de transports, stationnement anarchiques, surcharges des BUS, augmentation du parc automobiles du jour en jour…etc. Ce constat nous permet de dire que cette décision a été mise d'une manière insuffisamment réfléchie, mais surtout non planifiée, car à notre sens, l'anticipation n'a pas été prise en compte.

3.3.1. Les problèmes de transport urbain de Tizi-Ouzou :

Dans ce point, on va examiner de plus près les problèmes liés aux transports urbains de TO, où chaque situation reflète un dysfonctionnement

3.1.1.1. Les problèmes d'infrastructures.

Les problèmes d'infrastructures sont multiples, on peut les examiner dans les points suivants :

- La délocalisation de l'ancienne gare routière vers la gare ferroviaire est une décision d'ordre politique. Cette décision est menée dans un cadre insuffisamment réfléchi et non planifié. D'ailleurs, c'est l'ancien parking réservé à la gare ferroviaire qui est aménagé pour accueillir par la suite l'actuelle gare routière de Tizi-Ouzou. Cette gare ne répond pas aux normes d'une gare routière de classe A de par sa superficie et ses aménagements, à titre d'exemple les trottoirs du parking sont aménagés en quais.

Figure 06 : Vue sur la gare routière de Kaf-Naadja

Source : Notre enquête, 2018.

- C'est le même cas pour la gare d'Oued Aissi. En effet, c'est l'ancien port sec qui est aménagé pour devenir par la suite l'actuelle gare d'Oued Aissi. Cette gare est dépourvue de toutes commodités : l'insécurité (absence de poste de police), absence de restaurants, de café, de bureaux de tabac, de

Figure 07 : Vue la gare routière d'Oued Aissi

Source : Notre enquête, 2018.

sanitaires…etc. Conséquence, cette gare est moins fréquentée par les voyageurs ce que les pousse à embarquer au carrefour de Sikh-Oumedour. Une situation qui aggrave le problème des flux et engendre des accidents récurrents.

- Dans le cadre de la politique de l'équilibre des territoires en termes de transports au niveau national, le ministère de transports a mis en 2014 un programme de réalisation d'un projet de téléphérique dans la ville TO. C'est un projet centralisé, dont le ministère de transports est le maitre d'ouvrage et le métro d'Alger est le maitre d'ouvrage délégué. Le taux de réalisation du projet en octobre de 2018 est de 44%. Ce projet connait un grand retard à cause des oppositions des citoyens et les glissements de terrain au niveau de HAROUZA (foret d'ARDJAOUNA). Comme le projet est à la traine, les équipements installés sont exposés aux intempéries et à la corrosion, ce qui nous pousse à nous interroger sur la sécurité et la fiabilité de ce projet a l'avenir.

Figure 08 : Vue sur la station n°04 du téléphérique au niveau de la wilaya

Source : Notre enquête, 2018.

- La longue distance entre les arrêts de bus ce qui rend l'accessibilité aux transports urbains difficile surtout pour les personnes âgées.
- Le mauvais emplacement des passerelles à l'exemple de celle de la gare routière de la rocade Sud menant vers la gare routière. Elle est placée à 400m environ de la gare routière. D'autant plus qu'il n'existe pas de navettes assurant les liaisons directes avec la ville. Une situation qui entraine quotidiennement des goulots d'étranglement au niveau de la partie sud de la nouvelle ville.

3.1.1.2. Les limites de l'autorité organisatrice des transports :

A travers notre enquête, nos sorties sur le terrain, nous avons recensé un certain nombre d'obstacles qui entravent davantage la gestion des transports urbains.

- Dans le but de mieux gérer et organiser le secteur de transport urbain de TO, le ministère des transports a mis un décret exécutif *n°12-230 du 24 mai 2012* pour la suppression des fourgonnettes de 06 places dans la ville pour les remplacer par les taxis de 4 places, mais malheureusement la direction de transports n'arrive pas à mettre en œuvre ce décret. Le non-respect des lois rappelle la défaillance institutionnelle, où l'Etat n'arrive pas à faire respecter la loi.

- Le non-respect des automobilistes des panneaux de signalisation sur les voies réservées aux bus (site propre). Exemple le panneau mis sur la route des frères CHABANE, la voie à la sortie de la station de TimizarLoughvar vers la ville, la voie réservée aux bus de 6h à 9h et de 15h à 19h.

Figure 09 : Vue sur la rue des frères CHABANE a l'entrée Est de la ville.

Source : Notre enquête, 2018.

3.1.1.3. Les problèmes décisionnels et politiques :

- Dans le PDAU de 2008, deux gares routières de classe « A »[71] ont été programmées. L'une à proximité de stade de 50000 places au sud de Boukhalfa et l'autre multimodale à Oued-Aissi. Pour ce point, deux problèmes peuvent être soulignés :
  1. Dans le PDAU de 2008 il y avait une programmation d'une gare routière à proximité du stade de 50000 places : A la visite du ministre de l'habitat et de l'urbanisme en 2012 au site, le ministre a donné un ordre de réaffecter

[71] C'est une gare routière qui se caractérise par sa superficie de 5 hectare au minimum et par l'importance des flux de voyageurs.

l'assiette foncière réservée à la gare pour la construction des logements. Une autre assiette est allouée pour la construction de la gare. Mais géographiquement elle ne répond pas aux normes (terrain accidenté) ni à l'accessibilité des personnes. Aujourd'hui, le projet de la gare est gelé à cause de cette contrainte foncière.

2. En 2014 à la veille des élections présidentielles, le ministre des transports et travaux publics a rendu visite au pôle d'excellence d'Oued-Falliet a inauguré un terrain pour la réalisation d'une gare multi modale surnommé « YENNAYER », mais juste des mois après, en 2015, le ministre de l'habitat Abdelmadjid TEBOUN et de l'urbanisme à réaffecté le terrain pour la réalisation des logements types AADL.
3. La gare multimodale d'Oued-Aissi : la réalisation de cette gare nécessite une superficie de 5 hectares. Le terrain réservé à cette gare est une possession domaniale agricole. Pour la réalisation de ce projet, il a fallu déclasser ce terrain. A cet effet, unecommission interministérielle présidée par le premier ministre n'a déclassé qu'un hectare et demi, Ce qui a rendu sa réalisation quasi-impossible. Ce qui est étrange, est que ce terrain agricole protégé a été alloué pour la construction des logements.

3.1.1.4. Les problèmes de circulation :

- A partir des postes de comptages automatiques mis sur toutes les voies publiques en direction de la ville, nous avons recueilli les informations concernant les flux journaliers des véhicules qui passent par la ville de TO. Le tableau nous donne ces flux par lieu de localisation du poste de comptage.

Tableau 05 : Trafics journaliers moyens par section.

