République Algérienne Démocratique et populaire

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des sciences de Gestion

Département des Sciences économiques

Laboratoire REDYL « Réformes économiques et dynamiques locales »

Mémoire de Master en sciences économiques

Spécialité « Management Territorial et Ingénierie de Projets »

Option : Management des services publics territoriaux

Préparé par :

Massilva FERRAT

THEME :

Essai d'analyse d'un réseau de transport public local des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou

Cas du transport routier de personnes

Dirigé par

Malika AHMED ZAID

Codirigé par

Samira RAMDINI

Soutenu devant le jury composé de :

AHMED ZAID Malika	*Pr à l'UMMTO*	***(Présidente)***
RAMDINI Samira	*MAA à l'UMMTO*	***(Rapporteur)***
KHENNICHE Youcef	*MCB à l'UMMTO*	***(Examinateur)***

Promotion 2014/2015

Essai d’analyse d’un réseau de transport public local des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou

Cas du transport routier de personnes

Dédicaces

Je dédie cet humble travail à toute ma famille grand et petit, à ma belle famille, à mon cher mari et à tous mes amis.

Remerciements

Que Mme Professeur Malika AHMED ZAID trouve ici ma gratitude pour l'encadrement et le suivi du master, pour ses conseils et critiques constructives. Je tiens à affirmer que ce n'est qu'en ces deux ans que j'ai su ce que « faire des études » veut dire !

Je remercie à titre exceptionnelle Melle RAMDINI pour avoir accepter d'encadrer ce travail, je la remercie pour les axes de réflexions qu'elle propose et qui m'ouvraient le chemin à chaque fois que je bloquais.

Que tous les enseignements du master « management territorial et ingénierie de projets » trouve ici ma grande reconnaissance pour leurs efforts. C'était un honneur de suivre, pendant ces deux ans, leurs enseignements riches et formateurs.

Résumé :

Le transport représente l'une des plus importantes activités humaines. Il est indispensable dans l'économie et joue un rôle majeur dans la détermination et/ou l'intensification des relations spatiales entre les différents territoires. Le transport est un service public en réseau qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de la ville. De ce fait, le transport contribue au développement économique des villes intermédiaires en influant fortement, partir de l'émergence d'un réseau de transport public local reliant entre l'urbain et le rural, sur la détermination de la localisation des activités, sur la cohésion sociale, sur l'équité des territoires, etc. Par conséquent, le service public de transport a un rôle important dans la structuration et l'organisation du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, notamment dans les villes intermédiaires d'Azazga, DBK et Draa El Mizan, qui constitueront une opportunité pour soulager la ville de Tizi-Ouzou de sa saturation. Ainsi, dans le cotexte de compétition accrue des territoires, les villes intermédiaires ont un rôle primordial dans la structuration et dans la cohésion territoriale. L'absence de définition précise des villes intermédiaires nous impose de rechercher avant tous une délimitation démographique suivie de critères fonctionnels permettant d'identifier, ainsi, les villes intermédiaires.

Mots clés : Transport public - Villes intermédiaires – Réseaux – Développement territorial – Tizi-Ouzou.

Abstract:

Transport represents one of most important human activities. It is essential in the economy and plays a main function in the determination and/or the intensification of the space relations between the territories. Transport is a public service in network which intervenes on several level, concerning several aspects of the cities. So, Transport contributes to the intermediate cities developpement while strongly influencing those, starting from the emergence of a local transport network public connecting the urban and the rural, on the determination of the localization of the activities, on the social cohesion, on the equity of the territories. Consequently, the public service of transport plays a significant role in the structuring and the organization of the territory of the wilaya of Tizi-Ouzou, in particular in the intermediate cities of Azazga, DBK and Draa El Mizan, which will constitute an opportunity of clearing the town of Tizi-Ouzou of its saturation. Thus, in the context of increased competition of the territories, the intermediate cities play a central role in the structuring and territorial cohesion. The absence of an exact definition of the intermediate cities forces us to search above all a demographic delimitation followed by functional criteria allowing it identify, thus intermediate cities.

Keywords: Public transport – Intermediate cities – Network – Territorial developpement – Tizi-Ouzou

SIGLES ET ABREVIATIONS :

AEH : Ain El Hammam

ANSEJ : Agence nationale de soutien à l'emploi de jeunes

APC : Assemblée populaire communale

APW : Assemblée populaire de wilaya

CHU : Centre hospitalo-universitaire

CC : Chemin communal

CW: Chemin de wilaya

DBK: Draa Ben Khedda

DEM: Draa El Mizan

DTP : Direction des travaux publics

DTW : Direction des transports de la wilaya

EPSP : Etablissement public de santé de proximité

Ha : Hectare

Hab : Habitant

LNI : Larbaa Nath Irathen

ONS : Office National des Statistiques

ONT : Office national des transports

PAU : Plan d'aménagement urbain

PDAU : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

RGPH : Recensement général de la population et de l'habitat

RN : Route nationale

SAU : Surface agricole utile

SPA : Service public à caractère administratif

SPIC : Service public à caractère industriel et commercial

PATW : Plan d'aménagement du territoire de la wilaya

PDAU : Plan directeur de l'aménagement et de l'urbanisme

POS : Plan d'occupation de sol

TPL : transport public local

SOMMAIRE

Introduction générale.....1

Partie 1 : Structuration spatiale des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : A la recherche d'une critériologie.....7
Introduction de la Partie 1.....7

Chapitre 1 : Essai de définition de la notion de ville intermédiaire.....8
1- La ville intermédiaire, unité territoriale multidimensionnelle.....8
2- Les villes intermédiaires.....18

Chapitre 2 : Identification des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Application aux villes d'AZAZGA, DBK et DEM.....28
1-Détermination des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou.....28
2-Approche comparative des trois villes intermédiaires : AZAZGA, DBK, DEM.....47
2-1 Analyse des villes intermédiaires selon les moteurs de développement.....48
Conclusion de la Partie 1.....63

Partie 2 : Mobilité et transport public local dans les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Cas d'Aazazga, DBK et DEM.....64
Introduction de la partie 2.....64
Chapitre 1 : Réflexions conceptuelles sur le service public des transports.....65
1-Le transport entant que service public en réseau.....65
2- Généralité sur le secteur des transports.....77

Chapitre 2 : Etat des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Cas des villes intermédiaires d'AZAZGA, DBK et DEM.....89
1- Analyse de réseau de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou.....95
2-Place des transports dans la liaison des villes intermédiaires d'AZAZGA, DBK et DEM 99
Conclusion de la Partie 2.....121

Conclusion générale.....122
Références bibliographiques.....135
Liste des tableaux, figures et annexes.....140
Table des matières.....142

Introduction générale

Introduction générale

Le secteur des transports est un axe principal, il joue un rôle primordial dans la croissance économique et le développement durable. Il permet l'intégration d'un pays dans les courants d'échanges et la mondialisation, il assure également le développement de la société et l'amélioration du niveau de vie des citoyens en facilitant la mobilité de biens et de personnes.

Les transports terrestres présentent en Algérie deux caractéristiques essentielles :

- D'une part, ils sont l'héritage de la période coloniale au profit de laquelle ils ont été conçus
- D'autre part, ils n'arrivent plus à contenir tous les flux de mobilité nés de l'activité économique récente.

La répartition des activités humaines dans l'espace requiert des interactions spatiales, en conséquence, les localisations des activités ont porté sur les villes munies de moyens de transport. De ce fait, un problème de déséquilibre urbain en matière de polarisation sur certains centres et de drainage de la population.

De cette manière, le transport représente un instrument économique fréquemment utilisé par les pouvoirs publics pour agir sur l'activité économique, sur l'aménagement du territoire et sur la répartition des revenus, tel est précisé dans l'article 3 de la loi 01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres en Algérie. Selon cette loi : « Le système des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement ». Cette loi a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises.

Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, l'Etat et les collectivités locales sont chargés chacun en ce qui le concerne notamment de[1] :

- Réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport
- Organiser les transports publics
- Promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information concernant le système des transports

[1]Article 6 de la loi 01-13 du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

- Réaliser et /ou faire réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires au transport
- S'assurer que l'état des infrastructures et équipements répond aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

En effet, l'intense urbanisation qu'a connue la wilaya de Tizi-Ouzou, favorisée notamment par le développement économique et son corolaire l'augmentation du niveau de vie de la population, a eu un impact direct sur l'explosion de la mobilité urbaine et le volume de déplacements des personnes et des marchandises. Avec cette croissance urbaine, une classification des agglomérations[1] est mise en place, par l'O.N.S, en fonction de leur nombre d'habitants. De cette manière, on distingue, en Algérie, cinq classes : Les métropoles regroupant 300 000 habitants et plus, les grandes villes totalisant 100 000 habitants et plus, les villes moyennes avec une population comprise entre 50 000 et 100 000 habitants, les petites villes qui comprennent une population allant de 20 000 à 50 000 habitants et enfin les agglomérations urbaines qui regroupent au moins 5 000 habitants.

En appliquant cette stratification aux communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, un déséquilibre indéniable apparait. Avant toute chose, il faut signaler la présence de six communes qui n'atteignent même pas le seuil d'agglomérations urbaines, vu que ces agglomérations regroupent moins de 5 000 habitants. Il est aussi utile de réclamer la dominance des agglomérations urbaines avec un nombre de 43 communes.

L'armature urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou affirme l'existence de 17 petites villes et d'une seule grande ville avec 135 088 habitants[2], qui est la ville de Tizi-Ouzou. On remarque ainsi l'absence de villes moyennes, qui devaient constituer un relais entre les deux niveaux d'agglomération petites et grandes villes.

Le critère de la taille démographique présente souvent des insuffisances, il reste incomplet sans l'intégration du critère 'fonctionnel' des communes qui permet un rééquilibrage à travers l'analyse de la répartition des activités et qui justifie les flux de mobilité des personnes et des marchandises.

La ville de Tizi-Ouzou, unique grande ville et chef lieu de la wilaya, est une ville de commandement administratif, socio-économique et financière ; elle est aussi une ville

[1] Strates définies par les deux lois : 2001-20 et 2006-06
[2] RGPH 2008

universitaire d'une capacité de près de 50 000 étudiants. Cette forte concentration sur la ville de Tizi-Ouzou en tant que centre unique de la wilaya est devenue un handicap empêchant le développement territorial.

A ces facteurs s'ajoute les conséquences de la libéralisation du transport en Algérie. Certes, cette ouverture à conduit à une amélioration et à une satisfaction globale de la demande nationale de transport en terme quantitatif, mais cette ouverture est mal maitrisée, ce qui a généré de nombreuses défaillances et une quasi-anarchie de réseaux de transport, due à une pléthore d'opérateurs privés formels et informels. Cela a donné naissance à une banalisation des missions et des valeurs de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

A l'échelle des agglomérations, le maillage par réseaux de transport a des conséquences décisives sur les formes de la croissance urbaine. Avec 1 400 villages, fonctionnellement intégrés dans un réseau hiérarchisé d'agglomération et dont 80% sont en milieu rural, la wilaya de Tizi-Ouzou est marquée par un important déséquilibre spatial. Ce dysfonctionnement est dû aux limites de l'absence de villes moyennes (selon le seuil démographique).A travers le besoin de disposer d'un « milieu » du système urbain, il est indispensable de se référer à la place qu'occupe les villes intermédiaires dans l'armature urbaine non pas en fonction de leur taille démographique mais en fonction de leur rôle.

Elles assurent l'intermédiation entre le niveau supérieur du système urbain dont la fonction est le commandement (capitale et grandes villes) d'un coté et les petites villes et bourgs de l'autre.

A partir de là, on s'aperçoit du véritable rôle des villes intermédiaires dans l'armature urbaine. Elles doivent assurer un développement plus harmonieux du territoire. « Elles sont censées devenir le relais dans la redistribution de la croissance entre les métropoles et grandes villes d'une part, et les bourgs et petites villes de l'autre ». (Commerçon.N, 1990). Ce qui confirme la nécessité de s'intéresser à cette catégorie de villes et à l'utilité de leur interconnections puisqu'elles propulsent le développement territorial.

Le rôle des pouvoirs publics doit être déterminant dans l'émergence et l'affirmation des villes intermédiaires à travers la volonté de réduire le poids des grands pôles nationaux ou régionaux grâce à des réseaux de transport adéquats. D'où il semble indispensable de s'interroger sur les possibilités de développer un système de transport public local cohérent en vue d'améliorer la mobilité.

La mise en valeur du territoire de Tizi-Ouzou est alors conditionnée par sa reconfiguration dans le sens de son rééquilibrage et dans son harmonie en tenant compte des différents enjeux (démographiques, socio-économique et environnementaux) et par la construction d'un nouveau réseau urbain de villes qui s'appuie sur un réseau de transport public local, capables de répondre aux exigences d'un développement territorial durable.

Problématique et hypothèses du travail :

L'importance des transports ne se limite pas à la satisfaction de besoins de déplacements qui conditionnent toute l'activité économique, ils tiennent aussi aux rapports qui se sont progressivement établis entre croissance urbaine et développement des réseaux de transport. Le système de transport public local peut être ainsi un des moyens d'orienter la croissance spatiale de la ville, ce qui pourrait être la mise en valeur des villes intermédiaires.

Pour mettre en lumière cette relation, il est jugé utile de répondre à la problématique suivante :

« Le transport public local en tant que service public, arrive-t-il à assurer les maillages et les interconnections nécessaires entre les villes intermédiaires et l'arrière pays de la wilaya de Tizi-Ouzou afin de permettre un équilibre et un développement territorial cohérent ? ».

Questions subsidiaires :

1- Quelle est la signification de la notion de villes intermédiaires ? et qu'elles sont les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou?

2- Quelle est l'appréciation générale du transport et de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou? qu'en est-il pour la ville de Tizi-Ouzou et les villes intermédiaires?

3- Le réseau de transport public local entre les villes intermédiaires et le reste de la wilaya contribuera-t-il à la réduction des déséquilibres territoriaux ?

Hypothèses :

1- La wilaya de Tizi-Ouzou souffre de déséquilibres entre les différentes agglomérations où la ville de Tizi-Ouzou apparait comme un conglomérat d'espaces ruraux et urbains.

2- Les villes intermédiaires connaissent une attractivité de plus en plus remarquable du fait des fonctions dont elles disposent.

3- Grace à un réseau de transport public local, les villes intermédiaires vont pouvoir absorber le flux de mobilité en direction de la ville de Tizi-Ouzou.

Objectif du travail

Les villes intermédiaires ne sont pas seulement définies en termes de taille démographique, mais aussi sur la base des fonctions qu'elles exercent : leur rôle dans la médiation des flux entre le milieu rural et dans les territoires urbains. L'objectif de notre travail consiste donc à ressortir une critériologie des villes de la wilaya de Tizi-Ouzou afin de pouvoir déceler les villes susceptibles d'avoir le statut de villes intermédiaires, et de mettre ainsi le point sur l'importance de leur interconnexion et liaison par des réseaux de transport public local.

Méthodologie du travail

Pour mieux conduire notre travail, nous avons opté pour une approche théorique servant d'assise de base pour notre démarche analytique. Ce travail est structuré en deux principales parties et chacune comporte deux chapitres. La première partie traite de l'essai de détermination des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou à partir d'un traitement critériologique de celles-ci. Trois villes intermédiaires ont été prises comme échantillon de travail Azazga, DBK et Draa El Mizan. La deuxième partie traite du transport public local au sein de la wilaya de Tizi-Ouzou et au sein de ces villes dites intermédiaires pour voir les capacités et les spécificités qu'elles développent en matière de mobilité et d'accessibilité.

Pour parvenir à réaliser ce travail, un ensemble d'instruments et outils ont été exploité. Dans le cadre de notre étude de master, on a bénéficié de la maitrise du logiciel de

cartographie « Mapinfo », qui nous a facilité la tache de représenter clairement des données à partir des **SIG** « systèmes d'informations géographique ». Pour mieux comprendre les réalités du terrain, on s'est rapproché des citoyens en distribuant un questionnaire leurs permettant d'exprimer leurs problèmes et préoccupations à propos du sujet des transports. L'enquête a eu lieu au niveau de la gare de BOUHINOUNE de Tizi-Ouzou pour l'échantillon représentatif de la wilaya, ainsi qu'au niveau des trois autres villes qui constituent notre champ d'études : Azazga, DBK et DEM. Les résultats des enquêtes ont été traités à l'aide du logiciel **SPHYNX**.

<u>Partie 1</u> :

Structuration spatiale des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : A la recherche d'une critériologie

Partie 1 : Structuration spatiale des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : A la recherche d'une critériologie.

Dans l'ensemble des wilayas Algériennes, la concentration urbaine se fait en grande partie dans les grandes villes, laissant peu de place pour les autres villes de taille plus modeste et donne ainsi naissance à un déséquilibre spatial et fonctionnel. Ce qui est le cas de la wilaya de Tizi-Ouzou, qui est marquée par un déséquilibre entre sa partie centrale et le reste de la wilaya. Le réseau urbain de la wilaya est donc identifié à l'agglomération de Tizi-Ouzou où se concentrent toutes les fonctions urbaines, ce qui explique l'importance des flux entrants à cette agglomération.

Pour une meilleure structuration et cohésion territoriale, il est, avant tous, jugé utile de ressortir une signification efficace de la notion de ville intermédiaire, de revoir sa place dans la hiérarchie urbaine et d'apprécier l'importance de son rôle dans l'atténuation des disparités et déséquilibres (spatial et fonctionnel) à travers sa spécificité en matière d'organisation et de dynamiques spatiales qu'elles créent. Ce que nous tenterons de faire dans ce premier chapitre en s'appuyant sur les réalités et les quelques données relatives a la wilaya de Tizi-Ouzou. L'analyse des activités et fonctions dont disposent les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, va nous permettre de ressortir une classification des villes intermédiaires selon des spécialisations.

Dans cette optique, cette première partie portera principalement sur trois principaux points. Le premier consiste en un essai de définition et de caractérisation des villes intermédiaires selon des critères fonctionnels en plus du critère démographique, le second point traitera de l'application des critères relatifs aux villes intermédiaires sur les villes de la wilaya de Tizi-Ouzou. Enfin, parmi les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, trois villes (Aazazga, DBK et DEM) feront objet d'une approche comparative afin de déceler les spécificités de chacune. Ces villes ont été choisi en référence à leur proximité à la ville de Tizi-Ouzou, à la mobilité qu'elles génèrent, aux fonctions dont elles disposent, leur statut de chef lieu de commune et de daïra, et leur localisation géographique frontalière par rapport aux wilayas limitrophes.

Chapitre 1 : Essai de définition de la notion de ville intermédiaire

Dans ce chapitre nous nous intéresserons au contexte territorial, en essayant de définir, dans une approche conceptuelle, ce que sont les villes intermédiaires, qu'est ce qui les spécifie et quels sont les critères relatifs à leur identification et dans quelles mesures apparaissent dans la hiérarchie urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou.

1- La ville, unité territoriale multidimensionnelle[1]

La ville est le lieu d'établissement humain par excellence. Elle est le lieu traditionnel des commerces, des échanges et des flux. Elle stimule le progrès et la créativité.

La ville est donc une entité économique, une entité sociale et une entité culturelle, de même qu'elle est le lieu porteur d'un système de valeurs et de rapports sociaux spécifiques.

1-1 Définition de la ville :

« Etymologiquement, le mot français (ville), vient du Latin villa, désignant un établissement rural autarcique qui a souvent constitué le noyau des cités médiévales, cette étymologie souligne l'appartenance de la ville Européenne préindustrielle à la compagne. Dans le langage commun aujourd'hui, ville, continue de designer le lieu ou le support statique d'une triple communication engageant l'échange de biens, d'information et d'affects. Elle demeure conçue comme indissociable de ce que les romains appelaient urbs (territoire physique de la ville) et civitas (communauté de citoyens qui l'habitent) ou encore, comme appartenance réciproque d'une entité spatiale discrète et fixe d'une population »[2].