Les postes	Localisation	Trafic journalier moyen
Poste 2	RN 12(Route d'Alger)	**52700**
Poste 3	Boulevard krimBelkacem	**39600**
Poste 10	BoulevardAliStiti	**32900**
Poste 13	Rue des frères Belhadj	**26800**
Poste 15	L'avenue AbaneRamdane	**26400**
Poste 16	Avenue Larbi Ben M'hidi	**24200**
Poste 1	RN12 (Est de la ville)	19500
Poste 17	Rue Ahmed Lamali	16900
Poste 12	Rue khaledkhoudja	15100
Poste 5	La route de Maatka	15100
Poste 9	Rue des frères Ouchène (sud)	14100
Poste 11	Rue des frères oudahmane	11700
Poste 7	Rue Ahmed Mellouli	10800
Poste 8	Rue des frères Ouchène (nord)	10500
Poste 4	Rue des frères Beggaz	10300
Poste 6	La route de Talla Allam	10100
Poste 14	La rue des frères Mankour	8800
Poste 18	La rue HocineKheloui	4400

Source : plan de circulation de la ville de Tizi-Ouzou 2018

D'après ces résultats, on constate que les axes principaux menant à la ville sont vraiment surchargés et en particulier la RN12 (route d'Alger), rue krimbelkacem, boulevard Ali STITI, boulevard des frères Belhadj, l'avenue AbaneRamdane et Ben-M'hidi. Ce qui rend l'accessibilité de plus en plus difficile.

Figure 10 : Vue l'entrée Sud de la ville Tizi-Ouzou (Azib Ahmed)

Source : Notre enquête, 2018.

Tableau 06 : Composition du trafic de la ville de Tizi-Ouzou.

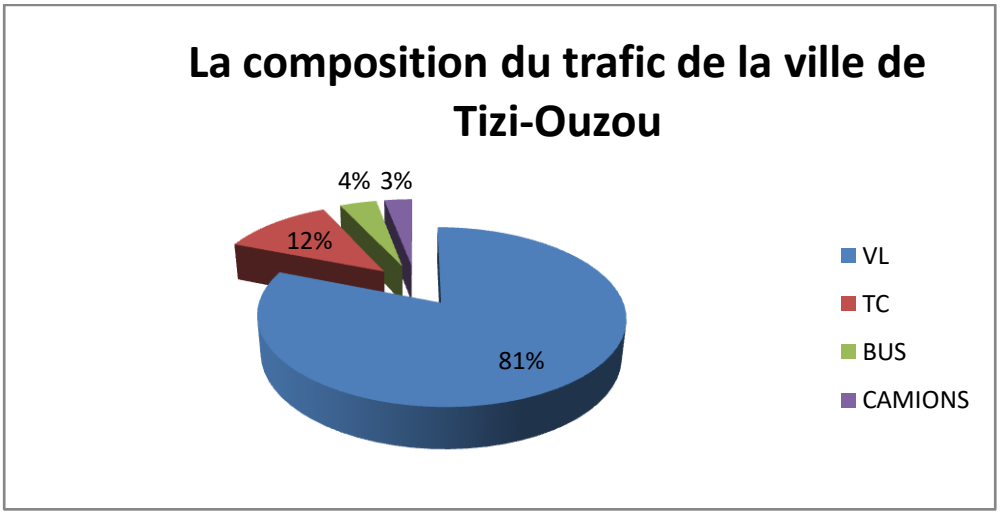
Poste	Localisation	VL	TC	BUS	CAMIONS
POSTE 1	RN12	67%	26%	6%	1%
POSTE 2	RN12	85%	10%	2%	4%
POSTE 3	Boulevard KrimBelkacem	86%	6%	5%	3%
POSTE 4	Boulevard des frères Beggaz	75%	11%	7%	7%
POSTE 5	Route de Maâtka	82%	17%	0%	1%
POSTE 6	Route de Talla Allam	86%	5%	3%	6%
POSTE 7	Rue Mellouli Ahmed	89%	8%	1%	1%

Source : plan de circulation de la ville de Tizi-Ouzou 2018

D'après ce tableau, la moyenne enregistrée du trafic journalier dans la ville de Tizi-Ouzou est :

- VL (véhicule léger) = 81%
- TC (transport collectif) taxi et fourgon = 12%
- BUS = 04%
- CAMIONS = 03%

Figure 11 : Représentation graphique de la composition du trafic de la ville de Tizi-Ouzou.



Source : Notre enquête, 2018.

La composition du trafic au niveau de tous les postes est au profit des véhicules légers, tandis que les transports en communs ne représentent que 4% du trafic. C'est ce qui explique la congestion de la ville et le déséquilibre entre l'offre et la demande des transports. Le taux d'occupation d'espace par les véhicules individuels dans la ville en roulant et en stationnement rend la circulation difficile en ville ce que provoque le rallongement le trajet en ville particulièrement pendant les heures de pointes. Cette conséquence nous a poussé à nous intéresser à la mesure du temps du trajet vers les différentes destinations de la ville, en prenant en compte deux créneaux horaires le matin de 7h:00 - 9h30 direction de la ville et le soir de 15h:00 - 17h00 direction d'Oued Aissi et la Gare routière de Bouhinoune.

Tableau 07 : Mesure du temps des trajets le matin entre 7h30 et 9h30.

Le trajet le matin entre 7h30 et 9h30	
Les lignes offertes	***Le trajet moyen***
Gare Bouhinoune →gare Boukhalfa (par la rue des freresbeggaz et la rue des freresoumrane vers gare de boukhelfa)	**1h20**
Gare Bouhinoune →gare Boukhalfa (par la rue des freresbeggaz et la rue des freresbelhadj vers la gare de boukhelfa)	
Gare Oued Aissi →gare Boukhalfa (par la rue krimbelkacem et la rue des frères et la des frères belhadj vers la gare de boukhelfa)	**55m**
Gare Oued Aissi →gare Boukhalfa (par l'avenue abaneramdane vers la garreboukhelfa)	**50m**
Gare Béni-douala→gareBoukhalfab (par la rue krimbelkacem et la rue des freresbelhadj vers la gare boukhelfa)	**50m**
Gare Béni-douala→gareBoukhalfa (par la rue krimbelkacem et la rue des freresoumrane vers la gare de boukhelfa)	**1h15**
Gare Oued Aissi→GareBouhinoune (par la rue krimbelkacem et les freresbeggaz vers la gare boukhelfa)	**1h10**

Source : Notre enquête, 2018.

Ces résultats nous renseignent sur la difficile accessibilité de la ville de TO, quelque soit la porte d'entrée. Ce qui rend malaisée la fonction première de la ville, l'accessibilité, pour les usagers. De plus, cela dénote aussi des multiples congestions occasionnées entrainant des déséconomies pour la ville.

Les flux automobiles que traverse la ville de TO le matin, engendrent des embouteillages interminables. Ce qui rend l'accès de la périphérie vers la ville de plus en plus difficile et le transport urbain lent.

Figure 12 : Vue sur l'état de circulation aux entrées SUD et SUD-EST de la ville de Tizi-Ouzou (l'entrée de Hasnaoua et pont de Beni Douala)

Source : Notre enquête, 2018.