La ville se définit autant par son histoire, son économie et sa culture. La commune bénéficie de la géométrie de ses limites administratives, la ville les recouvre largement mais de façon plus subtile, car c'est par son influence qu'elle se définit. La ville est donc une entité économique, une entité sociale et une entité culturelle, de même qu'elle est le lieu porteur d'un système de valeur et de rapports sociaux spécifiques.

La ville ne constitue aucunement un objet de recherche propre à une seule discipline. Parmi les disciplines qui se sont intéressées à la ville, dans l'impossibilité de tout lire, on s'est limité à la géographie, l'histoire, la sociologie et l'économie :

- *La ville pour les géographes :* Les géographes ont été parmi les premiers à lier la localisation des hommes à celle du milieu physique. La ville et son impact sur le milieu a

[1] BOUKERZAZA A, (2007), « La ville algérienne en question », in revue Vies des villes, hors série, p.40
[2] CHOAY Françoise, (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », édition Paris Seuil, P 26

constitué une de leurs préoccupations. W.CHRISTALLER va élaborer une théorie des places centrales, théorie qui consiste en une analyse de la hiérarchie des villes, un modèle destiné à décrire les villes basées sur la production de services[1].

- *La ville pour les historiens :* Brandel, sans théoriser la ville, en a fait le défrichement pour comprendre les civilisations et l'évolution du capitalisme. D'autres auteurs comme P.Bairoch, qui est spécialiste de l'histoire économique, nous permet de comprendre l'évolution, sur le long cours, de l'urbanisation et des établissements humains. Par ailleurs, d'autres historiens, sans débattre directement de la ville, nous donnent des informations précieuses sur l'origine des peuplements et les facteurs pouvant expliquer l'absence des villes.
- *La ville pour les sociologues :* Les rapports sociaux, la ségrégation, les strates sociales ont toujours été véhiculées par la ville et son dynamisme. La sociologie urbaine connait aussi une richesse, elle représente, depuis le milieu des années 1990, l'un des secteurs les plus dynamiques de la recherche en sciences sociales[2].
- *La ville pour les économistes :* L'économiste tente par différentes approches de comprendre les implications de la ville, le processus ayant conduit à sa création les facteurs de sa localisation, etc. Mais l'écueil majeur c'est comment la définir, à partir de quel critère, de quel indicateur, quel paramètre privilégier, etc.

La multiplicité des définitions est un atout enrichissant car il nous fait renvoyer à des lectures diverses et complémentaires de la ville. Cependant, la difficulté réside dans le choix de variables à privilégier pour cerner la notion de « ville » : seuils statistiques, fonctions et natures des activités dominantes, qualité de vie, etc. Cet écueil majeur ne décourage pas pour autant notre recherche, car un intérêt serra tiré de cette multidimensionalité de la ville. Toutes les disciplines apporteront une part d'éclairage à cette notion. La ville suscite ainsi des regards différents et il est certes impossible d'en rendre compte sous peine de diminuer l'intérêt de l'analyse.

Objet d'une convention variable selon les pays, les critères de la définition de la ville varient considérablement. Le nombre d'habitants agglomérés est le critère le plus répandu, mais il peut couvrir des différences : en France une ville est, au sens de l'INSEE, une commune de plus de

[1] W.Christaller lance sa réflexion à partir d'une observation empirique, les villes du Sud de l'Allemagne dont la distribution ne se faisait pas par hasard et semblait correspondre à une logique mathématique rigoureuse.
[2] Madani Mohamed, (2008), « 25 ans de sociologie urbaine en Algérie », colloque sur « Penser la ville : approches comparatives », Khenchla.

2000 habitants. Au Danemark, le seuil minimal est fixe à 200 habitants. Au Japon à 50000. Dans d'autres pays, c'est l'organisation administrative qui sert de principe de définition, certains pays combinent entre les deux critères d'autres y ajoute le facteur économique comme la part des travailleurs non agricoles.

En Algérie, la ville est définie comme étant :

« Toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles. »[1]. La taille minimale de la population étant fixée a 5000 habitants et dont le nombre de constructions soit au moins égale à une centaine telles qu'aucune d'elles ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. 75% de la population doit exercer une fonction non agricole.

1-2 Cadre législatif des villes en Algérie

Les villes naissent et se développent avant de prendre une dimension et une importance que seule une gestion efficace est en mesure de la cerner. Cela n'a pas été le cas en Algérie. La gestion des villes s'est faite au jour le jour, ces villes ont fini par échapper à tout contrôle, se développant de manière anarchique au détriment de leurs habitants. La saturation et l'étouffement tel est le constat des villes en l'absence d'une politique de gestion qui aurait mis aussi bien les pouvoirs publics que les citoyens devant leurs responsabilités.

Afin de remédier à une telle situation, la promulgation d'une batterie d'instruments législatifs avait été entamée, résultat d'une politique de gestion de la ville prônée par les pouvoirs publics qui ont promulgué la loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville. La loi portant orientation de la ville vient suite à la loi 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

Il est vrai que tous les constats qui ont été établis par les études d'urbanisme et d'aménagement du territoire ont mis en évidence les carences de la ville et ont insisté sur l'état de déliquescence dans lequel elle se trouve.

Il s'agit de problèmes de fonctionnement, d'organisation et de gestion. Il en revient donc à cette loi d'orientation de la ville, qui définit la ville et établi une hiérarchie en classant les villes, de combler un vide juridique. Elle vise également l'implication du citoyen dans la gestion de sa ville, contrairement à ce qui a prévalu jusqu'ici, dans un contexte qualifié d'urbanisme

[1] Loi n°06-06 du 20/02/2006 portant loi d'orientation de la ville, art3

administratif où l'Etat n'a pas impliqué le citoyen dans la gestion de la ville. Sans l'implication du citoyen, toute démarche risque d'être vouée à l'échec.

Avec cette loi, l´Etat a affiché plus que jamais une volonté politique pour la promotion de la ville et l´amélioration des conditions de vie du citoyen algérien. Dans cette perspective bien précise la loi d'orientation de la ville est un texte pour des enjeux futurs.

Cette loi a pour objet de fixer les dispositions particulières visant à définir les éléments de la politique de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable. La politique de la ville est conçue et élaborée suivant un processus concerté et coordonné. Elle est mise en œuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation et de la gestion de proximité.

Dans son article 2 elle édicte les principes généraux de la politique de la ville qui constituent une panoplie de concepts aussi riches les uns que les autres qui, se répartissent dans une ambigüité textuelle qui regroupe la concentration, la coordination, la déconcentration, la décentralisation, la gestion de proximité, le développement humain, le développement durable, la culture, la bonne gouvernance, l'information et l'équité sociale.

La déconcentration et la décentralisation renvoient à la répartition des rôles des acteurs en transférant des compétences au niveau local. Elles sont sectorielles dans le cadre de déconcentration confiée au représentant de l'Etat et décentraliser dans le cadre de la décentralisation aux collectivités territoriales disposant de pouvoirs et d'attributions qui leur sont dévolus par la loi. Ces deux premiers principes ont conduit à l'amplification des acteurs de la ville. Dès lors, l'organisation du rôle de chacun dans un réseau d'acteurs est indispensable.

D'où, le recours au principe de ***La concertation et de la coordination***. Selon ces deux principes, les différents acteurs concernés œuvrent ensemble pour la réalisation d'une politique de la ville organisée de manière cohérente et optimale, à partir des choix arrêtés par l'Etat et des arbitrages communs. Les principes de concertation et de coordination sont possibles dans un cadre plus globale qu'est celui de la bonne gouvernance.

Le principe de ***la bonne gouvernance*** devra pousser l'administration à être à l'écoute du citoyen et à agir dans l'intérêt générale dans un cadre transparent. Par corollaire, qu'il s'agisse de la déconcentration, de décentralisation, de la concertation, de la coordination ou de la bonne gouvernance, l'ambition des autorités publique converge vers une nouvelle manière de gestion

de la ville. Il s'agit ***de la gestion de proximité***, qui selon laquelle sont recherchés et mis en place, les supports et procédés destinés à associer directement ou par le biais du mouvement associatif, le citoyen, à la gestion des programmes et des actions concernant son cadre de vie et d'en apprécier et d'en évaluer les effets engendrés.

La politique de la ville vise des objectifs exprimés par les principes du ***développement humain*** et du ***développement durable***. Selon le premier principe, l'homme est considéré comme la principale richesse et la finalité de tout développement et selon le deuxième, la ville contribue au développement qui satisfaits les besoins des générations futures. Ces principes sont conjugués à d'autres principes en l'occurrence l'information, la culture, la préservation et la sauvegarde du patrimoine et enfin, l'équipe sociale.

L'information du citoyen, de manière permanente, sur la situation de leur ville, sur son évolution, et sur ses perspectives, permet de développer chez lui une culture de citoyenneté active. Par ailleurs, ce citoyen exprime sa citoyenneté par rapport à son appartenance à un espace et une société marquée par une histoire (culture et patrimoine) et des rapports sociaux.

Ce qui explique l'existence des trois derniers principes. ***La culture*** pense la ville comme un espace de création, d'expression culturelle, dans le cadre des valeurs nationales. ***La préservation, la sauvegarde de la valorisation du patrimoine*** matériel et immatériel de la ville est inévitable pour assurer le développement de la ville. Enfin, ***l'équité sociale*** en améliorant la cohérence, la solidarité et la cohésion sociale.

Grosso modo, la loi d'orientation de la ville regroupe les éléments usités aujourd'hui dans des pays ou la politique de la ville a déjà fait ses preuves, a montré ses limites et a adopté d'autres démarches. Il s'agit tout particulièrement de la politique de la ville en France. A cet effet, si l'attention semble louable, et les visions peuvent être prospective, il n'en demeure pas moins que le fond reste discutable et mérite plus d'égard et d'attention. Or, certains principes, tels que la décentralisation, la déconcentration et la gestion de proximité, ont été proclamés depuis plus de deux décennies, mais sans réelle application. D'autre principes comme le développement durable, la bonne gouvernance sont récent dans la littérature de l'action publique urbaine en Algérie dont leur mise en œuvre nécessite des efforts conceptuels, c'est-à-dire savoir ce que œuvre chaque terme conceptuellement afin de pouvoir les projeter sur le territoire des villes algériennes.

En plus de ce foisonnement complaisant de concepts, pour l'ensemble utopiques dans la réalisation et complexes dans leur mise en place, la disparité des territoires et la diversité des cultures locale et une morphologie non encore topographie, rendra difficile l'application d'une telle construction linguistico-juridique[1].

Tandis que le deuxième chapitre avec les articles 3, 4 et 5 concernent les définitions et la classification selon différents critères. L'article 3 de la loi donne une première définition de la ville:

Ville: toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles.

Economie urbaine: toutes activités de production de biens et de services localisées dans le milieu urbain ou dans son aire d'influence.

Contrat de développement de la ville: une convention souscrite par une ou plusieurs collectivités territoriales, et un ou plusieurs acteurs ou partenaires économiques, dans le cadre des actions et programmes réalisés au titre de la politique de la ville.

Quant à l'article 4 il définit le classement par la taille des différents types de villes:

Outre la métropole, l'aire métropolitaine, la grande ville, la ville nouvelle et la zone urbaine sensible, la loi donne une définition un peu plus précise d'une ville moyenne, d'une petite ville, d'une agglomération urbaine et d'un quartier se basant essentiellement sur le nombre d'habitant sauf pour le quartier ou elle parle de données combinant l'état du tissu urbain, sa structure, sa composition et du nombre d'habitants y résidant.

Dans l'article 5, la loi revient sur le classement basé sur le nombre d'habitants pour apporter d'autres critères de classement. Outre leur classement selon la taille de leur population, les villes sont classées selon leurs fonctions et leur rayonnement au niveau local, régional, national et international particulièrement leur patrimoine historique culturel et architectural.

Conçue comme, un ensemble pluridimensionnel, plurisectoriel et multilatéral, la politique de la ville en Algérie, vise à réaliser le développement durable et se concrétise à travers plusieurs volets : le volet du développement durable, l'économie urbaine, l'urbain, la culture, le social, la gestion et l'institutionnel. (Art 7).

Pour ce qui est du volet concernant le développement durable et l'économie urbaine, la loi trace les objectifs suivants: (Art. 8.)

[1]RAMDINI S, (2010), « Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Prémices d'une politique de la ville ? ». Mémoire de magistère, P 92-93.

- la sauvegarde de l'environnement naturel et culturel;
- l'exploitation rationnelle des ressources naturelles;
- la promotion de la fonction économique de la ville;
- la promotion des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Quant au volet urbain et culturel, il a pour objectif de maîtriser la croissance de la ville en préservant les terres agricoles, les zones du littoral et les zones protégées, en assurant ;
- la correction des déséquilibres urbains;
- la restructuration, la réhabilitation et la modernisation du tissu urbain pour le rendre fonctionnel;
- la préservation et la valorisation du patrimoine culturel, historique et architectural de la ville;
- la promotion et la préservation des espaces publics et des espaces verts;
- le renforcement et le développement des équipements urbains;
- la promotion des moyens de transport en vue de faciliter la mobilité urbaine;
- la mise en œuvre d'actions foncières prenant en compte la fonctionnalité de la ville;
- la promotion et le développement du cadastre (art 9).

1-3 Typologie des villes :

Les villes naissent et se développement avant de prendre une dimension et une importance que seule une gestion efficace est en mesure de la cerner. La loi N° 06-06 du 20 février 2006 portant l'orientation de la ville établi une hiérarchie en classant les villes algériennes. Selon cette loi, une ville est définie comme toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles.

Malgré les insuffisances du critère de la taille démographique, il continue à être la base de la typologie. La différenciation des villes selon leur taille constitue la principale dimension explicative de la structure des systèmes urbains. Les autres dimensions d'ordre fonctionnel et les caractéristiques qualitatives sont étroitement liées aux seuils statistiques posés au départ. On va bien comprendre que cette séparation de typologie (taille, fonction urbaine, mode de production) va biaiser la compréhension de la ville dans son ensemble.

1-3-1 Typologie selon la taille :

Comme la ville est définie par le critère quantitatif, à savoir, l'effectif de la population, on peut distinguer alors les métropoles, les grandes villes, les villes moyennes, les petites villes et les agglomérations urbaines.

A- Les métropoles :

Une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. On peut considérer comme métropole une ville :

- Concentrant une population relativement importante, en Algérie, la population doit être supérieure à 300 000 habitants.
- Avec des fonctions de commandement dans les domaines : économique, financier, dans une moindre mesure politique, culturel ou de la recherche.
- Influençant l'organisation des activités industrielles et tertiaires en son sein et sur le territoire sur lequel elle rayonne et a un effet d'entrainement, une situation favorisée par le positionnement sur une interface.
- A la tête d'un réseau urbain.
- Ayant un pouvoir d'impulsion et d'organisation.
- Représentant un lien avec l'échelon le plus élevé (national ou international).
- Concentrant une main-d'œuvre qualifiée, des emplois stratégiques et péri productifs, dans le tertiaire industriel.
- Ayant un grand réseau universitaire et des activités de recherche-développement dynamiques.

B- Les grandes villes :

Cette catégories de villes présente presque les même caractéristiques que les métropoles, mais n'atteint pas le même niveau de supériorité des fonctions des métropoles. En plus, la population dans les grandes villes doit être d'au moins 100 000 habitants.

C- Les villes moyennes :

Ces villes se caractérisent par la concentration d'une population allant de 50 000 à 100 000 habitants. La ville moyenne est considérée comme la ville qui permet de disposer des avantages de la vie urbaine incarnée par la grande ville sans subir les inconvénients de la vie dans les petites villes.

D- Les petites villes :

Elles sont issues du monde rural, elles regroupent au moins 5 000 habitants, où les conditions de vie moins appréciables que celles présentes dans les grandes villes et métropoles.

Selon LACOUR.C et PUISSANT.S « la métropolisation s'observe dans les villes qui détiennent des fonctions économiques majeurs ; possèdent une forte population ; disposent de larges aires et espaces urbains et où s'exercent des fonctions politiques majeures »[1]. Ces deux auteurs, dans leur écrit, nous permettent de se rendre compte qu'une ville ne se définie pas par sa taille sans ses fonctions. On ne peut déprécier, par exemple, une grande ville, avec toutes les fonctions qu'elle développe, au seul critère démographique. Il ne convient, donc, pas de réduire la ville, avec tous ses aspects, au seul critère de la taille de population.

1-3-2 Typologie selon la fonction urbaine :

Les fonctions urbaines sont l'ensemble des activités (économiques, politiques,…) d'une ville. Plus les fonctions urbaines sont nombreuses et importantes, plus l'aire d'influence de la ville est vaste. Où l'aire d'influence d'une ville correspond au territoire sur lequel vivent les personnes qui ont recours aux services basés dans cette ville. Le rayonnement d'une ville dépend du poids des fonctions urbaines qu'elle accueille et de l'importance des fonctions de transport et de communication. On distingue :

A- La fonction politique : où la fonction dominante au niveau de la ville est la fonction de commandement. Cette fonction renvoi aux lieux de pouvoir politique, aux sièges des institutions politiques dont l'échelon territorial (local, régional, étatique, international) indique le niveau d'importance.

B- La fonction militaire : C'est la fonction dominante dans la ville, on notera la présence d'un nombre élevé de bases militaires partageant le pouvoir de division avec les civils.

C- *La fonction industrielle* : Où le secteur industriel est dominant. La ville en question abrite des entreprises importantes œuvrant dans le secteur de l'industrie. Exemple de Hassi Messaoud et Skikda en Algérie.

D- La fonction touristique : Le secteur touristique est prédominant. Vu les potentialités touristiques dont dispose la ville, toutes les autres activités dépendent et se développent en fonction du tourisme. Exemple : Sidi-Boussaid en Tunisie et Sharam-cheikh en Egypte.

[1]LACOUR C et PUISSANT S, (1999). « La métropolisation. Croissance, diversité, fractures », édition Anthropos. Paris. P42

Qualifier une ville par ses fonctions en négligeant sa taille démographique ne suit pas une logique effective. Si on réfléchi rationnellement, on n'admettra pas l'idée de doter une ville quelconque (quelque soit son poids démographique) de fonctions politiques ou militaire. Ces fonctions sont réservées absolument aux villes à rayonnement important (à l'échelle internationale). Ainsi, avec cette standardisation, tout effort de l'essor des villes intermédiaires va vouer à l'échec.

1-3-3 Typologie selon le mode de production :

A-Ville planifiée : La ville planifiée est une ville dont la création a été décidée par voix politique et administrative, en général dans le cadre d'une politique d'aménagement national et régional. On peut distinguer :

- Les villes nouvelles implantées hors des régions urbanisées à des fins industrielles, d'équilibre du réseau, sur des ressources minières.
- Les villes nouvelles à l'écart des grandes agglomérations.
- Les villes nouvelles situées en continuité spatiale avec une grande agglomération destinée à orienter et structurer le développement des banlieues.
- Les villes nouvelles situées dans l'environnement d'une métropole sans continuité, dans le souci de décongestionner et de structurer la région urbaine à une échelle plus vaste que celle de l'agglomération de base.

B-Ville non planifiée : Ne possédant pas un plan préétabli, la ville non planifiée constitue une réponse spontanée aux problèmes quotidiens vécus par les hommes en quête de sociabilité, de protection… etc. Elle est caractérisée par l'incohérence très apparente de voies, l'absence de la continuité, d'alignement et l'établissement comme hasardeux des bâtiments.

Quelque soit le niveau d'encadrement dans la mise en place d'une ville planifiée, le facteur démographique perturbera cette planification. Toutefois, une ville planifiée, qui connait à travers le temps une croissance urbaine non planifiée, va dépasser le cadre de planification pour aboutir à une ville non planifiée dans le souci de prendre en charge la demande sociale de la population.