Les multiples désagréments causés pour les usagers aux 1ères heures de la journée sont aggravés par d'autres difficultés en fin de journées. Ainsi, les créneaux 15h-17h sont aussi embouteillés que ceux du matin comme nous le montre le tableau n°08.

Tableau 08 : Mesure du temps des trajets le soir du 15h et 17h

Le trajet le soir entre 15h et 17h	
Les lignes offertes	***Le trajet moyen***
GareBoukhalfa → Gare Bouhinoune (par boulevard stitiali et la route matheka)	**1h :20**
GareBoukhalfa → Gare Bouhinoune (par avenue larbi ben m'hedi et la rue ahmedlamali)	**2h :00**
GareBoukhalfa→ Gare Oued Aissi (par boulevard stitiali et la rue des freresbeggaz)	**2h :10**
GareBoukhalfa→ Gare Oued Aissi (par l'avenue larbi ben m'hedi et l'avenue abaneramdane)	**1h**
GareBoukhalfa →Gare Béni-douala (par le boulevard stitialiet la rue des freresbrggaz)	**1h55**
GareBoukhalfa →Gare Béni-douala (par avenue larbi ben m'hedi et la rue ahmedlamali)	**2h :00**
Gare Bouhinoune→Gare Oued Aissi (par la rue des freresbeggaz et la rue krimbelkacem)	**1h**

Source : Notre enquête, 2018.

Pendant les heures de fin de journée, le transport est très ralenti. Ce qui pousse les gens à prendre la route à pied, malgré la distance importante entre la ville à la gare routière, de peur de rater leur départ vers leur domicile souvent direction les villages de montagne. Donc la marche à pied reste le moyen préféré pour les citoyens.

Ainsi la ville de Tizi-Ouzou se force à être pédestre en dépit de son extension physique et les moyens de transport dont elle dispose.

Figure 13 : Vue sur l'axe piéton et l'axe mécanique a l'entrée SUD de la ville (Hasnaoua)

Source : Notre enquête, 2018

3.1.1.5. Les problèmes de stationnement :

- Le stationnement anarchique sur les deux côtes de la chaussée.
- Les parkings illicites sur les voies publiques et à proximité des institutions publiques (hôpital, université, administration…etc.)
- Le non réalisation des parkings à étage, pourtant prévus dans le PDAU de 2008, à la gare routière de kef-Naadja, l'ex marché de gros et en face du stade 1er novembre.
- L'exploitation des voies publiques par des marchés par exemple : le marché de poisson à proximité du marché couvert de la ville.

3.1.1.6. Autres problèmes :

- La pollution atmosphérique
- La dégradation de la qualité de vie des citoyens
- Les accidents de circulation
- L'accessibilité limitée des personnes à mobilité réduite à cause de l'inadéquation des moyens de transport a leurs besoin(les bus, les trottoirs…etc.).

- L'opposition des citoyens aux différents projets de développement exemple : la passerelle et l'axe piéton entre la gare routière et les logements des 450, le téléphérique…etc.
- Les nuisances sonores…etc.

3.3.2. La nature des dysfonctionnements cités précédemment sont multiples :

Lesdysfonctionnements cités dans les points précédents pourraient s'expliquer par un ensemble de facteurs qu'on énumère comme suit :

- ***Problèmes décisionnels et financiers*** : La plupart des projets relèvent du sectoriel c'est à dire sont centralisés. En effet, La commune n'a ni l'autonomie financière ni le pouvoir de décision pour la réalisation et le financement des projets. Ce qui nous pousse à nous interroger sur le rôle et la responsabilité des acteurs locaux pour accompagner les projets de développement.

- ***Problèmes organisationnels :*** les transports urbains à Tizi-Ouzou ne sont pas organisés d'une manière efficace capable d'optimiser le service offert aux citoyens. En effet, l'approche organisatrice adoptée par les responsables en question constitue l'un des causes de la dégradation des services de transport urbain.

- ***Problèmes de planification*** : la croissance démographique spectaculaire et l'étalement anarchique de la ville a poussé les décideurs à réagir dans l'urgence pour satisfaire les besoins de citoyens en termes d'habitat et de transport. L'inefficacité des transports urbains est la conséquence du l'absence de planification des projets à court, moyen et long terme. Il s'agit surtout de l'absence d'anticipation et surtout de l'inexistence d'une veille territoriale au niveau local permettant de prévenir la croissance de la ville.

- ***Problème de contrainte foncière :*** la rareté de foncier à la ville de Tizi-Ouzou constitue une entrave pour la réalisation des projets de développement pour la ville de Tizi-Ouzou. L'exiguïté des rues, la prolifération des lotissements,

l'explosion du parc automobiles, autant de facteurs qui ne permettent pas de réguler des densités de flux aussi importants.

3.3.3. La ville sans projets de développements a court terme.

Dans cette sous-section, nous allons envisager une situation selon nous pour la ville de TO à court terme où la ville reste avec l'actuelle situation sans projets de développement.

Tableau 09: Evolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 à 2023.

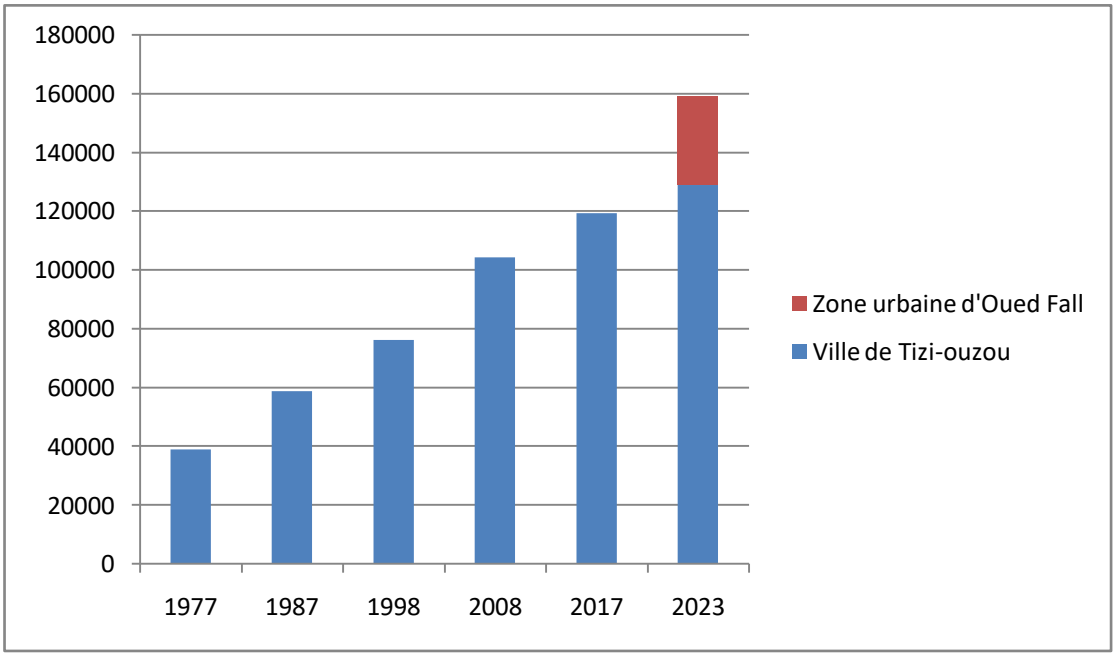
Désignation de	Recensement de la population										
	1977	1987	Taux d'acc ma. 77/87	1998	Taux d'acc ma. 87/98	2008	Taux d'acc ma. 98/08	2017	Taux d'acc ma. 08/17	2023	Taux d'acc ma. 17/23
Nouvelle zone urbaine d'Oued Fali										30000	
Ville de Tizi-Ouzou	38979	58810	5%	76206	3.7	104312	1.6%	119269	1.6%	128811	1.6%