Les reproches adressés à chacune de ces typologies présentées dans ce point, nous permettent de se rendre compte de l'importance de chaque volet de classification des villes en s'ouvrant à un champ de réflexion de la ville dans son ensemble logique.

Une ville doit se définir à travers la jonction entre sa taille et ses fonctions, sans désassembler les critères de classification des villes. Ce qui a suscité en nous l'utilité de

s'intéresser à la catégorie de « ville intermédiaire » et sa place parmi cette pléthore de villes, puisqu'elles ne correspondent pas à un échelon administratif et juridique identifié dans la hiérarchie urbaine.

2-Les villes intermédiaires

Les mutations urbaines récentes entrainent de profonds bouleversements dans la perception, l'utilisation, l'organisation de l'espace et du temps. La généralisation de l'automobile et les progrès rapides des transports, les nouvelles technologies de l'information et de communication, etc. modifient durablement les logiques d'implantation et les usages de l'espace.

De nouvelles pratiques apparaissent, des préoccupations et des besoins nouveaux se développent : de cohésion sociale, de citoyenneté, de sécurité, de qualité du cadre de vie, etc.
Par conséquent, l'importance des villes ayant des profils intermédiaires dans le processus d'urbanisation ne cesse d'accroitre.

Ces villes dites « intermédiaires » ont la possibilité de développer de nouvelles formes de partenariats ruraux-urbains, de nouveaux modèles de croissance et d'utilisation des territoires, de nouvelles modalités de transport et de nouvelles relations économiques.

2-1 Autour de la notion de ''ville intermédiaire'' :

Les villes intermédiaires doivent se référer au contexte territorial spécifique et bien défini et être associées à des hiérarchies et des réseaux, en prenant en considération non seulement les réseaux urbains mais aussi ruraux.

Elles ne sont pas seulement définies en termes de taille démographique mais aussi sur la base des fonctions qu'elles exercent : leur rôle dans la médiation des flux entre le milieu rural et les territoires urbains de leurs zones d'influence respectives.

2-1-1 Définition du concept de ville intermédiaire :

Le concept de ville intermédiaire est fondé sur l'idée que le potentiel et l'importance de la ville ne dépend pas tant de sa taille démographique mais de la manière dont elle interagit avec les autres éléments au sein de son système : sa capacité de créer des relations et de créer un réseau mais également les caractéristiques de ce réseau.

Les villes intermédiaires impliquent le remplacement des conceptualisations statistiques et notamment hiérarchiques du système urbain identifié dans les théories les plus classiques par un nouveau concept plus ouvert, dynamique et interactif.

Ce concept ne considère pas les dimensions urbaines et rurales comme des entités séparées. Une grande importance doit être adressée aux villes intermédiaires, car tout simplement, le spectre de la ville intermédiaire tend à élargir la vision simple de la hiérarchie urbaine telle que l'on la perçoit habituellement : métropoles, villes moyennes, petites villes. La notion de ville intermédiaire positionne la ville autrement comme un « changement de contexte et d'état d'esprit »[1], et le terme ''intermédiaire'' renvoie à l'idée de mise en relation et de réseau.

De cette manière, la ville intermédiaire constitue en quelque sorte un forme de mitoyenneté territoriale qui combinerait un positionnement géographique ou spatiale privilégié entre la métropole ou l'espace métropolisé et l'espace rural ou l'espace non métropolisé; avec un rôle structurel capital dans la cohésion du territoire, par la présence de fonctions socio-économiques importantes.

Bien que non suffisante pour définir ce qu'est aujourd'hui une ville et d' autant plus pour ce qui est de la notion de ville intermédiaire, l'approche en terme de taille de population doit être néanmoins prise en compte afin de limiter un cadre d'analyse au sein du système des villes existant.

Il existe clairement une hiérarchie urbaine dont les caractéristiques premières tiennent aux différences de taille de population que l'on trouve entre chaque groupe de villes.

Les caractéristiques des villes intermédiaires varient au sein et entre les continents et les pays, chacun ayant des seuils différents de ce qui pourrait être pris en compte dans une telle classification des villes. Par exemple, l'union européenne définit les villes intermédiaires comme des zones habitées par 20 000 à 50 000 personnes, alors que la banque mondiale fait monter la limite supérieure à un million. Dans le contexte nord américain, la gamme se situe généralement entre 200 000 et 500 000, au Pakistan entre 25 000 et 100 000 et en Argentine entre 50 000 et un million.

En outre, ce qui constituerait une ville de taille moyenne ou intermédiaire en Europe, peut correspondre à une petite voire très petite ville dans le contexte de la Chine ou l'Inde où il y'a beaucoup de villes de plus d'un million d'habitants.

[1] GAULT M, (1989). « Villes intermédiaires pour l'Europe ? », édition Syros alternatives, Préface.

En Algérie, une tentative de délimitation de la fourchette de population pour les villes intermédiaires a été proposée par nous même sur la base de la classification classique élaborée dans la section précédente :

- Délimitation du niveau supérieur : il s'agit d'exclure les villes métropoles (regroupant plus de 300 000 habitants).
- Délimitation du niveau inférieur : l'objectif est de descendre suffisamment bas pour ne pas manquer des villes qui ont un véritable rôle d'intermédiation malgré des caractéristiques objectives des villes petites ou moyennes. Pour cela, le seuil minimum de la taille de la population des villes intermédiaires ne doit pas descendre en dessous de 20 000 habitants.

2-1-2 Rapport entre ville intermédiaire et ville moyenne[1] :

La question des villes moyennes ou intermédiaires a été largement débattue, en raison de la difficulté à établir leur définition.

En partant d'une définition simple et littérale de l'adjectif intermédiaire, en latin **inter** signifie « entre », et médius veut dire qui est au milieu ; « intermédiaire » c'est ce qui est donc entre-deux, qui tient le milieu[2]. Ce qui revient à être différent d'être à la « moyenne », d'être « moyen ». Pourtant, la littérature relativement récente admet que la notion de ville intermédiaire s'est surtout construite sur la base des villes moyennes.

Dégager une définition globale, claire, qui puisse rendre compte des diverses dimensions et systèmes que représentent la ville moyenne, est une tache délicate car, tout ce qu'on peut rassembler sous le concept de ville moyenne est multiforme. En plus de leur nombre d'habitants, les villes moyennes se distinguent par leur situation géographique, leur morphologie, leur organisation administrative et leurs fonctions.

En outre, cette unité territoriale intéresse plusieurs disciplines : la géographie, la sociologie et l'économie. La multiplication des intervenants et la diversification des champs d'action compliquent la tache du chercheur.

Le qualificatif « moyenne » fait essentiellement appel à la notion de taille démographique. Mais on peut également entendre par ce vocable une situation intermédiaire. « Donc la ville moyenne apparait comme une réalité démographique, économique et sociale, mouvante dans le temps et dans l'espace »[3].

---

[2] Dictionnaire LAROUSSE en ligne, consulté le 08-09-2015

[3] Centre d'études et de recherches démographiques, (1999). « Dynamiques urbaines et développement rural au Maroc », P169.

Malgré ses insuffisances, le critère statistique (poids démographique) continue à être la base de la typologie des villes. La différenciation des villes selon leur taille constitue la principale dimension explicative de la structure des systèmes urbains. La taille est une variable qui résume en une information simple l'accumulation de plusieurs forces appartenant à des domaines divers. Elle représente un paramètre synthétique de la mesure du fait urbain. Les autres dimensions d'ordre fonctionnel et les caractéristiques qualitatives sont liées aux seuils statistiques posés au départ (taille de la population).

Mais cette variable n'aurait aucun sens si on la détache de ces cadres socio-spatiaux. « En plus des degrés de complexité fonctionnelle qu'elle recouvre, elle nuance des inégalités de portée spatiale et cache des différenciations d'accumulation sur le temps long qui ne se modifient que lentement »[1].

L'observation de la classification des villes moyennes selon la taille, montre que ces villes ne sont pas nécessairement des villes intermédiaires au sens fonctionnel du terme, c'est-à-dire quand elles deviennent l'intermédiaire dans la hiérarchie urbaine. La population bien qu'elle soit importante, n'en demeure pas moins qu'un des éléments de la définition des villes moyennes qui passe nécessairement par la conjonction de plusieurs critères géographiques : le poids démographique, mais aussi la fonction de centre local rayonnant sur un petit pays,…, c'est à ce stade, qu'on aborde la notion de ville intermédiaire.

Contrairement à la ville moyenne qui se définit par sa taille, laquelle est très relative dans le monde d'une région à l'autre (entre 50 000 et 100 000 habitants en Algérie), la ville intermédiaire est définit en fonction de son rôle d'intermédiation entre un centre urbain et le territoire dont elle est le centre de services économiques, sociaux, culturels, historiques, etc.[2]. Qualifier une ville de moyenne implique nécessairement l'appartenance de la taille de sa population à l'intervalle limitant le poids démographique de cette classe urbaine. Et même si qu'une ville dispose de toutes les fonctionnalités, nécessaire pour être qualifié de ville moyenne, si elle n'atteint pas le seuil exigé en termes de taille de population, elle n'est pas considérée comme ville moyenne. C'est cette catégorie naissante qui va faire l'objet d'une unité territoriale dite « intermédiaire ».

[1] PUMANI D, (1982). « La dynamique des villes », édition ECONOMICA, Paris 1982, P 231

[2] MADANI S, (2012). « Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie : cas de Sétif », thèse de doctorat, P 35

Ainsi, de par sa position au milieu du système urbain, « la ville intermédiaire dépend conjointement de la capitale et des petites villes qui en constituent la base et le support »[1].
Elle subit l'influence des plus grandes villes dominantes et permet de desservir une population importante des petites villes généralement beaucoup moins équipées. La ville intermédiaire est celle qui assure la transition entre les grandes villes ou la capitale et le reste des villes et vice versa du niveau de base vers le sommet.
On arrive alors à définir le concept d'intermédiation en reliant le concept de ville intermédiaire aux fonctions territoriales qui représentent l'ensemble des activités d'une ville qui ont un impact sur l'organisation spatiale du système, ainsi que sur le flux des personnes et des marchandises.

En constat, il est utile de déduire que l'importance et la croissance de certaines villes moyennes ont fait que le concept d'intermédiation est né et qu'il s'est développé toute une longue série de contributions qui aident à la compréhension des centres urbains non métropolitains. De cette façon, nous pensons qu'il s'agit du passage de la ville « moyenne » localisée de façon hiérarchique dans une place avec une taille moyenne sui serait faible et ancienne, à une ville « intermédiaire » plus insérée dans les réseaux de différents niveaux d'interactions (local, national, et même international), autonome et ayant la capacité de se construire un rôle dans la hiérarchie urbaine indépendamment de leur taille[2].

Malgré les tentatives de définition et de rapprochements des deux concepts : ville moyenne et ville intermédiaire, il ne faut pas nier l'importance que possède chacun séparément. A reconnaitre que le manque de recherches et d'études portant sur cette problématique de distinction entre ville moyenne et ville intermédiaire, et le manque d'aspects et de théories de base, qui, grâce a eux, il serra possible de nuancer radicalement entre les deux concepts.
Cela peut s'agir d'une évolution de concepts mais il semble qu'en essence, il est possible de considérer les concepts comme voisins (proches), car il est raisonnable de ne pas réduire le concept de ville moyenne à la seule idée d'association à la taille. Il s'agit d'un concept plus développé et plus complexe et par conséquent, les deux concepts peuvent être rapprochés.

2-2 Importance du rôle des villes intermédiaires :

Les villes suscitent actuellement un nouvel intérêt, se profilant comme facteur de rééquilibre urbain face à la forte croissance des grandes villes.

[1] BELHEDI A, (2007). « Les villes intermédiaires en Tunisie, villes intermédiaires dans le monde arabe », Cahier N° 19 du GREMAMO.
[2] LAJUGIE J, (1974). « Les villes moyennes », édition CUJAS, p27.

Ce n'est que récemment qu'on a commencé à s'intéresser au phénomène spécifique des villes intermédiaires, faisant contrepoids aux « immenses agglomérations, aux méga villes qui abritent une concentration de population plus grande que ce que les infrastructures ne permettent », qui essaient de créer « une situation urbaine mieux administrée avec des villes plus petites, étendues et décentralisées »[1].

Néanmoins, il est intéressant de souligner à cet égard qu'une petite partie de la population citadine mondiale, à savoir 7%, vit dans les grandes villes de plus de dix millions d'habitants, que 14% vivent dans des villes de plus de cinq millions d'habitants et que la majorité de la population, c.-à-d. 1,3 milliards d'habitants, soit 56% vit dans des villes de moins de 500 000 habitants, qui sont des centres offrant un accès relatif à des biens et à des services de qualité diverse pour la population citadine et rurale, cela change évidemment d'un pays à un autre. Pour cela, il est préférable de définir de façon flexible la signification d'une ville intermédiaire dans une perspective fonctionnelle, en tenant compte des conditions locales respectives à chaque pays.

L'importance des villes intermédiaires revient à souligner le défi à multiples facettes qu'elles doivent relever en prouvant leur capacité de se consolider et de s'établir en tant que nœuds d'un réseau territorial, et en outre, de jouer le rôle de centre d'équilibre et de régulation au niveau de la répartition démographique et du développement économique, social et culturel. Ce défi requiert une conscience politique de la nécessité de créer un cadre consensuel (national et local) pour le développement territorial.

Selon ce même sens, les questions qui se posent à propos du rôle que les villes intermédiaires doivent jouer dans une perspective de développement durable concernent la contribution qu'elles peuvent apporter à des processus d'urbanisation plus équilibrés ou en tant que centre permettant des liens plus directs avec leur environnement territorial économique et social, dans la mesure où elles peuvent offrir une meilleure qualité de vie compte tenu de leur taille ou favoriser une plus grande participation des citoyens à l'administration et à la gestion de la ville.[2]

Tenir compte de ces aspects démographiques et de répartition territoriale des villes, nécessite d'élargir le cadre de la ville et sa zone d'influence. Il convient de penser en termes de régions et territoires, c.à.d. un échelon d'intervention supérieur, permettant d'intégrer une multiplicité de villages et de communes articulées jouant des rôles divers suivant leurs

[1] BRAUN C, (1999). « Villes intermédiaires, régions municipales et développement territorial », 1999.
[2] UIA (union international des architectes), (1999). « Déclaration de LLEIDA sur les villes intermédiaires et l'urbanisation du monde ».

possibilités et participant à un processus de développement commun. Cette perspective, représentant une utopie territoriale, exige que les villes acquièrent des capacités et des aptitudes de concentration, de négociation et de consensus à propos de programmes et de projets de développement territorial.

En bref, la réflexion sur les réalités actuelles des villes intermédiaires et le rôle qu'elles peuvent jouer dans le processus d'urbanisation permet de ressortir la place des villes intermédiaires, en tant que :

- Centres qui peuvent participer à un processus d'urbanisation plus durable et plus équilibré territorialement.
- Centres qui peuvent établir des relations plus directes et équilibrées avec leur environnement territorial (avec l'urbain et le rural) et avec l'hinterland économique et social.
- Centres qui peuvent permettre une plus grande gouvernance dans la gestion de la ville et ses affaires.
- Type d'établissements humains qui peuvent offrir une meilleure qualité de vie à leur population.

2-3- Elaboration d'une critériologie fonctionnelle d'identification des villes intermédiaires[1]

La délimitation par la taille apparait insuffisante pour identifier et définir précisément ce que sont les villes intermédiaires, et l'intervalle assez large qui a été déduit (30 000 à 100 000 habitants) n'est peut être pas révélateur des situations d'intermédiation réelles dont les villes en question font preuve. Il faut donc aller au-delà en proposant une grille d'indicateurs ou de critères plus fins qui revêtent les dimensions de l'intermédiation. Ces critères semblent être une base pertinente de la lisibilité nécessaire pour constituer une ville intermédiaire.

Notre analyse porte sur le choix de 8 grands critères : démographique, superficie, connectivité/accessibilité, économie et tourisme, institutionnel et politique, social/éducation/santé, culturel/loisir et environnemental.

A travers cette série d'indicateurs, encore perfectible, le degré d'intermédiation peut être délimité. Les critères ne sont pas tous de la même valeur pour la détermination du caractère d'intermédiation. Ainsi, le critère pivot, discriminant de la notion d'intermédiation est la connectivité et l'accessibilité, des critères structurants : l'économique et le tourisme, le politico-institutionnel, le social/éducation/santé qui vont s'articuler autour de la connectivité et qui vont

[1] NADOU F, (2011). «La notion de ville intermédiaire, une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques ». Colloque à Tours, France. P 10.

donner du corps aux fonctions des villes intermédiaires. Des critères plus transversaux, tels que la superficie, le culturel/loisir et l'environnemental, apportent, quant à eux, la complémentarité nécessaire dans les fonctions développées. Et enfin, le critère de base, la démographie, qui permet de situer les villes intermédiaires sur le curseur de l'attractivité.

2-3-1 La démographie :

Constitue un élément d'évaluation de base du dynamisme de la ville intermédiaire. Comme il a été évoqué précédemment, il n'apparait pas déterminant pour identifier les villes intermédiaires, néanmoins les indicateurs populationnels replacent les villes dans un contexte global de comparaison et d'attractivité entre les villes, nécessaires dans une étude plus précise. (Par exemple déterminer la part des jeunes de moins de 20 ans, les variations de la population,…).

2-3-2 La superficie :

Elle permet d'organiser l'espace en donnant plus de chance à la localisation des équipements et des infrastructures nécessaires à l'accomplissement des fonctions et missions assignées aux villes intermédiaires. Et ce n'est qu'avec une superficie importante qu'une ville intermédiaire pourra accueillir une portion importante de personnes et de biens.

2-3-3 La connectivité/accessibilité :

Est un critère indispensable et discriminant du caractère d'intermédiation. Ce critère suppose que la ville dite intermédiaire soit en relation avec le reste du territoire à un niveau suffisamment remarquable, lui permettant d'établir des liens et des connexions à différents niveaux. Nous distinguons la connectivité interne, celle qui va mettre en relation les villes intermédiaires avec leur espace de proximité dont la lisibilité se fait à l'échelle régionale dont les fonctions sont plutôt d'ordre « utilitaires »; de la connectivité externe qui va permettre à la ville d'être lisible à une échelle qui va au-delà du régional, dont les fonctions sont, plus stratégiques, permettant à la ville de se rapprocher des marchés extérieurs et des centres de décision, favorables à son dynamisme et son attractivité.

2-3-4 L'économique et le tourisme :

Combinés, ils sont indispensables pour regarder et analyser la compétitivité, composante déterminante dans le profil et le caractère fonctionnel des villes intermédiaires.

La mesure de ces critères doit passer par l'analyse d'indicateurs qui s'intéressent à la fois à des dimensions individuelles (niveau de qualification, part des emplois supérieurs, etc.,) et à la fois à des dimensions collectives et plus près de ce qui se passe du côté des entreprises et du tissu économique (création d'activité, spécialisation économique, etc.,). Les villes intermédiaires jouent aussi pleinement leur rôle dans leur capacité à combiner des activités productives et résidentielles.

2-3-5 Le politico-institutionnel :

Les deux critères, politique et institutionnel, vont permettre de regarder le positionnement des acteurs du territoire, au travers de la nature des lieux de décisions politiques et administratives. La présence ou non de telle ou telle administrations de services décentralisés et déconcentrés peut nous servir d'éléments contextuelle et structurant de la connectivité. C'est important dans l'observation de la capacité des acteurs à porter des projets. A ce titre, l'indicateur du leadership politique peut nous aider à analyser en quoi il est important que les villes intermédiaires disposent d'un leader politique et/ou institutionnel afin de voir la connexion de son ancrage local avec des positions défendues à des échelles supérieures.