Source : réaliser à travers l'annuaire statistique 2017 de Tizi-Ouzou et le RGPH 2008, Notre enquête, 2018

Premièrement, dans ce tableau on a supposé que le taux d'accroissement moyen annuel est de 1.6% entre 2017 et 2023, ce qui nous a permis d'estimer la population urbaine de Tizi-Ouzou de 128811 habitants en 2023.

Deuxièmement, on a pris en considération la population de la nouvelle zone urbaine d'Oued Falli. Le 13/05/2018 les pouvoirs publics ont distribué le premier quota des logements des programmes 1500/5000 logements. Supposons que d'ici 2023 avec l'achèvement de la nouvelle zone urbaine, que la population est estimée à 30000 habitant, et la moyenne est de 5 habitants par logement.

Figure 14 : représentation graphique de l'évolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 à 2023



Source : Notre enquête, 2018

D'après nos suppositions la population urbaine de Tizi-Ouzou sera augmentée de 119269 habitants en 2017 à 128811habitants en 2023, avec les 30000 habitants de la nouvelle zone urbaine d'Oued Falli. Ce qui va augmenter la demande de transports. Donc, dans cinq ans le secteur de transport urbain va s'aggraver davantage : dans l'insuffisance des infrastructures adéquates, la dégradation de la qualité de service, l'augmentation des tarifs, le rallongement des temps de parcours, la congestion, absence des aires de stationnement, la pollution de l'air, l'accessibilité à la ville deviendra quasi-impossible. Donc après cinq ans, la ville de Tizi-Ouzou deviendra une ville invivable, Au vu des différents éléments précédents et si rien n'est fait dans le très court terme, la ville de TO serait répulsive étouffante, très loin de devenir attractive.

Section 04 : Perspectives de recherche

Dans cette dernière section, nous allons examiner les perspectives qui pourraient s'offrir à la ville de TO en matière de transport. Ces perspectives constituent, selon le plan de circulation de la ville 2018 des solutions possibles pour la ville de TO. Il s'agit de :

4.1. Solutions envisagées par la direction de transport et les pouvoirs publics :

1) Le plan de circulation est envisagé par les pouvoirs publics. Il permet d'avoir une vision globale sur tous les déplacements de l'agglomération de Tizi-Ouzou. Son but est de traiter les difficultés de circulation et de stationnement des automobilistes afin de réfléchir aux circuits des transports urbains. Ses objectifs sont fixés à court, moyen et long terme.

a. A court terme :

Les solutions préconisées touchent à la réorganisation de l'espace urbain, comme on peut le voir dans cet extrait du plan.

- « La hiérarchisation du réseau de voirie de la ville ;
- La réorganisation du stationnement dans le centre-ville ;
- La réorganisation des sens de circulation au centre-ville ;
- L'amélioration du fonctionnement des principaux carrefours ;
- L'organisation du réseau de transport collectif urbain. »

b. A moyen et long terme :

À moyen et long terme, le plan envisage une vision plus globale de la ville, puisqu'il s'agit de plus grandes réalisations, comme on peut le lire dans le plan.

- « Réalisation des contournements ;
- Réaménagement descarrefours ;
- Réorganisation de la circulation au centre-ville ;
- Réorganisation du stationnement au centre-ville ;
- Réorganisation du réseau TC urbain ;

- Hiérarchisation du réseau de voirie de la ville à la lumière des nouvelles réalisations. »

2) SIEMENS, en tant que collaborateur avec le ministère des transports a proposé à la commission de circulation de l'APC de Tizi-Ouzou un projet « Tizi-Ouzou, ville intelligente » dans le cadre de développement durable. Ce projet repose sur une technologie avancée qui permet à la ville l'aménagement de l'ensemble des carrefours avec des feux tricolores avancés. L'objectif est qu'un véhicule passe d'un point A au point B avec une vitesse fixée et respectée tout au long du trajet sans interruption. Ce projet est en cours de discussion et sa réalisation coute très cher. Cependant, le projet sort des prérogatives financières de l'APC, ce qui pose problème pour sa réalisation dans le cadre des PCD.

4.2. Quelques solutions que nous proposons.

Comme cette recherche nous a particulièrement motivé et compte tenu de nos différentes discussions avec les responsables que nous avons rencontrés, nous proposons ici quelques suggestions :

- Installation des parkings relais au niveau de la gare routière et des stations intermédiaires que se trouvent à la périphérie de la gare. Le but est d'inciter les automobilistes à emprunter les transports urbains tout en les motivant par une politique tarifaire spécifique (l'automobiliste qui gare dans les parkings relais bénéficie d'une réduction) et de décongestionner la ville.

Figure 15 : Parking relais en France

Source : Wikipédia, Notre enquête, 2018.

Figure 16 : BHNS en France

- Le renouveau du parc roulant urbain capable d'assurer un transport urbain fiable et efficace. La suppression des bus actuels qui ne répondent pas aux normes et les remplacer progressivement par des BHNS[72] (bus à haut niveau de sécurité).

Source : Wikipédia, 2018.

Figure 17 : Tramway pneumatique Twistoen France

- Mettre en place les tramways pneumatiques hybrides qui répondent à la morphologie accidentée de la ville qui coute moins cher par rapport aux tramways sur rail.

Source : Wikipédia, 2018.

Figure 18 : Poste de commandement en France

- La mise en place d'un poste de commandement qui gère le trafic.

Source : Wikipédia, 2018.

[72] BHNS : Bus a Haut Niveau de Service.

- Mettre en place un système d'information qui met en relation l'autorité organisatrice de transport avec d'autres institutions, exemple : l'avancement de l'heure de visite médicale au CHU de Tizi-Ouzou de 13h30 à 12h30. Comme la fin de la visite médicale à 14h30 coïncide avec les heures de pointes ce qui avance la durée des embouteillages. Notre solution vise à créer un écart de temps entre la fin de visite et les heures de pointes.
- Création des axes piétons adaptés et contrôlés, car l'un des problèmes majeurs qui ralenti la circulation en ville est la traversée des piétons n'importe où et à tout moment.
- Mettre en place un règlement qui pénalise les piétons dans le but de faire respecter le code de circulation dans la ville.
- Création de nouveaux axes mécaniques qui relient la périphérie et la ville.
- La desserte des lignes moins rentables afin d'assurer le transport pour l'ensemble de la ville.
- La réduction de la distance entre les arrêts afin de permettre aux personnes âgés un meilleur accès.
- L'installation de parcmètre pour le stationnement payant comme source financière pour la fiscalité locale.

Conclusion

La ville de Tizi-Ouzou souffre des problèmes divers : l'étalement anarchique, la croissance démographique, la contrainte foncière c'est ce qui a conduit à la congestion et la dégradation de la qualité de service des transports urbains. Ces problèmes sont d'ordre politique, organisationnels, financiers et l'insuffisance de la planification des projets. Cette situation alarmante a suscité l'intérêt des pouvoirs publics pour trouver des solutions. En effet, des solutions sont préconisées à court, moyen et long terme. Nous en tant qu'étudiants, nous avons proposés quelques solutions dans le but d'aider les décideurs à trouver les solutions susceptibles de désengorger la ville et de la rendre accessible.

Conclusion du troisième chapitre :

La ville de Tizi-Ouzou s'est développée rapidement. Depuis l'indépendance, la ville a connu une forte urbanisation due à l'exode rural. C'est dans un contexte de double ouverture politique et économique du pays que la ville de Tizi-Ouzou s'est métamorphosée à travers les différents plans de développement et les réalisations des équipements nécessaires pour accompagner ce développement. Conséquence, la croissance urbaine anarchique a résulté d'une croissance démographique importante.

La ville en tant que capitale régionale, enregistre des flux journaliers des voyageurs et des automobilistes importants dans toutes les directions qui mènent à la ville ce qui rend la gestion des transports de plus en plus difficile. La ville connait de sérieux problèmes : l'accessibilité de plus en plus difficile, la congestion, le non-respect de la réglementation, le stationnement, les accidents…etc.

A travers ces différents problèmes constatés, les autorités locales ont mis un programme qui débouche sur un ensemble de décisions pour décongestionner la ville. En 2011, une volonté politique a permis la concrétisation de ce programme. Cependant, cette volonté politique n'a pas été accompagnée par des études suffisamment réfléchies et planifiées. D'ailleurs, notre constat sur le terrain le justifie.

Depuis, les autorités locales se sont rendues compte de leur décision précipitées, non réfléchie ce qui les poussent aujourd'hui à s'interroger sur la problématique de transport urbain et de chercher à trouver des solutions adéquates, à travers des réunions de travail avec les différentes parties concernées (DTW, APC, DTP, DUC, la Police…etc.) dans le but d'avoir un consensus qui permet de décongestionner la ville et la rendre accessible. Ce consensus s'accentue sur un plan d'action via un plan de circulation qui permettra de rendre la ville plus accessible.

Conclusion générale

Conclusions générale

Dans le cadre de notre étude, nous nous sommes intéressés à la question des transports urbains des personnes à la ville de Tizi-Ouzou. Le but étant de connaitre si les transports urbains de la ville de Tizi-Ouzou sont gérés d'une manière planifiée (sa nécessité et sa faisabilité) et quelles sont les répercussions de cette gestion sur la ville. Ce sont les problèmes qu'on rencontre dans notre quotidien qui nous ont motivés à traiter ce thème et d'essayer d'apporter des solutions.

La ville en tant que phénomène dynamique et complexe a suscité l'intérêt de plusieurs disciplines. L'évolution des villes est la conséquence de la forte urbanisation qu'a connue le monde à partir des années 50 et l'évolution des moyens de transport. En effet, les transports ont contribué à l'essor de développement des villes. Donc La ville et le transport sont intimement liés, l'un évolue étroitement avec l'autre.

Ce n'est qu'après l'indépendance que les villes algériennes ont connu une forte urbanisation. La ville de Tizi-Ouzou à l'instar des villes algériennes a connu une forte urbanisation et une croissance démographique due à l'exode rural et aux différents plans de développement initiées par l'Etat. Ces plans ont permis à la ville de bénéficier des équipements, des structures économiques, administratives…etc. Conséquence, la ville a connu une extension vers toutes les directions ce qui a augmenté la demande de transport et les besoins de la mobilité.

Le transport a longtemps été le monopole de l'Etat. Ce n'est qu'en 1988 avec la double ouverture économique et politique que l'Etat a libéralisé les secteurs clés de son économie y compris le transport. Cette libéralisation a ouvert le champ aux privés afin de renforcer ce secteur de transport, mais malheureusement le problème a été solutionné en terme quantitatif mais a conduit à la dégradation progressive de la qualité de service. Conséquence, le secteur de l'automobile a tiré profit de cette situation et la ville de Tizi-Ouzou a connu une augmentation de taux du motorisation favorisée par les crédits offerts par l'Etat dans le cadre d'aide à l'emploi de jeunes et des crédits de consommation.

Les politiques mises œuvres pour maîtriser la croissance urbaine anarchique de la ville de Tizi-Ouzou sont voués à l'échec. En effet, La libéralisation foncière a conduit à un déséquilibre du tissu urbain et la révision de PDAU en 2008 a montré ses

limites à atteindre les résultats escomptés surtout en termes de transport. Ces politiques n'ont pas pu articuler l'urbanisme et le transport d'où les dysfonctionnements dont la ville de Tizi-Ouzou souffrent.

Le transport urbain à Tizi-Ouzou souffre de plusieurs problèmes. Les actions menées par les décideurs sont caractérisées par la précipitation. Ce sont souvent des décisions insuffisamment réfléchies et non planifiées. Ce qui a répercuté sur l'efficacité du système de transport urbain. Le problème majeur de cette situation est d'ordre politique, ce qui nous permis de dire que le politique prime sur le technique. En effet, la commune n'a ni le pouvoir de décision ni l'autonomie financière pour réaliser des projets. Sa dépendance de la tutelle, limite le cadre de son intervention pour accompagner les projets de développement. Par contre, les projets centralisés ne reflètent pas les besoins locaux à l'exemple du projet de téléphérique. L'absence d'une autorité organisatrice des transports urbains à la ville de Tizi-Ouzou a renforcé le problème.

Aujourd'hui, les pouvoirs publics locaux ont ressenti la nécessite de prendre en charge le secteur des transports urbains et de le planifier à court, moyen et long terme. Pour mener à bien ce projet, la prise en compte de certains paramètres est plus que nécessaire : le taux d'accroissement moyen de la population, l'urbanisation anarchique qui contribue à la dégradation du cadre de vie de population urbaine, la contrainte foncière,…etc. ce qui permettra aux autorités locales de se réunir sur un projet d'avenir pour le développement des transports urbains et de la ville.