2-3-6 Social/éducation/santé :

Expriment ce que les villes peuvent offrir comme services publics à la population (centre hospitaliers, écoles, logements). Ce sont des critères structurants dans le sens où ils apportent cohésion social du territoire et participent à son développement social et économique. Ils marquent l'action des politiques publiques (locales et nationales) et font le lien avec les activités économiques (par exemple, systèmes éducatifs adaptés au système productif, localisation des activités en fonction du climat social).

2-3-7 Culturel et loisirs :

Ce critère offre la possibilité d'identifier les formes d'expression qui caractérisent une ville, à la fois dans son histoire vécue et passée et à la fois sur les évènements du présent, voir ce qu'elle dispose en matière d'activités culturelles, sportives, de divertissement,...etc.

2-3-8 L'environnemental :

Identifie comment les villes intermédiaires prennent en compte les éléments du développement durable, et par quels biais se réalise leur gestion face aux enjeux de sauvegarde

des ressources et de la prévention des risques écologiques. L'impact des activités touche à la fois les dimensions urbaines des villes intermédiaires et à la fois leur territoire proche, il est intéressant de regarder comment s'effectue les combinaisons et la gestion entre l'urbain et le rural. Leur potentiel en la matière peut provenir qu'elles n'ont a priori pas les problèmes environnementaux que les métropoles.

A travers ce chapitre, nous comprenons bien qu'une ville intermédiaire n'a pas une définition précise, mais en combinant sa taille démographique et les fonctions qu'elle abrite, on arrive bien à comprendre qu'une ville intermédiaire, qui répond à ces critères, doit assurer l'intermédiation entre les métropoles ou grandes villes et les zones rurales isolées.

Chapitre 2 : Identification des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Application aux villes d'Azazga, DBK et DEM.

Dans leur ensemble, les analyses des phénomènes de métropolisation en Algérie se concentrent sur les grandes agglomérations urbaines jugées représentatives de transformations récentes intervenues dans les sociétés urbaines, dans leur mode de fonctionnement et de gouvernement. Pourtant, certaines villes de type intermédiaire constituent actuellement le cadre d'un nouveau type de développement urbain caractérisé par une dimension à la fois environnementale, sociale et économique, une adaptation d'un modèle de métropolisation qui, loin d'être négligeable, dépasse le critère démographique par l'importance de leurs fonctions.

Ce qui suit ferra l'objet de distinction et d'identification des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou susceptible d'avoir le statut de « villes intermédiaires » selon les critères expliqués précédemment.

1- Détermination des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou

Dans ce point nous allons appliquer les principaux critères d'identification des villes intermédiaires pour dégager celles de la wilaya de Tizi-Ouzou. Pour chaque critère on va tirer un groupe de villes, puis vers la fin on va faire une intersection des villes pour avoir le groupe final des villes remplissant tous les critères, qui seront ainsi des villes intermédiaires.

1-1 Selon la taille démographique :

La wilaya de Tizi-Ouzou est caractérisée par un relief des hautes collines et de montagnes, traversée par deux vallées (vallée du Sebaou et vallée de Draa el Mizan). La population est répartit dans 1400 villages constituant la wilaya, sur les crêtes ou en piémont, et d'une dizaine de villes en pleine croissance.

Le nombre d'habitants est estimé à 1,2 million sur une superficie de 3 000 Kilomètres carrés, soit une densité très élevée, pour une zone de montagne, de 400 habitants au kilomètre carré.

Cette densité a très tôt créé un déséquilibre entre population et ressources et a entrainé le développement de mouvements migratoires[1].

La wilaya de Tizi-Ouzou, concernée elle aussi par l'urbanisation accrue qu'a connu l'Algérie. L'étude de la dispersion de la population fait ressortir l'importance de la population vivant dans les agglomérations par rapport à celle des zones éparses. Ainsi, en Algérie, la

[1] Qui se sont accéléré à partir de 1920

population agglomérée est passée de 53,31% (6,4 millions) en 1966 à 85,73% (29 ,21 millions) en 2008[1]. Ce qui est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 1 : *Evolution de la population en Algérie selon la dispersion*

Années	Population en Milliers			% Population agglomérée
	Zone agglomérée	Zone éparse	TOTAL	
1966	6409	5613	12022	53.31
1977	9909	7039	16948	58.47
1987	16287	6764	23051	70.66
1998	23698	5403	29101	81.44
2008	29216	4864	34080	85.73

Source : RGPH 2008

En valeur absolue, la population agglomérée est passée de 16286913 à 23 698 009 habitants respectivement en 1987 et 1998 et a atteint 29 215 767 en 2008. Soit un accroissement de plus de 7 millions d'habitants entre 1987 et 1998 et plus de 5 millions entre 1998 et 2008.

Par contre, la population des zones éparse nettement régressé entre 1987 et 2008 passant de 29,31% en 1987 à 18,60% en 1998 pou atteindre 14,27% en 2008 . En valeur absolue la population éparse est passée de 6 752 129 en 1987 à 5414844 en 1998 et enfin à 4 864 263 en 2008.

Certes, le grossissement des hameaux[2] sous l'effet de la vitalité démographique est incontestable, mais la population des zones éparses habite de plus en plus dans les agglomérations chefs- lieux ou les agglomérations secondaires proches de ces derniers.

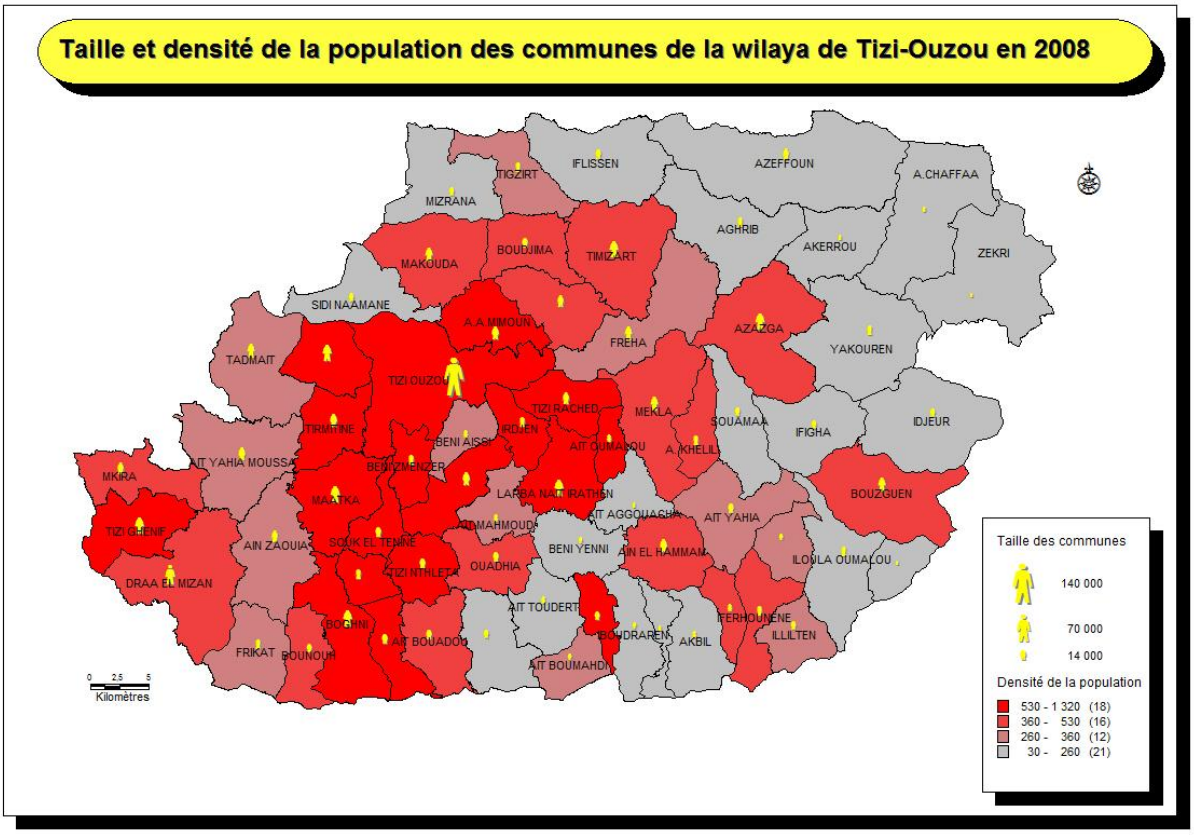
Dans notre wilaya, la population agglomérée est passé de 81,38% en 1987 à 88,63 en 1998 pour atteindre 91,39% en 2008, en sachant que les communes sont de dimensions très hétérogènes et peuvent être très étendues. On peut fréquemment trouver une ou plusieurs agglomérations dans une même commune ou inversement, plusieurs communes dans une même agglomération. Ce qui fait qu'elles changent de densité selon la superficie et le nombre d'habitants de chaque commune.

Tizi-Ouzou est une wilaya qui compte 67 communes dont la taille et la densité de la population sont présentés dans la carte ci-dessous :

[1] RGPH 2008

[2] Groupement de constructions voisines les unes des autres de moins de 200 mètres et dont le nombre est supérieur à 10 et inférieur à 100.

Carte 1 : *Taille et densité de la population des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou en 2008.*



Source : élaborée par nous même à partir du RGPH 2008

Comme on le remarque sur cette carte, les communes qui sont de couleur très foncée sont caractérisées par un nombre trop important d'habitants. En conséquent, elles sont d'une forte densité, ce qui est le cas par exemple de la ville de Tizi-Ouzou, Tizi Rached, D.B.K, Azazga, L.N.I, …On remarque que ce sont les agglomérations proches du chef lieu de wilaya (ville de Tizi-Ouzou) qui hébergent le poids le plus consistant de la population, et ce pour des raisons diverses dont la plus évidente est la recherche de meilleures conditions de vie (emploi, éducation, santé,…) qui sont plus au moins disponibles dans les agglomérations urbaines.

En revanche, les agglomérations rurales, malgré leurs superficies considérables, connaissent une densité de population de moins au moins importante du fait de l'immigration interne des habitants en direction des villes (ville de Tizi-Ouzou et sa périphérie).

Pour plus de précision, en Algérie, une terminologie spécifique a été attribuée à chaque ville selon le nombre d'habitants qu'elle abrite. Les deux lois 2001-20[1] et 2006-06[2] ont donné

[1] Loi N°2001-20 du 12/12/01 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.
[2] Loi N° 2006-06 du 20/02/06 portant loi d'orientation de la ville.

naissance à une stratification des villes (classification) qui peut être résumé dans le tableau suivant

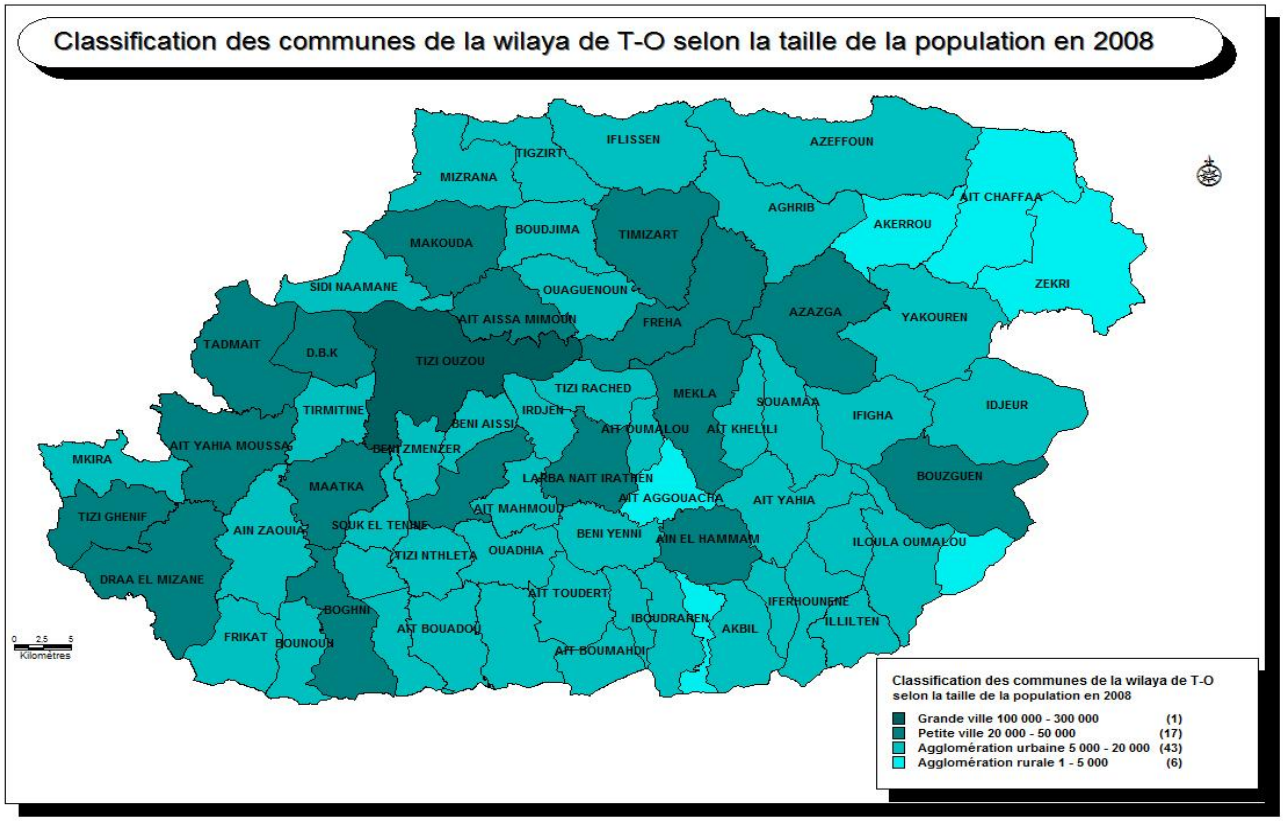
Tableau 2 : *Strates définies par les deux lois 2001-20 et 2006-06*

Loi	STRATE	DEFINITION
2001-20	***Métropole***	Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300 000 hab et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales.
	Grande ville	Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 100 000 hab.
2006-06	***Ville moyenne***	Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 hab.
	Petite ville	Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 hab.
	Agglomération urbaine	Espace urbain abritant une population agglomérée d'au moins 5 000 hab.

Source : RGPH 2008

En appliquant cette stratification aux communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, on obtient les résultats exprimés dans la carte qui suit :

Carte 2 : *Classification des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou selon les classes de population en 2008.*



Source : élaborée par nous même

En analysant la carte, on constate que la wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une seule grande ville, qui est la ville de Tizi-Ouzou avec une population de 135 088 habitants, avec cette taille, elle se retrouve dans l'intervalle des grandes villes allant de 100 000 à 300 000 habitants.

Sans être dotée d'une métropole ni de villes moyennes, la wilaya de Tizi-Ouzou regroupe principalement des agglomérations urbaines appartenant à la fourchette de population comprise entre 5 000 et 20 000 habitants. Ces agglomérations sont au nombre de 43 communes à avoir ce statut parmi 67. On cite parmi elles : Ouaguenoun, Irdjen, Yakourene, Tirmitine, Frikat,…

A une échelle de moins au moins agglomérée, on rencontre les agglomérations rurales de la wilaya, elles sont au nombre de 6 agglomérations rurales qui comptent moins de 5 000 habitants. Tel que : Akerrou, Zekri,….

En ce qui concerne les petites villes, elles sont au nombre de 17 à se situer dans l'intervalle allant de 20 à 50 000 habitants. On peut citer : Azazga, Mekla, Fréha, Makouda, Bouzguène, D.B.K, Tadmait, Draa el Mizane,…

C'est à travers cette catégorie de villes qu'on va projeter l'identification des villes intermédiaires dont dispose la wilaya de Tizi-Ouzou, car les villes appartenant à la fourchette de population des petites villes (entre 20 et 50 000 habitants) ne sont pas toutes du même rang ni du même niveau, les villes qui émergent sont alors restreintes au statut de petites villes

En dépit de cette limite, un intervalle, regroupant les communes susceptibles d'accomplir la mission d'intermédiation est proposée : **population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants**. Cet intervalle va du seuil minimum des petites villes jusqu'au seul maximum des villes moyennes.

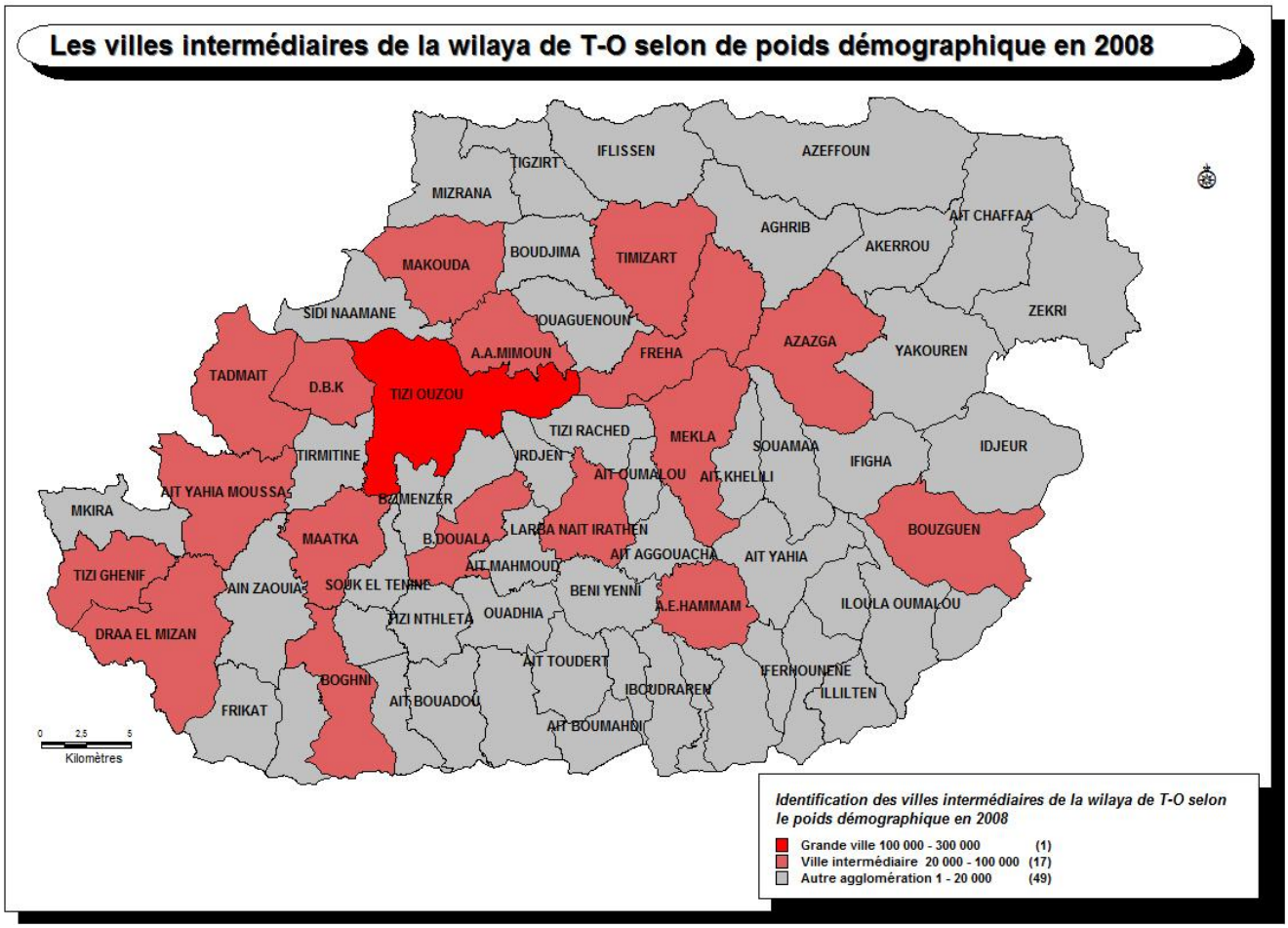
Dans les pays en développement, bien que les différences entre les niveaux de vie urbains et ruraux restent importantes, La croissance démographique rapide a suscité un besoin de distinction entre les différents niveaux (une distinction hors le critère démographique).

Pour cela, lors de notre proposition de l'intervalle des villes intermédiaires, notre objectif était de ne pas mettre au même niveau de fonctionnalité toutes les villes ayant la même densité de population. Comme par exemple, dans notre wilaya, il n'est pas judicieux de mettre sur le même pied d'égalité la ville d'Azazga et celle d'Ait Yahia Moussa. Même si que sur la base d'une classification démographique, elles ont toute les deux le statut de « petite ville » puisqu'elles appartiennent à l'intervalle de population allant de 20 000 à 50 000 habitants.

L'intérêt qu'on vise, à travers notre travail, est donc de déceler les villes qui présentent des fonctions urbaines plus développées dépassant ainsi le seul critère démographique par l'importance des différentes fonctions.

Les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, déterminée selon le critère démographique, sont représentées dans la carte ci-dessous :

Carte 3 : *Identification des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou selon le critère démographique*



Source: réalisée par nous même

D'après cette carte, on constate que la wilaya de Tizi-Ouzou dispose de 17 villes qualifiées d'intermédiaires selon le seul critère démographique. Ces villes sont les suivantes : Ain el Hammam, Ait Aissa Mimoum, Ait Yahia Moussa, Azazga, Beni Douala, Boghni, Bouzguène, D.B.K, Draa el Mizane, Fréha, L.N.I, Maatkas, Makouda, Mekla, Tadmait et Tizi Ghenif.

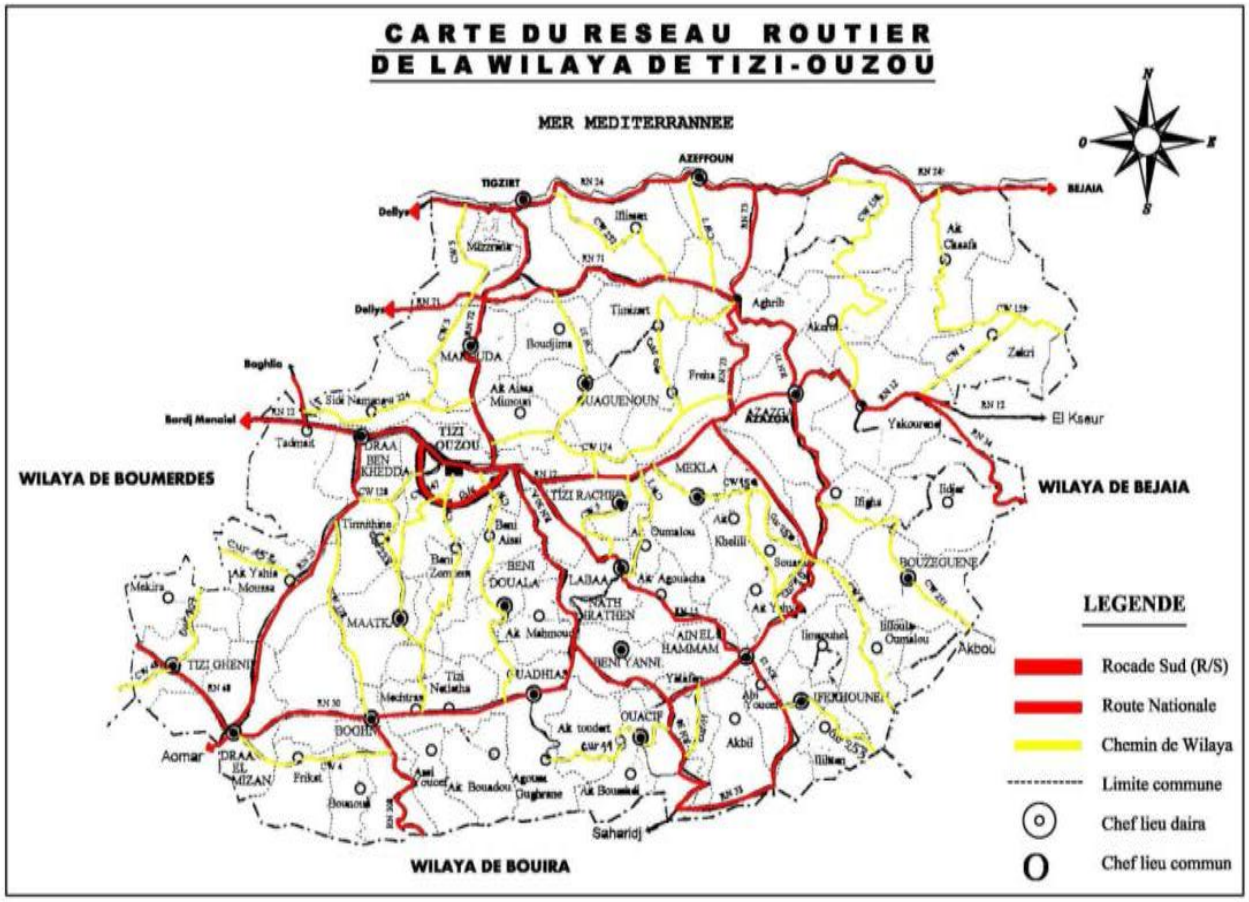
Certes, ces villes appartiennent à l'intervalle de population (population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants) indiquant les villes intermédiaires, mais ces dernières ne le sont pas tout à fait sans avoir fait référence au reste des critères, caractérisant les villes intermédiaires, qui seront évoqués dans ce qui suit.

1-2 Accessibilité/Connectivité :

Conformément à ce critère, chacune des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, qualifiée de ville intermédiaire, doit être connectée au réseau de transport de la wilaya (et même au-delà) pour qu'elle soit facilement accessible. Ajoutant à cela, la disponibilité des moyens de transport à forte capacité.

Ce critère est primordial pour toute ville intermédiaire, où le caractère d'intermédiation et de liaison de plusieurs niveaux (du rural jusqu'à l'urbain) est une condition irréversible garantissant la mobilité des personnes et des marchandises.

Carte 4: *Consistance du réseau Routier de la wilaya de Tizi-Ouzou*



Source : DTP de la wilaya de Tizi-Ouzou

L'examen de la carte du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou nous permet de déceler les communes qui sont aisément accessibles et solidement connectées aux principaux axes suivant :

- *L'axe central est la RN 12 :* il constitue une voie d'accès traversant la wilaya de Tizi-Ouzou vers les wilayas limitrophes, à savoir Boumerdès (par Draa el Mizan) et Béjaia (par Azazga), il

permet aussi de relier les pôles les plus importants de la wilaya dans le couloir du Sébaou qui est considéré comme le principal couloir d'urbanisation de la wilaya et où se concentrent les principales activités socio-économiques (D.B.K, Tizi-Ouzou, Azazga). Cette route enregistre le plus grand trafic routier de la wilaya, elle desserte une population urbaine de 174 000 habitants, ce qui représente près de 35% de la population totale. A noter que le RN 12 est le lieu d'aboutissement des autres routes nationales.

- *La RN 72 :* qui relie la ville de Tizi-Ouzou à la RN 24, route du littoral, et l'agglomération urbaine de Tigzirt traversant la commune de Makouda pour atteindre la ville de Tizi-Ouzou.
- *La RN 15 :* qui relie à son tour la ville de Tizi-Ouzou aux agglomérations urbaines de L.N.I et Ain el Hammam.
- *La RN 30A :* qui relie la ville de Tizi-Ouzou à la principale agglomération urbaine de la dépression de Draa el Mizan via la RN 30.
- *La RN 25 :* qui relie la commune de D.B.K à l'agglomération urbaine de Draa el Mizan.

Cette même carte nous offre la possibilité de déterminer les communes servant de nœuds dans le maillage du réseau de transport, dotées d'une accessibilité/connectivité conséquente. Parmi ces nœuds importants on distingue : Azazga, Fréha, Makouda, D.B.K, Ain el Hammam, Beni Yeni, Boghni, Draa el Mizan.

L'accessibilité connectivité de ces nœuds doit être combinée et renforcée par un effectif important de moyens de transport équipés d'une capacité considérable. Ce qui serra représenté dans le tableau suivant :

Tableau 3 : *Consistance et capacité des moyens de transport (Autobus, Bus, taxi et fourgon) des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou*

Communes	Moyens de transport	Capacité	Communes	Moyens de transport	Capacité
T-Ouzou	193	26061	D.E.Mizan	240	3275
A.E.Hammam	321	4543	Ain Zaouia	93	1245
Akbil	75	1189	Frikat	37	521
Abi Youcef	66	758	A.Y.Moussa	148	2774
Ait Yahia	123	1428	L.N.I	382	3892
Azazga	314	3767	A.Aggouacha	47	537
Freha	233	3516	Irdjen	111	2099
Ifigha	63	1251	Iferhounene	113	1460
Zekri	21	282	Illilten	62	763
Yakourene	111	1420	Imsouhan	113	2714
Azeffoun	120	1738	Maatkas	254	5310
Aghribs	73	1565	S.E.Tenine	113	2327
Akerrou	30	788	Makouda	171	3511
Ait Chafaa	35	446	Boujima	139	2357
Beni Douala	154	2148	Mekla	152	2349
A. Mahmoud	69	904	Ait khelili	73	1365
Beni Aissi	60	940	Souamaa	39	741
B. Zmenzer	107	1845	Ouacifs	41	1094
Beni Yeni	52	508	A.Boumahdi	11	85
Iboudraren	37	711	A.Toudert	38	750
Yatafene	23	271	Ouadhias	160	1094
Boghni	315	3604	A.Bouadou	77	1150
Assi Youcef	92	1308	T.N'Tleta	97	1401
Bounouh	90	1335	A.Gueghrane	37	491
Mechtras	85	1472	Ouaguenoun	181	3459
Bouzguene	216	5355	A.A.Mimoun	176	4101
Beni Zeki	39	820	Timizart	192	4115
I.Oumalou	167	2614	Tigzirt	121	1466
Idjeur	101	1580	Iflissen	163	2628
D.B.K	320	11515	Mizrana	79	992
Sidi Namane	65	1115	Tizi Ghenif	218	2682
Tadmait	132	2171	M'Kira	67	1055
Tirmitine	169	3099	Tizi Rached	142	3738
A.Oumalou	108	1490			

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

La capacité des moyens de transport (Bus, Autobus, Fourgon et taxi) dont dispose chaque commune de la wilaya de Tizi-Ouzou est très déterminante. Car c'est cette capacité qui permet la mobilité des personnes puis l'intégration de toute commune, dotée d'une capacité considérable, au réseau de la wilaya.

Parmi ces communes à capacité relativement forte on distingue : Azazga, Ain El Hammam, Boghni, Bouzguène, D.B.K, Tirmitine, Draa El Mizan, Makouda, L.N.I, Maatkas, Ouaguenoun, Ait Aissa Mimmoun, Timizart et Tizi-Rached, avec leurs capacités respectives de : 3767, 4543, 3604, 5355, 11515, 3099, 3275, 3511, 3892, 5310, 3459, 4101, 4115 et 3738.

A travers l'analyse des principaux axes de mobilité des personnes de la wilaya de Tizi-Ouzou ainsi que la capacité des moyens de transport de chaque commune, on arriver à énumérer les communes qui peuvent être qualifiées de « villes intermédiaires » selon le seul critère d'accessibilité/connectivité et qui sont : Azazga, Freha, Makouda, D.B.K, Ain el Hammam, Boghni et Draa El Mizan.

1-3 Economie et tourisme :

Ce critère renvoie principalement à l'analyse des secteurs économiques de a wilaya : secteur de l'agriculture, de l'industrie, du commerce et du tourisme combinés à l'emploi généré par les entreprises de la wilaya.

1-3-1 L'agriculture :

Elle est essentiellement constituée d'une agriculture de montagne et d'une agriculture par irrigation dans certaines vallées et autres zones à relief modéré. La surface agricole utile (SAU) de la wilaya de Tizi-Ouzou, estimée à 9 842 Hectares, demeure très réduite au regard des besoins de la wilaya, elle ne représente que 33,42% de la superficie totale de la wilaya et 38,27% de l'ensemble des terres affectées à l'agriculture.

Le poids du volet 'agriculture' n'est pas assez déterminant vu la faiblesse générale de l'agriculture de la wilaya de Tizi-Ouzou.

1-3-2 L'industrie :

L'activité industrielle de la wilaya de Tizi-Ouzou est en relation directe avec les entreprises industrielles et celles créées par l'ANSEJ, réparties à travers les communes de la wilaya.

Tableau 4 : *Nombre d'entreprises industrielles et l'effectif d'emplois qu'elles créent.*

Communes	Nbre d'entreprise créée	Nombre d'emploi généré	Communes	Nbre d'entreprise créée	Nbre d'emploi généré
Tizi-Ouzou	47	2060	Bouzguène	2	45
T-Rached	13	2876	Frikat	1	43
D.B.K	48	1485	Irdjen	2	40
Azazga	57	1030	Ouaguenoun	2	36
Boghni	16	406	Ain Zaouia	5	31
Tigzirt	3	305	B. Zmenzer	3	30
Freha	4	201	Ait Toudert	1	29
Ait Yahia	1	200	Boujima	2	22
L.N.I	1	168	Souamaa	1	20
D.E.M	7	153	Bounouh	2	20
Azeffoun	1	135	S.E.Tenine	2	20
Mekla	5	105	Ouadhias	2	20
A.Oumalou	1	102	A.Mahmoud	1	17
Tadmait	2	95	Tizi Ghenif	1	14
A.Gueghne	1	86	T.N 'Tleta	1	7
			Maatkas	1	6

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

L'activité industrielle de la wilaya est dominée particulièrement par quatre unités de production d'importance régionale et nationale, implantées tout le long du couloir du Sebaou :

- Le complexe ENIEM sis à Oued Aissi, commune de Tizi-Ouzou, spécialisé dans le domaine de l'électroménager employant un effectif de 2113 employés.
- L'unité SPA Electro-Industrie (ex ENEL) implantée dans la commune d'Azazga, assurant la production de moteurs/Alterneurs, avec un nombre d'employés allant jusqu'à 843 personnes.
- L'unité cotonnière SPA complexe textile de D.B.K employant 587 personnes.
- L'unité de meubles TABOUKERT de Tizi-Rached avec 356 employés.

En faisant le constat de ce secteur, on peut affirmer que le développement de l'activité industrielle dans la wilaya de Tizi-Ouzou répondait à l'origine beaucoup plus aux exigences de la planification nationale et que celles-ci n'ont guère tenu compte des spécificités et des besoins de la région d'où la faiblesse des activités liées à la valorisation des potentialités locales.

Certes, le tissu industriel de la wilaya se distingue par la faiblesse de son intégration dans sa globalité mais il existe de réelles perspectives de développement de ce secteur, faisant bénéficier ainsi les principaux pôles de la wilaya.

Ce tissu est aussi renforcé par les entreprises créées dans le cadre du dispositif ANSEJ, d'où, par leur mise en place, créent de l'emploi et redynamisent le tissu économique de la wilaya. Les entreprises créées par ce dispositif pour l'an 2014 sont représentées dans le tableau :

Tableau 5 : *Nombre d'entreprises créées Par ANSEJ durant l'année 2014.*

Communes	Nbre d'entreprises créées	Nbre d'emplois générés
Tizi-Ouzou	256	228
Ain El Hammam	30	78
Akbil	13	37
Abi Youcef	20	59
Ait Yahia	34	93
Azazga	90	223
Freha	73	188
Ifigha	15	40
Zekri	10	23
Yakourene	20	49
Azeffoun	36	97
Aghribs	35	81
Akerrou	9	19
Ait Chafaa	1	3
Beni Douala	32	83
Ait Mahmoud	8	18
Beni Aissi	15	33
Beni Zmenzer	17	40
Beni Yeni	3	6
Iboudraren	10	26
Yatafene	4	7
Boghni	26	76
Assi Youcef	11	34
Bounouh	7	19
Mechtras	10	30
Bouzguène	49	134
Beni Zeki	5	12
I.Oumalou	33	87
Idjeur	15	37
D.B.K	65	143
Sidi Namane	25	49
Tadmait	31	67
Tirmitine	27	74
Draa El Mizan	37	99
Ain Zaouia	15	43
Frikat	15	40
Ait Yahia Moussa	9	27

L.N.I	41	111
Ait Aggouacha	5	15
Irdjen	16	36
Iferhounene	20	60
Illiltene	20	53
Imsouhal	9	26
Maatkas	57	140
Souk El Tenine	20	43
Makouda	14	91
Boujima	28	61
Mekla	35	82
Ait Khelili	19	46
Souamaa	28	40
Ouacifs	21	57
Ait Boumahdi	16	45
Ait Toudert	19	46
Ouadhias	11	33
Ait Bouadou	10	32
Tizi N'Tleta	16	49
Agouni Gueghrane	11	30
Ouaguenoun	59	123
Ait Aissa Mimmoun	53	112
Timizart	88	181
Tigzirt	28	74
Iflissen	32	68
Mizrana	22	52
Tizi Ghenif	40	114
M'Kira	19	58
Tizi Rached	24	63
Ait Oumalou	20	46

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

Dans le cadre du dispositif d'ANSEJ, qui accompagne les jeunes promoteurs dans la réalisation de leurs projets de création d'entreprises, un déséquilibre irréversible est apparu en matière de localisation des entreprises sur le territoire de la wilaya. Une dominance de la commune de Tizi-Ouzou avec 256 entreprises créées en 2014, suivi de la commune d'Azazga (99), Freha (76), D.B.K (65), Bouzguène (49), Maatkas (57), Timizart (88), Ouaguenoun (59), Mekla (35), Draa El Mizan (37), Azeffoun (36), Aghribs (35), Ain El Hamman (30) avec un nombre d'employés respectif de : 228, 223, 188, 143, 134, 140, 181, 123, 82, 99, 97, 81 et 78 employés.

1-3-4 Le tourisme :

La wilaya de Tizi-Ouzou, à l'instar des autres wilayas algériennes, compte un nombre de sites archéologiques et monuments historiques marquants des différentes périodes, préhistoriques, protohistoriques, antiques et médiévales.

L'originalité de la wilaya, ses caractères spécifiques au niveau architectural et socio-économique, sa production artisanale, riche et d'une authenticité indéniable en font un atout supplémentaire, qui, conjugué à la présence de divers sites archéologiques et monuments historiques, complètent cette palette et peuvent donner lieu à un produit culturel spécifique.