Comme la situation est alarmante, un plan d'action est entré envergure en mois de novembre 2018 : des réunions de travail se multiplient sur le sujet, Un plan de circulation et mise encours d'étude et une partie du plan de circulation est mise en œuvre : la remise en service des feux trie colores existants, la valorisation des équipements existant par l'extension de la gare routière Kaf-Naadja…, avant que les promoteurs immobiliers ne construisent ces terrains.

Cette situation alarmante nous a poussé à proposer quelques solutions :

- La mise en place d'une autorité organisatrice des transports urbains chargée de définir la politique de déplacement et l'organisation des transports.

- Installation des parkings relais au niveau de la gare routière et des stations intermédiaires que se trouvent à la périphérie de la gare.
- Le renouveau du parc roulant urbain capable d'assurer un transport urbain durable et efficace par l'adoption des choix efficace et moins coûteux à l'exemple des BHNS et les tramways pneumatiques hybrides.
- La mise en place d'un poste de commandement qui gère le trafic.
- Mettre en place un système d'information qui met en relation l'autorité organisatrice de transport avec d'autres institutions.
- Création des axes piétons adaptés et contrôlés.
- Mettre en place un règlement qui pénalise les piétons dans le but de faire respecter le code de circulation dans la ville.
- Création de nouveaux axes mécaniques qui relient la périphérie et la ville.
- La desserte des lignes moins rentables afin d'assurer le transport pour l'ensemble de la ville.
- La réduction de la distance entre les arrêts afin de permettre aux personnes âgés un meilleur accès.
- L'installation de parcmètre stationnement payant comme source financier, fiscalité locale.

Bibliographie

La bibliographie

Ouvrages

- AYDALOT Philippe, Economie régionale et urbaine, édition Economica Paris 1985.
- CHANSON-JABEUR Chantal et MUSETTE Saib, transports urbains et interurbains en Algérie, CREAD, 2002.
- HURIOT Jean-Marie, BOURDEAU-LEPAGE Lise, Economie des villes contemporaine, édition Economica 2009.
- Merlin Pierre, Françoise Choay et al, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, PUF, 1998.

Thèses et mémoires

- ABID M. Hassan, « les besoins de formation en transport dans les pays du méditerrané occidental cas des pays du Maghreb », Décembre 2009.
- DJERMOUNE Lamia -YAICHE Samira, « calcul des couts de revient d'un titre de transport urbain : cas de l'ETUSB », mémoire de mater en sciences économiques option économie du transport.2016.
- LAICHE Mohamed, SADOUDI M, « L'extension de la ville de titi-ouzou sous la contrainte foncière », in revue Campus n°08, UMMTO.
- LAKHDHAR HAMINA Youcef, Leila ABBAS, « Evolution des instruments de planifications spatiale et de gestion urbaine en Algérie », in revue cinq continent, volume 5 N°11, 2015.
- OUCHICHI Mourad, « l'obstacle politique aux réformes économiques en Algérie », thèse de doctorat en science politiques, mai 2011.
- SAIDI Sofiane, ALI Linda, « le plan de circulation urbaine : quels apports sur la mobilité dans la ville de Béjaia ? », mémoire de master option économie des transports, 2017.
- SEFOUHI Linda, « croissance urbaine et son impact sur l'environnement de la ville de BATNA », 2013.
- TALAHITE Fatiha, « Réformes et transformations économiques en Algérie », Economies et finances, université Paris-Nord - Paris XIII, 2010.

Revues

- AKKACHE MAACHA Dahbia, Tizi-Ouzou, pôle générateur de déplacement, in revue Insaniyat. N° 54, 2001.
- BAUMONT Catherine, BEGUIN Hubert et HURIOT Jean-Marie « Définir la ville », [Rapport de recherche] laboratoire d'analyse et de techniques économiques (latec). 1996.
- BAOUNI Tahar, « Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes ».
- BOUBAKOUR Farès, BENCHERIF Houria « Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat », in revue Géo transports n°1-2, 2013.
- CHERIF CHAKIB, « Programme d'ajustement structurel et résultats socio-économiques en Algérie », in revue sciences humaines, n° 18, décembre 2002.
- CHERIF CHAKIB, « Programme d'ajustement structurel et résultats socio-économiques en Algérie », in revue sciences humaines, n° 18, décembre 2002.
- DAHMANI Mohamed, Tizi-Ouzou : « De la ségrégation raciale à L'émancipation urbaine» (1844-1962) ». In Revue Campus, N° 3
- DOUMANE Said, Tizi-Ouzou : « Historique d'un col et son urbanisation », in Insaniyat, revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales, N°54, 2001.
- ISLI Mohamed Arezki, « l'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », in ouvrage collectif, Chantal CHANSON-JABEUR et Saib MUSETTE, transports urbains et interurbains en Algérie, CREAD, 2002.
- MOUSSAOUI.A, « Quelques conséquences des programmes d'ajustement structurel sur l'éducation », in revue sciences humaines n°16, décembre 2001.
- RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika, BOURAS Zohra, « Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement réengagement de l'Etat. In revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques / N°07-2016.

Colloques

- DJELLAL Nadia, Morphologie urbaine et développement urbain durable : cas d'Alger. Colloque de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable. « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance ». Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005.
- MIRA Rachid, Colloque Régulation 2015. Atelier : AT19 - L'autonomie du politique à l'épreuve de l'analyse des capitalismes, institution et ordre politique dans le modèle algérien.

Etudes et rapports

- Armature urbaine, recensement général de la population et de l'habitat 2008, collections statistiques n°163/2011.
- Algérie, Rapport des services du FMI pour les consultations de 2017 au titre de l'article IV, 12 mai 2017.
- Rapport du PDAU de la ville de Tizi-Ouzou 2008.
- Rapport d'orientation et principe d'aménagement, SCP ADS Progress, mai 2011

- Fanny PETIT, « quels sont les principes de services publics, services publics en Europe », 2005.
- STEBE Jean-MARC, MARCHAL Herve, « Appréhender, penser et définir la ville ».2010.

Textes réglementaires :

- Journal officiel la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports.
- La loi n°01-13 du 13 aout 2001 portant orientation et organisation des transports.
- décret exécutif le 14 mai 2012 portant sur la réglementation des transports par taxis.

Autres documents

- Annuaire statistique 2017 de la direction de la programmation et du suivi budgétaires de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- Plan de circulation de la wilaya de Tizi-Ouzou 2018.
- Cours de mme Agharmiou « gestion des collectivités locales » master Management public, session 2015-2017. FSECG, UMMTO.
- Cours d'économie urbaine de M SI MOHAMMED, master Management Public, session 2015-2017. FSECG, UMMTO.

Dictionnaire

- J-ETIENNE, F-BLOESES, J-P-NORECK, J-P-ROUX, Auteur de la culture urbaine, Dictionnaire de sociologie, Italie : HATIER, 2009.