Tableau 6 : *Liste des sites touristiques de la wilaya de Tizi-Ouzou*

Daïras	Communes	Appellation des sites
Ain El Hammam	Ain El Hammam	Tombe de si Mohend Oumhend, Maison Lalla Fatma N'soumer, Foret d'Ait Ouabane
Ouadhias	Ouadhias	Monument, Village Ait el Kaid
Azazga	Azazga	Foret Canton de Zraib
	Yakourene	Tagma
	Ifigha	Anciens villages, Ifri N'Dlal
AZEFfOUN	Azeffoun	Ruines romaines, Allées couverts, Stèles et monuments historiques, plages
	Aghribs	Foret Tamgout, Maison du chahid Didouche Mourad et Issiakhem, Mausolée Tazrout
	Ait Chafaa	Plages, fontaines, tala Tikit, stèle et villages
	Akerrou	Ruines romaines
BENI DOUALA	Beni Douala	Barrage Taksebt, Quartier général du colonnel Krim Belkacem
	Beni Aissi	Air de repos
BENI YENNI	Beni Yenni	Mosqué de l'ére des turcs
	Iboudraren	Agouni Lahoua, parc national du Djurdjura
BOUZGUENE	Bouzguène	Foret Akfadou, SAS
	Illoula Oumalou	Azerou Melloulene, Agouni Tizi, Ifri Ait Lahcene
	Idjeur	Sidi elhadi, Tala Kitane, PC de la wilaya 3
	Beni Zekki	Thaziverth, La maison de lella Fatma, Grotte de neige, Ighouladh, Ifri N'Marza, Wannari
D.E.MIZAN	D.E.Mizan	Barrage n°4, Hammam Sidi Aissa, foret Moula Yahia, site rupestre d'Azrou N'Tamarth
D.B.K	Sidi Namane	Phare Bordj Sebaou, Zaouia
	Tadmait	Montagne de Sisi Ali Bounab
	Tirmitine	Site de l'epoque romaine, Guérites de l'armée française, Ifri Oumegdoul
MAKOUDA	Makouda	Achrouf N'Siwen, vieu village berbére
	Boudjima	Azerou Imyuzen, tissira Otman et L'tnin,Lafayer, Ifri bouali, Tikatine, sidi yahia
TIZI GHENIF	M'kira	Foret vouidir, Prison cloniale, ravin des martyres
OUACIF	Ouacif	Tharga, prison coloniale, koriet
	Ait Toudert	Ifrizen, tala n taka, assiak, iguerzfan
	Ait Boumahdi	Aswel, Ifri Semdhen, Igounana, Agouni Athmane, Ighaladhen,

		Athmahdi
OUAGUENOUN	Ouaguenoun	Habitat ancient, Foret Vouchouva, Col Anzathen et Sidi Slimane
	A.A.Mimmoun	Plan d'Eau Oued Setita, FONTAINE
	Timizart	Agouni Temliline, Village ancien Mira
TIGZIRT	Tigzirt	Port, plages, ruines romaines, Basilique chrétienne
	Iflissen	Monument, Ameqias
	Mizrana	Timzguida, Tabourth N'Mhend Ouhen, Tabourth Ouzaghar
TIZI-RACHED	Tizi-Rached	Sidi Khelifa, Sidi Ali Cherif, Tazrouts El Fatiha, Takerabt Sidi Seklaoui
BOGHNI	Mechtras	Tala Uguelid, Djema Tmaamart
	Assi Youcef	Taburth Laansar, Tadarth Oufella, Thimsifth
MEKLA	Ait Khelili	Tizi Ali, Izemourene, Fiwane
	Souamaa	Zaouia Cheikh Amokrane
	Mekla	Montagne et Oued, Ruines romaines
L.N.I	Irdjen	Les berges du barrage Taksebt
IFERHOUNENE	Iferhounen	Pic D'azerou N'Thor, Tala Meloulene, Parc national du Djurdjura
	Illilten	Tagurt Tezgui, Tizinkoucht, Sidi el Bachir, Vouthaka, Oulkadi
	Imsouhal	Timezguidha

Source : établi par nous même à partir de l'annuaire statistique 2014

Une fois les communes disposant de potentialités touristiques mettent en valeur ces patrimoines touristiques, elles joueront un rôle essentiel dans le développement de la wilaya, dans la redynamisation de l'activité économique et dans le développement de l'attractivité du territoire.

D'ailleurs, on recense plusieurs cas de villes qui ont misé sur leur patrimoine et sur l'activité culturelle pour sortir de crise économiques ou sociale, pour animer leur aire d'influence et pour donner ainsi une autre image d'elles mêmes. Pour cela, les villes (communes) dotées de ces sites touristiques et archéologiques « accessibles », cités dans le tableau, connaîtront cette attractivité. Parmi elles : Ain El Hammam, Draa El Mizan, D.B.K, Bouzguène, Makouda, Azazga, Iferhounene,…

1-4 Social/éducation/santé :

Ce critère, dans son optique d'équité sociale, tend à réduire le sentiment d'exclusion de certaines populations défavorisées, habitants des zones rurales enclavées, de manière à ce que chaque ville intermédiaire, à laquelle cette population a accès, soit dotée d'une offre d'équipements socio-économiques assez consistante pour pouvoir répondre à la demande des personnes résidantes dans la ville intermédiaire et à la demande des personnes résidantes dans l'aire d'influence de cette dernière.

Dans ce même objectif, le nombre d'établissements scolaires (primaires, CEM, Lycées) et le nombre d'établissement sanitaires (hôpitaux et polyclinique) seront représentés dans les deux tableaux qui suivent pour pouvoir détecter les villes de la wilaya de Tizi-Ouzou qui disposent le plus d'équipements socio-économiques nécessaires à toute société.

Tableau 7 : *Nombre des établissements scolaires : Primaires, CEM et Lycées*

Communes	Nombre de primaires	Nombre de CEM	Nombre de lycées
Tizi-Ouzou	48	22	7
A-El Hammam	14	2	2
Ait Yahia	11	3	1
Akbil	8	2	1
Abi-Youcef	7	1	0
Azazga	14	5	3
Freha	12	4	1
Ifigha	6	1	0
Yakourene	10	2	1
Zekri	3	1	0
Azeffoun	13	3	2
Aghribs	8	2	1
Akerrou	3	1	0
Ait Chafaa	3	1	0
Beni Douala	12	4	1
Ait Mahmoud	5	1	0
Beni Aissi	4	1	0
Beni Zmenzer	7	2	1
Bni Yenni	5	1	1
Iboudrarene	6	1	0
Yatafen	3	1	0
Boghni	13	4	2
Assi Youcef	5	2	1
Bounouh	7	2	0
Mechtras	4	2	0
Beni Zekki	4	1	0
Iloula Oumalou	11	2	1
Bouzguène	15	4	2
Idjeur	7	2	0
Sidi Naamane	6	2	0
Tadmait	11	4	1
D.B.K	11	4	2
Tirmitine	13	3	0
Draa El Mizan	19	7	3
Ain Zaouia	9	2	0
Frikat	7	2	0
A.Y.Moussa	15	4	1
L.N.I	17	4	2
A.Aggouacha	4	1	0

Irdjen	10	1	0
Iferhounene	10	2	1
Illilten	10	1	1
Imsouhal	7	1	0
Maatkas	17	4	2
Souk El Tnine	9	2	1
Makouda	16	3	1
Boudjima	8	3	1
Mekla	13	4	3
Ait Khelili	8	1	0
Souamaa	7	3	0
Ouacifs	8	2	0
Ait Boumahdi	5	1	1
Ait Toudert	6	1	0
Tizi N'Tleta	7	3	1
Agouni Gueghrane	7	2	0
Ouadhias	5	2	1
Ait Bouadou	8	2	0
Ouaguenoun	9	3	1
A.A Mimoun	11	2	1
Timizart	16	5	1
Tigzirt	9	2	2
Iflissen	11	2	0
Mizrana	8	1	0
Tizi Ghenif	17	5	2
M'Kira	12	4	0
Tizi Rached	11	2	2
Ait Oumalou	7	1	0

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

La lecture simple de ce tableau nous permet de détecter les communes équipées d'établissements scolaires nécessaires à l'accomplissement du rôle social de toute ville. Ain El Hammam par exemple regroupe 18 écoles (primaires, CEM, lycées), à coté d'Azazga avec 22 écoles dont 3 lycées, suivi d'Azeffoun (18), Boghni (19), Bouzguène (21), Draa El Mizan (29), L.N.I (23), Ait Yahia Moussa (20), D.B.K (17), Maatkas (23), Makouda (20), Mekla (20), Timizart (22) et Tizi Ghenif qui est munie à son tour de 24 écoles. Cependant, le rôle social de ces villes consiste en la combinaison entre la disponibilité des établissements scolaires et des établissements sanitaires.

En plus des anciennes structures hospitalières (CHU Nedir, hôpital Belloua, centre psychiatrique de Oued Aissi), la nouvelle carte sanitaire de la wilaya distingue les EPSP (établissements publics de santé de proximité). La wilaya de Tizi-Ouzou est dotée de 8 EPSP localisés chacun à : Azazga, Azeffoun, Boghni, D.B.K, L.N.I, Iferhounene, Ouacifs et

Ouaguenoun. Quant aux EPH (établissements publics hospitaliers) ils sont présents à Azazga, Boghni, Draa El Mizan, Azeffoun, Ain El Hammam, L.N.I, Tigzirt et D.B.K.

Dans ce cas, conformément au critère Social/Education/Santé, les villes qui disposent le plus d'établissements scolaires et d'une meilleure couverture sanitaire qui feront objet de villes intermédiaires sont : L.N.I, Draa El Mizan, Azazga, Azeffoun, Ain El Hammam, Boghni, D.B.K et Tigzirt.

1-5 Le critère Politico-Institutionnel :

Administrativement, la wilaya de Tizi-Ouzou est divisée en 67 communes et 21 Daïras. Le chef lieu de wilaya est la ville de Tizi-Ouzou et les chefs lieux de daïra sont : Azazga, Ain El Hammam, Azeffoun, Beni Douala, Beni Yenni, Boghni, Bouzguène, D.B.K, Draa El Mizan, L.N.I, Iferhounene, Maatkas, Makouda, Mekla, Ouacifs, Ouadhias, Ouaguenoun, Tigzirt, Tizi Ghenif et Tizi Rached.

La wilaya de Tizi-Ouzou contient le plus grand nombre de communes en Algérie. De nombreux villages sont devenus des villes abritant des chefs lieux (chef lieu de commune et/ou chef lieu de daïra). Les communes qualifiées, à la fois, de chef lieu de commune et de chef lieu de daïra sont alors dotées de services décentralisés et de services déconcentrés, ce qui fait que tout citoyen résidant ces chefs lieux est proche des lieux de décisions politiques et administratives permettant alors une connectivité et un rapprochement des acteurs du territoire en question.

1-6 Le critère Culturel/Loisirs :

Les activités culturelles et sportives doivent être organisées dans le cadre d'infrastructures de Jeunes, que ca soit des maisons de jeunes ou des salles polyvalentes. Ce qui est, pour le moment, très faibles dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Celle-ci dispose de 26 maisons de jeunes (trois à Tizi-Ouzou, deux à Mekla, une seule pour : Ain El Hammam, Azazga, Beni Douala, Beni Yenni, Boghni, Mechtras, Bouzguène, Beni Zekki, Illoula Oumalou, D.B.K, Draa El Mizan, A.yahia Moussa, Ain Zaouia, L.N.I, Iferhounene, Maatkas, Ouacifs, Ouadhias, Ouaguenoun, Ait Aissi Mimoun, et Tizi Rached) et de seulement 7 salles polyvalentes, localisées à Tizi-Ouzou, Iboudrarene, Idjeur, Ain Zaouia, Maatkas et Ouaguenoun.

Pour ce qui est des infrastructures de sports existantes dans la wilaya, elles sont regroupées dans le tableau suivant :

Tableau 8 : *Infrastructures de sports de la wilaya de Tizi-Ouzou*

Communes	Nombre d'infrastructures	Communes	Nombre d'infrastructures
Tizi-Ouzou	19	Draa El Mizan	2
A.E.Hammam	2	Frikat	4
Akbil	4	A .Y. Mimoun	7
Azazga	4	L.N.I	3
Freha	2	Irdjen	3
Azeffoun	2	Iferhounene	2
Aghribs	3	Illilten	2
Beni Zmenzer	3	Maatkas	2
Boghni	4	Makouda	5
Assi Youcef	4	Mekla	2
Bouzguène	5	Ait Khelili	2
D.B.K	6	Timizart	5
Tadmait	2	Tigzirt	4
Tiz i Rached	5		

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

Le reste des communes qui ne figurent pas dans ce tableau ne dispose ni de stade ni de salles de sport (spécialisées ou omnisport), elles ont au maximum un seul terrain combiné ou une seule aire de jeux.

Enfin, les infrastructures culturelles sont en deçà des besoins de la population de la wilaya. Le rayonnement des équipements culturels dépasse la seule commune (ou la ville). A part La ville de Tizi-Ouzou (dotée de quelques salles de cinéma et d'une seule maison de la culture), le reste des villes de la wilaya sont presque dépourvues de ce genre d'équipements. On constate alors un déséquilibre évident entre la demande croissante et une absence criante d'infrastructures.

1-7 Le critère environnemental :

En Algérie, la préoccupation de la ville et ses implications sur l'environnement ne s'est manifestée que tardivement. La contrainte majeure de l'environnement à Tizi-Ouzou est l'insuffisance dans la gestion des déchets urbains. En moyenne, 0.7 Kg de déchets sont produits par habitant et par jour dans la wilaya de Tizi-Ouzou[1]. Souvent mal collectés mais surtout non

[1] Selon le PATW 2012

traités, ils sont déversés dans les 1 300 décharges sauvages de la wilaya. La qualité des déchets générés quotidiennement par les 67 communes de la wilaya est estimée à 829 tonnes.

Parmi les communes de la wilaya, on en trouve que quelques unes qui sont impliquées dans le traitement des déchets (Tizi-Ouzou, Azazga, Ain El Hamman, Fréha, Beni Douala, Boghni, Bouzguène, D.B.K, Tadmait, Draa El Mizan, L.N.I, Mekla et Ait Aissa Mimoun). Le reste des communes ne connaissent que des prémices en matière de gestion des déchets.

Ce problème de déchets est lié directement au problème de décharges non contrôlées où toutes les décharges de la communes de la wilaya sont non contrôlées sauf celles de :Azazga, Beni Zmenzer, Beni Douala et Agouni Gueghrane. A signaler aussi que la wilaya ne dispose que de trois CET (centres d'enfouissements techniques) localisées chacun à Tizi-Ouzou, Draa El Mizan et Ouacifs.

La question de l'environnement préoccupe actuellement les pouvoirs publics. Cependant, on assiste à un aménagement de certains espaces verts et jardins publics. A présent, ils sont au nombre de 116 dont la plupart sont situés à Tizi-Ouzou, Azeffoun, D.B.K, Tadmait, Draa El Mizan, Irdjen,Ouadhias et Tizi Rached.

Après intersection des villes ressorties à travers les différents critères, on aboutie à un ensemble commun des villes accomplissant l'ensemble des critères. Ainsi, les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou sont : *Azazga, DBK, Draa El Mizan, Ain El Hamman, Makouda et LNI.*

2-Approche comparative des trois villes intermédiaires : Azazga, DBK, Draa El Mizan

Les villes intermédiaires sont très différenciées au niveau fonctionnel, elles ont un contenu fonctionnel de plus en plus diversifié. En se référant aux fonctions moteurs de développement (économie, démographie, niveau d'équipements et mobilité), une comparaison entre les trois villes intermédiaires Azazga, DBK et DEM serra effectuée, et ce dans le but de dégager la spécialisation et le niveau d'intermédiation de chacune. Ce qui ferra l'objet de cette présente section. L'attractivité économique des villes intermédiaires est fonction de la taille du marché et des effets d'agglomération. Les espaces denses urbains, les zones d'emploi attirent les entreprises et les citoyens et rayonnent sur les zones voisines. Les territoires les mieux dotés en équipements structurants et ceux bénéficiant de la proximité des infrastructures, notamment les infrastructures de transport, sont les mieux attractifs. Ainsi, les villes d'Azazga, de DBK et de

DEM assurent une fonction de relais entre la ville de Tizi-Ouzou et le reste de la wilaya. Ce polycentrisme ne repose donc pas sur un raisonnement hiérarchique où la grande ville domine la ville moyenne qui domine à son tour la petite ville,… Au contraire, ce raisonnement repose sur une complémentarité des villes mises en réseau.

2-1 Analyse des villes intermédiaires selon les moteurs de développement :

Les moteurs de développement et de renforcement de l'attractivité des territoires sont multiples ; ils peuvent être classés en quatre grandes catégories : économie, démographie, niveau d'équipements et mobilité. Notre objectif ici consiste à identifier et à mettre en valeur les avantages distinctifs des territoires. Dans ce qui suit nous allons procéder ainsi : pour chaque aspect des moteurs de développement, on spécifiera l'étude de cas pour chacune des villes intermédiaires suivantes : Azazga, D.B.K et D.E.M.

2-1-1L'économie :

En matière de développement économique, plusieurs facteurs sont relevés. Certains auteurs soulignent l'importance de l'innovation et de la capacité d'une ville ou d'un territoire à acquérir les compétences nécessaires pour capter l'information et la transformer en activité économique. En outre, il faut aussi souligner l'importance de la taille du bassin d'emploi et la présence de main d'œuvre qualifiée, mais aussi d'une composante industrielle et d'un bon niveau d'entreprises.

Ainsi, on estime que l'emploi demeure déterminant dans l'organisation du territoire, notamment parce qu'on assiste à une spécialisation.

Le tableau suivant nous renseigne sur le nombre d'entreprises industrielles combiné au nombre d'emplois qu'elles génèrent et la superficie du foncier industriel pour chacune des villes intermédiaires choisie comme champ d'étude :

Tableau 9 : *Nombre d'entreprises industrielles des trois villes intermédiaires*

Villes	Nbre d'entreprises industrielles	Nbre d'emplois générés	Superficie du foncier industriel
AZAZGA	7	1032	34,42 Ha
D.B.K	8	1485	41,12 Ha
D.E.M	7	145	6,74 Ha

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

La ville de D.B.K est le prolongement naturel de la ville de Tizi-Ouzou vu sa proximité géographique, selon le PATW. Son aire d'influence se réduit aux communes de la daïra qu'elle encadre (Tadmait, Sidi Naamane, Tirmitine) en dépit de ces deux zones d'activité. Cette ville a bénéficié du programme spécial de 1968 et les autres programmes de développement économique, ce qui lui a permis de passer d'un bourg rural et agricole à une ville industrielle. La localisation de l'industrie textile (générant 587 emplois) et d'un complexe laitier (générant 300 emplois) non loin de la ville a été l'un des propulseurs du dynamisme urbain. DBK bénéficie de huit importantes entreprises industrielles localisées à son niveau. Ces dernières ont généré 1435 emplois en l'an 2014.

Celle-ci est suivie de la ville d'Azazga, qui abrite à son tour sept entreprises industrielles employant 1032 effectifs. Ce qui n'est pas le cas de D.E.M ; qui, les entreprises industrielles situées à son niveau ne connaissent pas un important niveau d'activité industrielle. La preuve que la ville de D.E.M dispose d'une superficie minime, par rapport à Azazga et DBK, du foncier industriel qui ne dépasse pas 6,74 Ha.

D.B.K possède deux zones d'activités Mouldiouene (51,165m ^{2}) et la zone d'activité de D.B.K (d'une superficie de 411.206 m^2), dont la superficie du foncier industriel atteint 34,42Ha.

L'activité industrielle de la ville d'Azazga repose principalement sur l'ENEL malgré la disponibilité d'une considérable superficie de son foncier industriel (34,42Ha).

D.B.K reste en amont de l'industrie. Le tissu économique de D.B.K est aussi constitué par un marché informel de casse auto qui a vu le jour depuis le début des années 90. S'étalant sur 4Km, il est devenu le principal centre d'animation commerciale de la zone D.B.K-Tirmitine.

En dépit de son caractère informel, on y vient de partout pour s'approvisionner en pièces détachées. Cette industrie draine une main d'œuvre, une offre de produits et répond à une demande régionale, voire nationale en pièces détachées usagées et autres composantes automobiles. Elle relève une sorte de spécialisation dans l'activité puisqu'il y'a une agglomération d'acteurs particulièrement actifs dans la filière. Le PDAU n'en prend pas compte, ni le PATW de 2012 dans sa phase diagnostic de ces prémices de spécialisation. Pourtant, cette activité spécialisée structure toute une partie de la ville.

Par contre, l'activité commerciale de la ville d'Azazga est plutôt florissante, notamment avec l'existence d'un supermarché, de 17 superettes, de 2902 commerçants dont 90 grossistes et 25 boulangeries.

La ville à aussi son marché hebdomadaire chaque samedi en plus d'un marché de voitures d'occasion qui se tient chaque mercredi.

Le tableau suivant va nous aider à déduire la situation de l'activité commerciale de chacune des villes intermédiaires d'Azazga, de D.B.K et de D.E.M.

Tableau10 : *Activité commerciale des trois villes intermédiaires*

	Nbre de commerçants	Nbre de superettes	Nbre de supermarché	Nbre de marchés hebdomadaires
AZAZGA	2902	17	1	2
D.B.K	2452	3	/	1
D.E.M	1670	2	/	1

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

D'après ce tableau, on remarque que la ville d'Azazga dépasse relativement ses corolaires D.B.K et D.E.M en commerce.

Tout comme D.B.K, D.E.M est un centre de colonisation. Le peuplement européen s'y établit autour des terres fertiles et des centres de colonisation furent localisés tout au long de la dépression de D.E.M. La commune de D.E.M est la plus spacieuse, après la commune de Tizi-Ouzou, des communes de la wilaya. Sa superficie qui est de 80,84Km^2 et ses terres fertiles lui permettent de développer de plus en plus son agriculture. La superficie agricole de D.E.M est de près de 6733 Ha dont 6061Ha sont plantées. L'information est résumée dans le tableau suivant :(en Ha)

Tableau11 : *Superficie agricole des trois villes intermédiaires*

	Superficie agricole plantée	**Superficie agricole totale**
AZAZGA	1917	6988
D.B.K	3246	2911
D.E.M	6061	6733

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

Parmi ces trois communes, D.E.M est la plus active en agriculture où elle occupe 90% de sa surface agricole totale, contre seulement 27% de la surface plantée à Azazga. Ceci confirme que D.E.M est la plus active en agriculture. Ce secteur peut constituer la clé du développement de la ville. Ce sont les trois fonctions autour desquelles l'avenir de la ville de D.E.M peut être pensé. Si son avenir est dans l'agriculture, d'autres atouts constituent aussi autant créneaux

porteurs pour l'avenir de D.E.M. Le tourisme de montagne et artisanat constituent le socle d'une économie de montagne prospère au développement territorial.

2-1-2 La démographie :

Même si l'économie apparait comme l'un des facteurs de développement territorial majeur, de nombreux auteurs relèvent qu'elle doit s'appuyer sur une démographie dynamique.

D.E.M, Azazga et D.B.K font partie des villes les plus peuplées de la wilaya de Tizi-Ouzou. La population de la commune de D.E.M atteint en 2014, 39591 habitants, soit une densité de 2490 habitants au Km^2. A noter qu'avec les affres de la guerre de libération nationale la politique colonial de recasement et de cantonnement, la ville de Draa El Mizan a subi des contre coups : gonflement forcé de la population aux abords de la ville. Après l'indépendance, la recherche d'un emploi, d'un cadre de vie meilleur,…a amené beaucoup de citoyens à s'établir en ville.

En revanche, D.B.K est l'une des plus anciennes agglomérations urbaines de la wilaya et la deuxième après la ville de Tizi-Ouzou. Sa densité démographique est de 997 habitant/K m^2. On assiste à une croissance exponentielle de sa population, notamment à partir de l'indépendance. Elle est classée comme une agglomération urbaine depuis 1977 avec ses 12310 habitants à cette date. Sa forte densité démographique, et la prédominance de la population urbaine (31213 habitants) soit 94% de la population est urbanisé. Ce fait est expliqué par le passé industriel de la ville, son activité industrielle induit une dynamique économique et une attraction de la ville.

Dans ce même sens, la ville d'Azazga concentre plus de la moitié de la population de la commune (soit 55,11% en 2008 avec 26515 habitants). La commune abrite 37256 habitants, soit une densité de 484 habitants/K m^2.

Tableau 12 : *population urbaine et rurale des trois villes intermédiaires*

Population	AZAZGA	D.B.K	D.E.M
Population urbaine	28481	12130	19804
Population rurale	8775	2100	19787
Population totale	37256	33313	39591
Densité	2484	997	490

Source : réalisé par nous même à parti r des données de l'annuaire statistique 2014

A partir de ce tableau, on peut classer ces trois villes selon leur niveau d'urbanisation. Selon la classification de l'ONS elles peuvent être soit :

- Des communes entièrement urbanisées (EU)
- Des communes à prédominance urbaine (PU) si la part de la population vivant dans les zones urbaines est supérieure à 75%
- Des communes mixtes si la part de la population vivant dans les zones urbaines est située entre 45 et 75%des communes à prédominance rurale (PR) si la part de la population vivant dans les zones urbaines est inférieure à 45%
- Des communes entièrement rurales (ER).

Selon cette classification proposée par l'ONS, Azazga serra classé dans la catégorie des communes à prédominance urbaine puisque sa population urbaine est de 28481 habitants, soit 76% de la population totale. Ce qui est de même pour DBK où 94% de la population totale est urbanisée, elle est donc une commune à prédominance urbaine.

Pour ce qui est de DEM, elle appartient à la catégorie de communes mixtes vu que la population rurale et urbaine sont au même niveau (50% chacune).

2-1-3 La qualité de vie et le niveau d'équipements :

Quelque soit le type d'armature urbaine, fortement polarisé ou en réseau, il semble que la qualité de vie et le niveau d'équipements prennent une place de plus en plus importante dans l'attractivité des villes, notamment les villes intermédiaires.

La présence, la qualité et l'accessibilité aux services, l'accès aux soins, aux loisirs, à la culture, en résumé, le cadre de vie, constitue désormais et de plus en plus un moteur important de l'activité du territoire et donc de son dynamisme. Or, les dynamiques économiques ne dépendent pas de la taille des villes, mais de la disponibilité de l'emploi, des services de soins, d'enseignement, et de la formation, de loisirs et de sports, de l'accès à la téléphonie, de la proximité aux agences bancaires et d'assurance.

Dans ce point, nous allons tenter de comparer la disponibilité de ces éléments nécessaires à un cadre de vie convenable, dans les trois villes intermédiaires choisies : Azazga, DBK et DEM.

Faute d'indisponibilité de l'information, l'intégralité des éléments liés à la qualité de vie et au niveau d'équipements des trois villes ne pourra pas être traitée. On se limite ainsi à quelques uns (éducation, santé).

Tableau 13 : *Equipements sanitaires et postaux des trois villes intermédiaires*

Services	AZAZGA	DBK	DEM
Infrastructures d'enseignements	22	17	29
Hopitaux	1	1	1
Polycliniques	2	1	1
Salles de soins	8	6	9
Etablissements postaux	4	1	5

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

Après l'indépendance, la recherche de meilleures conditions de vie a amené beaucoup de citoyens à s'installer en ville où l'essentiel des équipements de base s'y trouve. Avec le temps, Azazga, DBK et DEM ont vu leurs équipements se développer et se renforcer pour pouvoir desservir les résidents et les non résidents. Ces villes présentent donc, grâce à leurs équipements, une localité qui substitue la grande ville (chef lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou) pour assurer accès des citoyens à leurs droits sociaux, sans pour autant se déplacer jusqu'à la ville de Tizi-Ouzou.

Avant les années 70, ces villes disposaient d'un strict minimum de services. Mais à partir de cette même année, la ville de DEM bénéficie de plusieurs équipements. Elle bénéficie d'une unité ENPC (articles scolaires, stylos,..), d'une unité de grillage, d'un lycée,… puis elle bénéficie d'un grand hôpital.

Actuellement DEM dispose de 29 établissements scolaires dont 19 établissements primaires, 7 établissements d'enseignement moyen et 3 établissements d'enseignement secondaire. Ce tissu d'infrastructures éducatives dépend du poids démographique. DEM est la plus peuplée après Tizi-Ouzou, elle doit donc assurer l'accès à l'enseignement en proportion de sa population.

DBK, par rapport à sa population, est dotée d'un nombre moins important d'infrastructures éducatives. Elle dispose de 17 établissements scolaires dont 11 primaires, 4 CEM et 2 lycées.
Azazga, dotée de plusieurs équipements structurants, son influence dépasse le territoire de la daïra pour atteindre d'autres communes. Elle se voit alors bénéficier de 22 établissements scolaires dont 14 sont des primaires, 5 CEM et 3 lycées. Deux lycées parmi ces trois disposent d'un internat, permettant ainsi l'accomplissement de la mission sociale de garantir l'accès à l'éducation et à l'enseignement pour les résidents et les non résidents de la ville.

L'aire de rayonnement de ces villes est importante puisqu'elle déborde les limites de la commune et de la daïra. En effet, on récence que chacune de ces villes est dotée d'une bonne

couverture sanitaire. Azazga dispose d'un EPH (établissement public hospitalier) à envergure wilayale, il permet l'accès aux soins à plus de 3 daïras. Elle dispose aussi, à coté de cet EPH, de 2 polycliniques et 8 salles de soins permettant une proximité avec les citoyens.

DEM dispose aussi d'un EPH, de 9 salles de soins et d'une polyclinique.

La ville de DBK s'est vue dotée récemment de deux centres médicaux de dimension régionale, un EHS, établissement hospitalier spécialisé en cardiologie pédiatrique et d'un centre anticanceux.

Pour ce qu'est des équipements postaux, Azazga et DEM sont dotées chacune de 4 et 5 établissements postaux. Contre DBK qui ne dispose que d'un seul établissement postal.

Vu le rôle attractif de ces villes intermédiaires, vu le flux de population qu'elles abritent, la garantie d'un niveau de vie agréable combiné à la disponibilité, à l'accès et à la proximité des équipements nécessaires à ce cadre de vie, est une responsabilité que ces villes se voient assumer. Ceci nécessite vraiment un regard spécifique des pouvoirs publics jugeant utile une planification territoriale en faveur de cette catégorie de villes. A noter que ce regard n'est pas encore né, chose confirmé durant notre enquête sur le terrain où la plupart des fonctionnaires de la DTW, avec qui on a eu l'honneur de discuter, ne connaissent pas ce que est une ville intermédiaire, 'c'est du jamais entendu' pour eux !

2-1-4La mobilité[1] :

La mobilité peut être définie comme « l'ensemble des déplacements des acteurs dans l'espace physique ou géographique quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisées, les causes et les conséquences ». (Bassaut, Brulhardt 1980). La mobilité est une composante essentielle de l'organisation de l'espace par les sociétés. Elle rapproche les lieux et perturbe le principe de la hiérarchie urbaine.

L'accroissement exceptionnel de la mobilité et de l'échange à toutes les échelles territoriales, notamment sur le territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, est un grand facteur de changement qui a infléchi durablement les organisations territoriales ces dernières années. Suite à nos lectures, plusieurs auteurs soulignent l'impact de la mobilité sur la structuration de l'espace. Territoires et villes sont désormais à considérer en termes d'articulation et non plus en termes de localisation et de répartition.

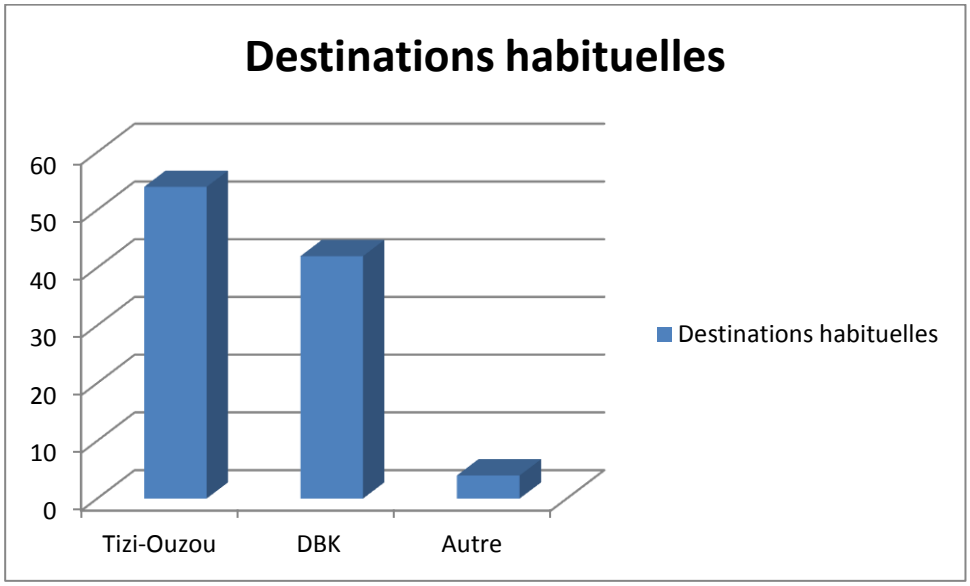
[1] CARL C, (2007). Rapport « infrastructures de transport, mobilité et croissance », réalisé en PAO au conseil d'Analyse Economique, La documentation française, Paris P 09.

Pour les villes intermédiaires, l'infrastructure de transport est un pilier essentiel de leur développement. Le rôle d'intermédiation que joue Azazga, DBK et DEM les incite voire même oblige à s'effectuer un branchement, une articulation vers la grande ville (la ville de Tizi-Ouzou) et en même temps, elles doivent s'articuler avec leurs entourages.

Notre enquête nous a permis de confirmer cela où la destination principale des personnes enquêtées dans chacune de ces villes, est la ville elle-même. Cela est de manière à ce que les habitants des villages entourant DBK se rendent en force à DBK pour certains motifs de leur déplacement. Mais le flux de mobilité vers la ville de Tizi-Ouzou reste dominant.

Les résultats du questionnaire distribué au niveau de la ville de DBK nous ont permit d'obtenir la figure suivante :

Figure 1 : *destination principale des enquêtés à DBK*



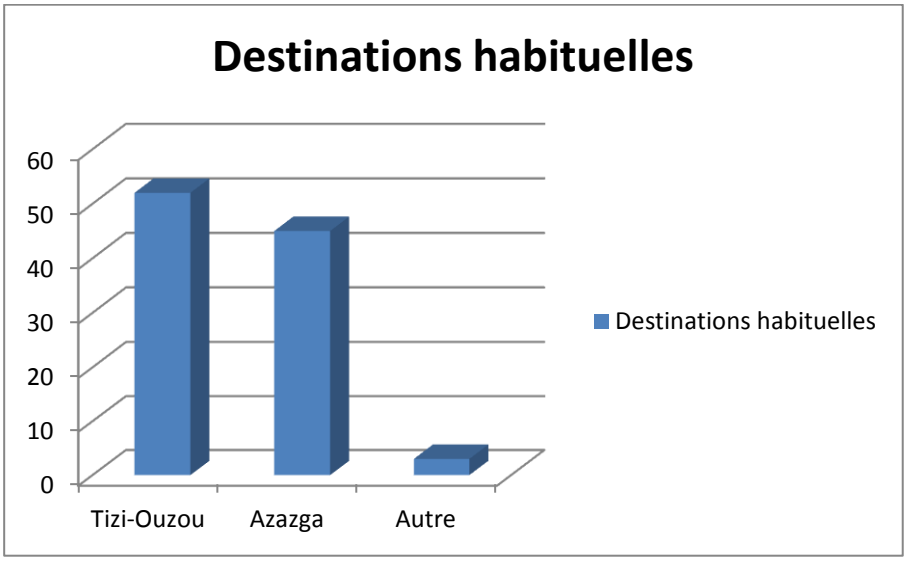
Source : établi par nous même à partir des résultats de notre enquête

La commune de DBK est composée de 13 villages : Ain Faci, Bouyadif, Laarasi, Mirabeau, Feraoun, Tadjouinat, Iferhatene, Ighil Azougar, Ikerbouchen, Mouldiouene, Assif Fali, Ferme Fali et Irsen. La ville de DBK constitue un *centre* pour les villages. Son insertion au réseau de la wilaya d'une part, et son accessibilité par les habitants de la périphérie d'autre part, lui consolide le rôle d'intermédiation qu'elle assure.

D'après la figure ci-dessus, on remarque que 54% des personnes questionnées au niveau de la ville de DBK se rendent à Tizi-Ouzou contre 42% qui font de DBK leur destination habituelle, et ce pour les services qu'elle offre aux citoyens.

La figure suivante est le résultat d'exploitation de notre enquête réalisé au niveau de la ville d'Azazga :

Figure 2: *destination principale des enquêtés à Azazga*

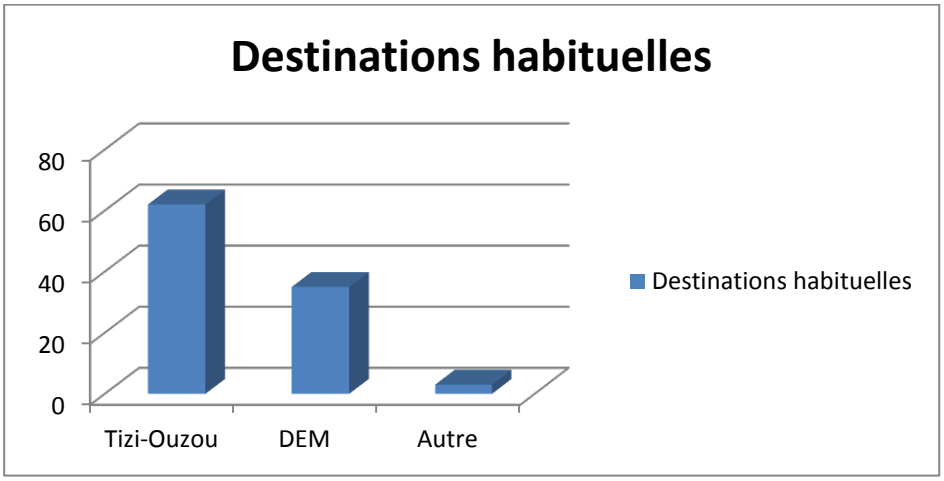


Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

Cette figure nous permet de constater que la ville d'Azazga est un nœud relativement attractif qui attire 45% de la population interrogée, contre 52% se rendant à Tizi-Ouzou habituellement. Le flux important en destination de la ville d'Azazga est principalement due à son aisée accessibilité ainsi qu'aux équipements dont elle est munie.

DEM, grâce à son rôle de nœud de communication, attire 35% de la population interrogée alors que 62% s'adressent à la ville de Tizi-Ouzou pour leurs besoins en mobilité. Ceci est représenté dans la figure suivante :

Figure 3: *destination principale des enquêtés à DEM*



Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2014

La capacité d'accueil de ces villes dépend fortement de la disponibilité des moyens et d'infrastructures de transport. Pour cela, ce point serra traité dans le détail dans la partie suivante qui traitera l'intérêt de doter ces villes d'un réseau de transport cohérent.

Ces trois villes n'ont pas été choisies par hasard. Elles ont été sélectionnées parmi la catégorie des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, identifiées dans le premier chapitre.

Certes, nous n'avons pas trouvé dans la littérature une définition unique et complète de la « ville intermédiaire » mais nous avons rencontré un très grand nombre de qualificatifs dont les principaux ont été présentés dans le premier chapitre. A travers l'étude comparative entre les trois villes intermédiaires sous l'ongle des moteurs de développement, on constate que chacune de ces villes dispose d'une spécialisation. Leurs fonctions urbaines doivent être mises en relation par des réseaux de transport pour un meilleur développement et pour permettre l'équité des territoires (grâce aux TPL les localités les plus isolées vont pouvoir avoir accès aux villes intermédiaires et profiter des conditions qu'elles les procurent).

L'activité commerciale de la ville d'Azazga est plus florissante que celle de DBK et celle de DEM, on affirme alors que la ville d'Azazga est une « ville à vocation commerciale », alors que DBK voit déjà des prémices de spécialisation industrielle. On la qualifie alors, par rapport à Azazga et DEM, d' « une ville à vocation industrielle ». Cependant, DEM, vu ses terres fertiles (dépression de DEM), des projets de développement prévus pour cette localité vont autour de l'agriculture principalement. Conformément aux aboutissements de l'analyse des fonctions économiques des trois villes intermédiaires choisies, DEM est la mieux qualifiée pour se spécialiser en agriculture que DBK et Azazga. Pour cela, on présume que DEM est une « ville à vocation agricole ».