Sites internet

- www.ons.dz
- www.imf.org.
- https://histoiretec.wordpress.com/2012/10/31/la-ville-definition-fonctions-problemes.
- Fr.Wikidia.org/wiki/Ville
- Fr.Wikipedia.org/wiki/transport-en-Algérie consulté le 11/04/2018
- D'une économie planifiée à une économie de marché. www.ritimo.org/consulté le 05/06/2018
- Villes, villages et communes de France et d'outre mer : http://www.ma.ville.online.fr.
- www.ministère- transport.org.dz.

Liste des annexes

Listes des tableaux et figures

Liste des tableaux

- **Tableau 01 :** Evolution de la population urbaine entre 1966 et 2008…….11
- **Tableau 02 :** Evolution du taux d'urbanisation entre 1988 et 2008….....11
- **Tableau 03 :** Evolution de la population au cours des derniers recensements……37
- **Tableau 04** : L'exploitation des transports urbain par bus à Tizi-Ouzou.....45
- **Tableau 05 :** Trafics journaliers moyens par section……..52
- **Tableau 06 :** Composition du trafic de la ville de Tizi-Ouzou……53
- **Tableau 07** : Mesure du temps des trajets le matin du 7h30 à 9h30……...54
- **Tableau 08 :** Mesure du temps des trajets le soir du 15h et 17h ……56
- **Tableau 09 :** Evolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 à 2023 ……59

Liste des figures

- **Figure 01 :** Evolution de la population de la commune et de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 a 2017.....37
- **Figure 02 :** PDAU de Tizi-Ouzou 2008…….....40
- **Figure 03 :** Vue sur l'urbanisation anarchique de la ville de Tizi-Ouzou…...43
- **Figure04 :** Carte de l'air d'étude……44
- **Figure 05 :** les axes structurants de la ville de Tizi-Ouzou……46
- **Figure 06 :** Vue sur la gare de kef-Naadja…….48
- **Figure 07 :** Vue sur la gare routière d'oued-Aissi……..48
- **Figure 08 :** Vue sur la station n°4 de téléphérique au niveau de la wilaya….49
- **Figure 09 :** vue sur la rue des frères CHABANE a l'entrée de l'Est de Tizi-Ouzou…… 50
- **Figure 10 :** Vue sur la rentrée sud de la ville de Tizi-Ouzou (Azib Ahmed...52
- **Figure 11 :** Représentation graphique de la composition du trafic a la ville de Tizi-Ouzou……...53
- **Figure 12 :** vue sur l'état de la circulation aux entrées Sud et Sud Est de la ville de Tizi-Ouzou (Entrée de Hasnaoua et pont de Béni-Douala).....55
- **Figure 13 :** Vue sur l'axe piéton et l'axe mécanique à l'entrée Sud de la ville (Hasnaoua)…….....57
- **Figure 14 :** Représentation graphique de l'évolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou de 1977 à 2023…….60
- **Figure 15 :** Parking relais ……...62
- **Figure16 :** BHNS en France …… .63
- **Figure 17 :** Tramway pneumatique en ……63
- **Figure 18** : Poste de commandement du trafic en France …….63

Annexes

Guide d'entretien

Subdivision de l'Urbanisme, de l'Architecture et des Constructions (SUAC)

1. La durée de vie d'un PDAU est de 10 ans. Le PDAU de Tizi-Ouzou a été élaboré en 2006. Deux ans plus tard, il a été révisé. Un PDAU est révisé pour deux raisons : Secteurs d'urbanisations saturés, évolution du contexte telle que les projets majeurs ne répondent plus aux objectifs. Quel est le motif de révision de PDAU pour la ville de Tizi-Ouzou. Explication.
2. Quelle sont les différentes parties prenantes qui participent à l'élaboration d'un PDAU ?
3. Est-ce que les objectifs fixés dans le PDAU de 2008 ont été réalisés pour la ville et pour le transport urbain ?
4. Si oui, quelles sont ces réalisations ?
5. Si non, quels sont les obstacles ?
6. Est-ce qu'un nouveau PDAU sera envisagé dans les années à venir ?
   OUI ☐ NON ☐
7. Si oui, quels seront les nouveaux objectifs fixés dans le cadre des transports urbains ?
8. Existent-ils des PDAU intercommunaux ? Si oui quels sont ces PDAU ? Si non est- ce qu'ils seront envisagés ? par exemple, Tizi-Ouzou avec DBK ?

Direction de transport :

1. Est-ce que la direction de transport a un rôle dans la programmation et la réalisation des gares, arrêts de bus, itinéraires des lignes, nombres de lignes, rotations ? Est- ce qu'il ya une étude de marché ?
2. Quels sont les sources de financement de ces projets ? quelle est la part des collectivités locales dans le financement ?
3. L'offre actuelle permet- elle de répondre à la demande actuelle ?
   - ✓ Si oui, quels sont les facteurs justificatifs ?
   - ✓ Si non, quels sont les causes de ce déficit ?
4. Quelle est la nature du déficit ?
   - ✓ organisationnel : OUI ☐ NON ☐
   - ✓ politique : OUI ☐ NON ☐
   - ✓ économique : OUI ☐ NON ☐

- ✓ L’anarchie urbaine
- ✓ Le non application de PDAU
- ✓ Absence de la planification
- ✓ Autres…

5. Est-ce que l’offre répond à la demande des nouveaux lotissements ? nouveau lotissement signifier nouvelle ligne, accessibilité ? Est ce que c’est le cas pour la ville de Tizi-Ouzou ?
6. Qu’est-ce qu’un plan de circulation ? les différents plans de circulation pour la ville de T.O avec les dates ?
7. Quelles sont les autorités qui sont chargées de l’élaboration des plans de circulation et dans quels objectifs ?
8. y a-t-il un bilan concernant la délocalisation des stations à la périphérie ? si oui, est-ce que les résultats sont positifs ?
9. le transport par câble tarde à venir, pourquoi ? Est-ce une solution pour désengorger la ville de T.O ?
10. Le Train est une solution pour désengorger la ville ? Est-que c’est une solution vers l’Est Oued Falli, DBK et à l’Ouest Oued-Aissi ?
11. La gare multimodale est censée régler le problème de transport urbain, mais elle l’a renforcé ? des explications.
12. Le problème des parkings a la ville de TO. pourtant nouveaux immeubles doivent signifie nouveaux parkings .solutions envisagés pour régler ce problème.

Tables des matières

Tables des matières

Introduction générale ……...01
Chapitre 01 : Contours conceptuels et théoriques des villes et des transports…….....05
Introduction du chapitre……...05
Section 01 : Essai de définition de la ville……..05
1.1. Définition de la ville ……...05
1.1.1. Définition analytique……05
1.1.2. Définition fonctionnelle……07
1.1.3. Définition statistique le mesurable……..08
1.1.4. Définition de la ville selon l'ONS ……...08
1.2. La ville et l'urbanisation en Algérie……09
1.2.1. L'urbanisation en Algérie……10
Section 02 : Définition, mode et historique des transports urbains en Algérie ……..13
2.1. Définition de transport……13
2.1.1. Définition des transports urbains……..13
2.1.2. Le transport en tant que service public…….14
2.1.3. L'accessibilité ; élément de l'économie urbaine……..15
2.2. Les transports en Algérie……..16
2.2.1. Bref historique des transports urbains en Algérie ……16
2.2.2. Les modes de transports en Algérie……..16
Conclusion du premier chapitre……...18
Chapitre 02 : Evolution des villes et mode de fonctionnement et d'organisation des transports publics urbains en Algérie……..20
Introduction du chapitre……...20
Section 01 : l'économie algérienne entre hier et aujourd'hui……..20
1.1. De 1962-1978 une économie planifiée……..20
1.2. La période 1978-1990 crise et restructuration ……...21
1.3. Le Programme d'Ajustement Structurel (PAS) (1994-1998)……..22
1.4. L'économie Algérienne de l'année 2000 à nos jours ……..22
Section 02 : Le cadre réglementaire et législatif des transports publics urbains……..25

2.1. Le cadre réglementaire……...25
2.1.1. La période de 1962-1987 le monopole de l'Etat……..25
2.1.2. La période de 1988-2001……..26
2.1.3. La période de 2001 à nos jours ……26
2.1.4. Les conséquences de la libéralisation des transports publics …….27
2.1.5. Le retour de l'Etat en tant qu'acteur / régulateur……..27
2.2. Le cadre institutionnel ……28
2.2.1. Au niveau national……28
2.2.1.1. Le ministère de transport (MT)…….28
2.2.1.2. Ministère des travaux publics (MTP)……...28
2.2.1.3. Les autres ministères ……28
2.2.2. Au niveau local…….28
2.2.2.1. La Direction des Transports de la Wilaya (DTW) ……...29
2.2.2.2. Les collectivités locales……29
2.2.2.3. Les opérateurs privés……29
Section 03 : L'organisation et le fonctionnement des transports collectifs urbains…30
3.1. L'exploitation, le financement et la tarification du secteur…….30
3.2. Le secteur de transport en Algérie …….31
3.3. Le parc automobile en Algérie……31
Conclusion du deuxième chapitre……31
Chapitre 03 : Le secteur de transport dans la ville de Tizi-Ouzou……...35
Introduction du chapitre……...35
Section 01 : Naissance de la ville de Tizi-Ouzou…….35
1.1. La période pré-coloniale…….35
1.2. La période coloniale 1830-1962……..35
1.3. La période post-indépendance…….36
Section 02 : L'apport des instruments d'urbanisme sur la ville de Tizi-Ouzou……...39
2.1. Le PDAU de Tizi-Ouzou……39
2.2. Les contraintes de l'application du PDAU de TIZI-OUZOU…….41
Section 03 : Le secteur de transport urbain à Tizi-Ouzou……43
3.1. Présentation de l'enquête……43
3.1.1. Définition de l'aire d'étude……...44
3.2. Etat des lieux des transports urbains à Tizi-Ouzou…….44

3.3. Dysfonctionnements et réglementation des transports urbains de Tizi-Ouzou……..46
3.3.1. Les problèmes de transport urbain de Tizi-Ouzou……...47
3.3.1.1. Les problèmes d'infrastructures……....47
3.3.1.2. Les limites de l'autorité organisatrice des transports……50
3.3.1.3. Les problèmes décisionnels et politiques …….50
3.3.1.4. Les problèmes de circulation……51
3.3.1.5. Les problèmes de stationnement ……..51
3.3.1.6. Autres problèmes …….57
3.3.2. La nature des dysfonctionnements cités précédemment sont multiples…….. 58
3.3.3. La ville sans projets de développements a court terme……59
Section 04 : perspectives……..61
4.1. Solutions envisagées par la direction de transport et les pouvoirs publics….61
4.2. Quelques solutions que nous proposons…….62
Conclusion du chapitre ……65
Conclusions générale ……...67
Références bibliographiques……71
Liste des annexes……..75
Liste des tableaux…….....76
Liste des figures……...77
Annexe……79
Tables des matières……..82

Résumé

La ville de Tizi-Ouzou à l'instar des villes algériennes a connu une croissance urbaine et démographique importante ce qui a favorisé son étalement vers toutes les directions. Aujourd'hui, l'anarchie urbaine a pris le dessus ce qui a influencer sur les autres secteurs économiques en particulier le transport urbain.

La ville de Tizi-Ouzou souffre de plusieurs problèmes de transport urbain: manque d'infrastructures et l'inadéquation des équipements de transport qui ne répondent pas aux normes. Les autorités locales ont contribué à un moment à cette anarchie causée par les décisions insuffisamment réfléchie et non planifiés.

Aujourd'hui, il y a une prise de conscience de la situation catastrophique des transports : un transport très ralenti avec le rallongement des durées de trajet dans la ville causée par des embouteillages permanents, ce qui force la ville à devenir pédestre. Le système de gouvernance nationale n'arrange pas la situation (la centralisation des projets de grands envergeure) et au niveau locale avec les peu de moyens, un plan d'action a été mené afin d'instaurer un plan de circulation qui décongestionnera la ville dans l'urgence.

Le transport urbain est un secteur névralgique s'il est à l'arrêt, tout est à l'arrêt.

Mots clés : la ville, le transport urbain, la croissance urbaine, la croissance démographique, l'anarchie urbaine, la planification

ملخص

شهدت مدينة تيزي أوزو ، مثل المدن الجزائرية ، نموًا حضريًا وديموغرافيًا كبيرًا فضل انتشاره في جميع الاتجاهات. واليوم ، استولت الفوضى الحضرية على القطاعات الاقتصادية الأخرى ، لا سيما النقل الحضري.

تعاني مدينة تيزي وزو من عدة مشاكل في النقل الحضري: نقص البنية التحتية وعدم كفاية معدات النقل التي لا تفي بالمعايير. ساهمت السلطات المحلية في وقت واحد في هذه الفوضى الناجمة عن قرارات غير مدروسة وغير مقررة.

اليوم ، هناك وعي بحالة النقل الكارثي: النقل البطيء جداً مع إطالة أزمنة الرحلة في المدينة بسبب الاختناقات المرورية الدائمة ، التي تجبر المدينة على أن تصبح مارة. لا يساعد نظام الحكم الوطني الوضع (مركزية المشاريع الكبيرة) وعلى المستوى المحلي بالوسائل القليلة ، تم تنفيذ خطة عمل لوضع خطة مرور من شأنها أن تخفف من ازدحام المدينة. في حالة الطوارئ.

النقل الحضري هو مركز عصبي إذا توقف ، كل شيء توقف.

الكلمات المفتاحية: المدينة ، النقل الحضري ، النمو الحضري ، النمو السكاني ، الفوضى الحضرية ، التخطيط.