Ces différentes spécialisations des villes intermédiaires, doivent être organisées à travers un système spatial reliant ces trois villes pour promouvoir le développement de la wilaya en s'éloignant un peu de la ville de Tizi-Ouzou considérée comme le pole ou le centre de concentration de tous les flux.

Les enjeux d'organisation économiques, au sein de ce système spatial des trois villes intermédiaires, sont considérables. On a affaire à une association de bassins de vie au sein desquels sont disposées les commodités de la vie courante, en termes d'emploi et de services de proximité, avec des fonctions métropolitaines conditionnant l'apparition et la pérennité de points de spécialité productive. Ainsi, la ville intermédiaire, dans une combinaison de spécialité économique connectée aux réseaux d'échange (au niveau local, national voire même international) articule ces deux plans en permettant de maintenir voire d'améliorer le

développement du système. Et ce, sans pour autant concentrer le tous vers la ville de Tizi-Ouzou, mais essayons, au contraire, de la décongestionner en rendant attractif ce système de villes intermédiaires qui met en relation Azazga, DBK et DM avec le reste de la wilaya. Vers, alors, une organisation polycentrique de la wilaya de Tizi-Ouzou.

2-2 Typologie des villes intermédiaires :

Apres avoir dégagée une spécialisation pour chacune des villes étudiées, une tentative de les classer selon une typologie ferra l'objet de ce point.

La typologie qu'on tente de dégager est relative au rayonnement des villes intermédiaires.

Cette tentative, dans la volonté de rechercher les positionnements des villes intermédiaires, reflète la contribution voulue à la vision d'ensemble ainsi que d'effort de délimitation et d'inscription dans la hiérarchie urbaine du territoire

- *Des villes intermédiaires à lisibilité régionale :*

Qui sont constituées par les villes disposant de forces et d'atouts dans tous les domaines, ce qui leur procure un rôle qui va bien au-delà de leur espace régionale. Elles ont de ce fait, une visibilité à l'échelle nationale pour de nombreux domaines. Elles ont un poids démographique qui les place en haut de la catégorie des villes intermédiaires.

Selon cette explication, on peut dire alors, que parmi les trois villes, c'est Azazga qu'on classe comme ville intermédiaire à lisibilité régionale, et ce par rapport au réseau qu'elle développe avec son aire d'influence (traité dans le deuxième chapitre de la deuxième partie), dépassant ainsi les communes de la daïra d'Azazga pour atteindre les communes des daïras limitrophes.

- *Des villes intermédiaires à lisibilité suprarégionale :*

Elles sont, par leur poids démographique, moins importante en retrait des précédente, et de ce fait, elles perdent en effet de taille qui alimente certains secteur d'activités et marché de consommation. Elles ont une reconnaissance et un repérage à l'échelle nationale mais leur rayonnement lié à leurs fonctions économiques et institutionnelles se limitent plutôt à une échelle régionale, voire débordante sur les régions très proches. Dans ce cas, DBK est alors une ville intermédiaire à lisibilité suprarégionale, car elle diffuse ses fonctions beaucoup plus aux communes de la daïra de DBK qu'aux autres.

- *Des villes à lisibilité locale :*

Concernant les autres villes de notre échantillon, c'est DEM. Cette catégorie regroupe les villes qui ont quelques difficultés ou lacunes dans certains domaines. Cela est dû aux inégalités du potentiel de chaque ville.

2-3 Le rôle de l'Etat dans l'émergence et l'affirmation des villes intermédiaires :

L'intervention de l'Etat, en faveur des villes intermédiaires, au nom de l'équité territoriale fait référence à la notion de justice spatiale, comme l'indique Arnaud Bennetot, la justice spatiale « revient alors à considérer que certaines formes d'organisation de l'espace géographique sont normalement préférables à d'autres : la centralité, la proximité, la fluidité, la mixité, la cohésion, la compétitivité, l'identité ou la diversité des territoire sont autant de valeurs qui peuvent être associées à la justice qui suppose d'avoir à l'esprit une image idéale de la réalité géographique, une représentation normative qui rend l'accès possible et légitime »[1]. Cet idéal répond alors a la volonté d'un rééquilibrage dans un cadre théorique, entre centre et périphérie, entre urbain et rural, auxquels sont associées des classes sociales spatiales distinctes.

En tant qu'espace de transition, les villes intermédiaires peuvent être considérées comme une clé du rééquilibre des espace où leur dépendance du centre et de la périphérie, de l'urbain et du rural.

Le rôle de l'Etat est par ailleurs déterminant dans l'émergence et l'affirmation des villes intermédiaires en affichant la volonté de réduire le poids des grandes métropoles ou des grandes villes nationales et régionales, l'attribution de nouvelles fonctions administratives et la redistribution des équipements et services, développement des réseaux de transport vont permettre aux villes intermédiaires d'absorber l'exode rurale et d'assurer une véritable polarisation économique et un rayonnement urbain.

L'idée que nous voulons intégrer aux préoccupations des pouvoirs publics algériens (voire les décideurs locaux de la wilaya de Tizi-Ouzou) est la problématique de réduction de la centralité de la ville de Tizi-Ouzou, chef lieu de wilaya, au profit d'une plus grande autonomie des territoires des villes intermédiaires. Ce qui va induire des logiques de réseaux auxquels il faut appartenir pour éviter la marginalisation ou l'exclusion des territoires isolés. Dans notre travail, on s'est limité à l'analyse des villes suivantes : Azazga, DBK et DEM.

A partir des années 1980, le rôle de l'Etat a connu des troubles, la situation économique s'est bouleversée. L'Algérie, comme tous les pays du tiers monde, n'était plus maitre de ses choix, souvent imposés par les pays les plus riches, dans un contexte de mondialisation caractérisée par la libéralisation économique et l'ouverture aux capitaux étrangers.

[1] BRENNETOT, (2011). « Les géographes et la justice spatiale : géographie d'une relation compliquée ». Annales de géographie, p 115.

Les villes intermédiaires semblent particulièrement concernées par ces changements et ont subi les conséquences. Celles-ci fortement dépendante de l'intervention de l'Etat, dont le rôle en tant qu'entrepreneur, planificateur et redistributeur des échanges, s'efface progressivement.

Ces villes sont donc appelées à affirmer leur place dans les réseaux urbains nationaux et leur intermédiation devrait dépasser l'échelle nationale et régionale pour se situer beaucoup plus entre le mondial et le local.

Le rôle de l'Etat est central dans la dynamique démographique des villes intermédiaires, directement à travers le maillage et l'encadrement administratif et indirectement à travers l'appareil productif (touristique et industriel notamment).

- **Encadrement territorial de plus en plus affiné :**

En Algérie, la diffusion des services sociaux (santé, éducation,…) et la décentralisation des services et des fonctions centrales, depuis la capitale jusqu'aux niveaux hiérarchiques suivants, formés généralement par les chefs lieux de communes, ont donné la chance à ceux-ci de bénéficier d'une base administrative qui a généré des taux élevés de croissance. En leur offrant emploi, services, équipements et fonctions administratives leur permettant d'accomplir leur rôle d'interface entre les niveaux supérieurs et les échelons inferieurs du système urbains, les villes intermédiaires apportent l'équilibre recherché dans l'organisation spatiale du pays.

La ville d'Azazga, DBK et de DEM forment alors cette strate de villes susceptibles de jouer un rôle important au niveau de l'encadrement territorial. L'Etat a été à l'origine d'une véritable croissance urbaine de ces villes, à travers le programme spécial de la grande Kabylie de 1968 et les autres programmes de développement économique. Certes, ceux-ci ont doté ces trois villes de certains services et équipements structurants, comme on l'a vu dans le point traitant les moteurs de développement des villes, mais cette planification est traditionnelle. La planification stratégique, consiste en la mise en place, par l'Etat, d'équipements et tout autres éléments structurants nécessaires au développement d'un territoire tout en prenant compte de ses spécificités territoriales des villes. Les territoires n'étant ni homogènes ni identiques, la concurrence entre eux ne peut pas être parfaite. Ainsi, les territoires ont intérêt à « produire » des spécificités car s'ils sont interchangeables, ils favorisent la mobilité des entreprises et des personnes. Avoir des spécificités peut aussi aider à exister durablement[1].

Comme on l'a constaté précédemment, chacune des villes étudiées dégage des prémices de spécialisation. Azazga se voit se spécialiser en commerce, DBK en industrie et DEM en

[1] www.territorial.fr

agriculture. Mais on n'assiste pas à un effort de la part de l'Etat ou importance accordée a cette spécialisation des activités pour une « spécialisation des territoires » et leur compétitivité.

L'Etat a certes montré un effort de planification de la ville de DBK, d'Azazga et de celle de DEM, à travers la programmation, à long terme, d'un ensemble d'équipements, d'aménagement des espaces publics, des axes routiers de desserte[1],…Mais une discordance indéniable apparait, et ce, selon un conférencier invité à l'université de Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (Mr S.LARBAOUI), cette discordance est due à un décalage, dans le temps, de la planification. Selon lui, les réponses aux besoins d'aujourd'hui sont programmées pour demain, alors que la situation change et le territoire évolue. La ville est donc victime de son évolution rapide et ne trouve pas d'alternative à son développement. En plus, lors de programmes de panification des territoires (PDAU,…) le diagnostic territorial est peu fouillé, les conclusions sont aussi tirées hâtivement.

Nous remarquons aussi que dans les PDAU des communes, il y'a une sorte de standardisation. On retrouve les mêmes textes, les mêmes analyses et les mêmes conclusions. Les propositions d'aménagement et de développement ne vont dans le sens de promouvoir des spécificités locales mais dans la standardisation. DBK a un parcours industriel dans le textile mais l'Etat ne semble pas conforter cette spécialisation à travers les projets de PDAU qui lui sont consacrés. Même chose pour Azazga. En faisant dans l'uniformité de la standardisation, les études de PDAU produisent ainsi des schémas monotones ne valorisant pas les spécificités locales et régionales.

- **L'effet différenciel de la diffusion de l'appareil productif :**

La localisation différentielle de l'appareil fait que les villes intermédiaires ont comme des sorts différents. En encourageant le secteur touristique l'Etat va favoriser le développement des centres littoraux, en encourageant le secteur industriel, l'Etat va favoriser les localités dotées de zones industrielles,… Ceci conduit à un clivage fonctionnel entre les villes intermédiaires (selon leur spécialisation), par rapport à la localisation.

Les villes intermédiaires se distinguent par l'importance de leur diversité fonctionnelle. L'implantation des activités et des sociétés à représentation exprime la dynamique spatiale et porte en elle les prémices de l'espace de demain où les axes de transport demeurent essentiels pour irriguer une ville. L'intervention de l'Etat reste ainsi primordial pour munir les villes

[1] PDAU de la wilaya de Tizi-Ouzou

intermédiaires d'un système de transport public issu d'une planification stratégique, et ce dans le but de promouvoir l'essor de la place des villes intermédiaires dans l'armature urbaine et dans le développement du territoire de la wilaya.

Conclusion de la partie 1 :

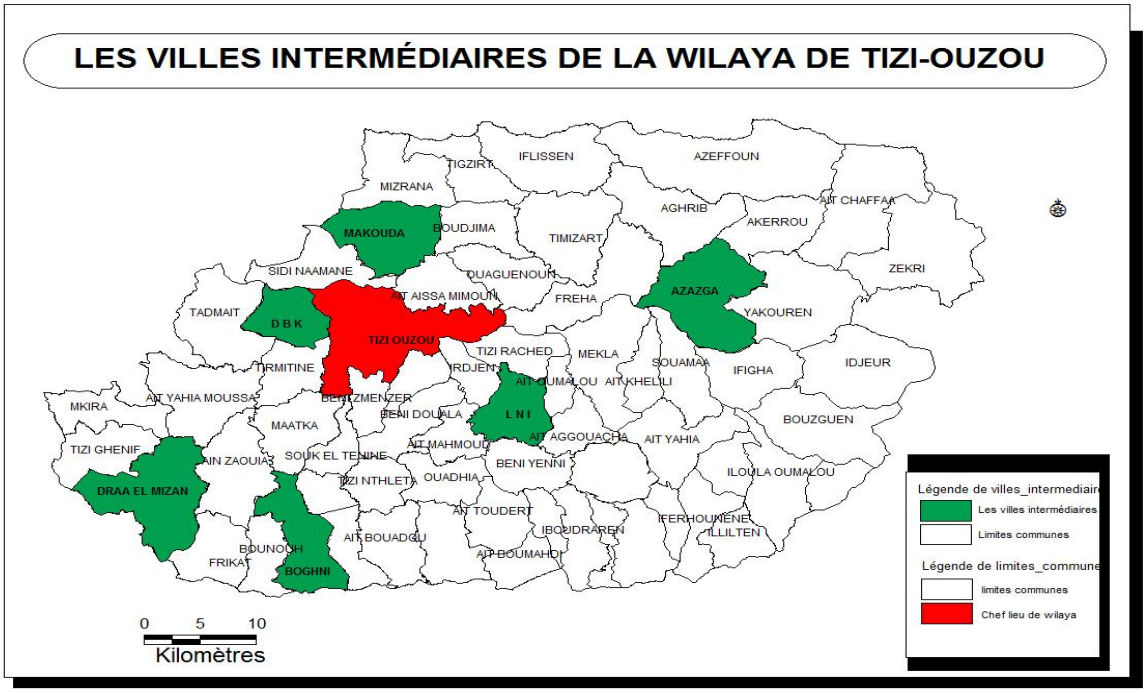
L'intersection des villes qualifiées d'intermédiaires, selon chaque critère, nous offre le moyen d'identifier les villes intermédiaires qui répondent à la globalité des critères à accomplir par toute ville ayant le statut d' « intermédiaire » (l'ensemble des critères fonctionnels combinés au critère démographique). Ainsi, Les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou sont essentiellement : ***Ain El Hammam, Azazga, Boghni, D.B.K, Draa El Mizan, L.N.I et Makouda.***

Parmi les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou**,** On a pris un échantillon de trois : Azazga, DBK et DEM, analysées à partir d'une approche comparative des moteurs de développement de chacune (économie, démographie, niveau de vie et qualité d'équipements socio-économiques et la mobilité).

L'analyse de l'activité économique de chacune de ces villes nous a permis de révéler des prémices de spécialisation en fonction du niveau d'activité de chacune des trois villes intermédiaires. Azazga, par la florissante de son activité commerciale, peut être qualifié, selon nos constatations, d'une ville à vocation commerciale.

L'activité industrielle de DBK la fait bénéficier d'une possibilité de spécialisation en industrie. Enfin, DEM, avec ses capacité de développer une activité agricole importante et se voire se spécialiser dans ce domaine.

Carte 5 : *Les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou.*



Source : réalisée par nous même

Partie 2 :

Mobilité et transport public local des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou

Partie2 : Mobilité et transport public local dans les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Cas d'Azazga, DBK et DEM

Les transports constituent un élément de première importance et d'une influence originale sur l'aménagement de l'espace et sur la mobilité des biens et des personnes.

La fonction principale du système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales. En d'autres termes, assurer l'accessibilité à partir et vers n'import quel point de l'espace en question et satisfaire les besoins de déplacement et de mobilité des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, etc.

Pour répondre aux besoins de déplacements, les réseaux de transport public doivent évoluer. Ce qui nécessite des études de plus en plus approfondies, des instruments renforçant la politique publique des transports, une cohérence et adéquation entre les différents programmes et plans de développement, et un cadre réglementaire efficace.

La dispersion spatiale des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou a engendré une fragmentation des lieux des services et des activités où une concentration de ces derniers va principalement en direction de la ville de Tizi-Ouzou, qui souffre actuellement des effets d'encombrement et de congestion.

Ce déséquilibre accentue l'isolement des zones rurales et ce n'est qu'avec un système de transport cohérent que pourra s'organiser la mobilité au sein de wilaya de Tizi-Ouzou. Ce que nous essayerons de déterminer dans ce second chapitre, après avoir traité le transport en tant que service public.

Chapitre 1 : Réflexions conceptuelles sur le service public des transports

Le transport public local occupe une place importante dans l'économie et le développement des pays. Il assure non seulement les déplacements des personnes et des marchandises entre les différentes régions, mais il participe aussi à l'organisation des villes et au désenclavement des régions éloignées. L'Algérie a connu plusieurs périodes d'évolution du secteur de transport public, chacune de ses périodes correspond à une assise théorique qu'on va voir dans ce chapitre.

1- Le transport en tant que service public en réseau :

Dans le cadre de cette première section, nous allons apporter certains éclaircissements sur les notions fondamentales relatives aux transports, et préciser en quoi le transport est considéré comme un « service public », puis évoquer par la suite, les différents modes de transports et plus précisément les modes existants en Algérie.

1-1 La notion de « service public »:

Le service public, un concept flou et imprécis qui ne dispose pas d'une définition précise et unanime tant dans la doctrine française que dans celle algérienne. Il est apparu dans la jurisprudence administrative qui lui a donné son importance et ses caractères principaux, pour devenir, par la suite, le critère exclusif du droit administratif.

Sans se perdre dans le détaille, nous retenons dans ce cadre la définition du service public proposée par Christain Stoffaes : « On peut considérer que le service public est défini de manière traditionnelle par trois critères : il s'agit d'une activité d'intérêt général, il est organisé par une personne publique et géré par une personne publique ou privée et est soumis pour partie à un régime exorbitant du droit commun »[1].

A partir de cette définition nous observons que trois conditions principales doivent être remplies pour pouvoir baptiser une telle activité de «service public » :

- Les activités de service public sont destinées à satisfaire l'intérêt général
- L es activités sont assurées par l'Etat ou une collectivité publique ou sous leur contrôle
- Elles sont soumises à un régime juridique particulier.

Les juristes justifient donc l'intervention des administrations publiques par l'objectif de la satisfaction de l'intérêt général, cela implique qu'il existe une liaison entre les deux concepts

[1] Christain Stoffaes. « Services publics, question d'avenir ». Notes du rapport 9.

et que la définition du service public reste toujours imprécise et nécessite la compréhension du concept d'*intérêt général.*

Il est aussi difficile de définir de manière précise le concept d'intérêt général, car de même que le concept de service public, il est flou, imprécis et évolutif. « La notion d'intérêt général est donc soumise à évolution. Elle répond en particulier à l'apparition de nouveaux besoins dans une société et émane de la décision des pouvoirs publics de les prendre en compte de manière spécifique ou collective»[1].

La notion de service public a longtemps préoccupé uniquement les juristes, comme Duguit (1928), les économistes sont restés à l'écart[2].

Le juriste Duguit qualifie le service public comme : « toute activité dont l'accomplissement doit être réglé, assuré et contrôlé par les gouvernants, parce qu'il est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale et qu'il est de telle nature qu'il ne peut être assuré complètement que par l'intervention de la force gouvernante ». Cet auteur a confié à l'Etat une place centrale, c'est aux pouvoirs publics que revient la décision de qualifier ou non une activité de service public. Il classe ainsi toute activité administrative comme étant un service public et seule l'activité administrative peut constituer un service public. Mais ceci a évolué pour voir exister les services publics à caractère industriel et commercial. Cette évolution a connu des traversés qui correspond à trois conception, allant de celle de Duguit (Conception juridique), pour aboutir à une conception économique et industrielle du service public. C'est la définition organique que les juristes développent. C'est celle selon laquelle il y'a service public toutes les fois que, et seulement quand, il y'a activité exercée par l'administration publique et non pas par les particuliers.

Le libéralisme d'autrefois a succédé un interventionnisme dirigiste qui tend à abolir la frontière entre le public et le privé : ce qui était privé se publicise et en revanche, les organes les plus indiscutablement publics adoptent, pour mieux jouer leurs nouveaux rôles, les modes opératoires qui étaient autrefois le propre des affaires privées.

La définition purement fonctionnelle serait ainsi, celle selon laquelle le service de l'intérêt général serait toujours service public, même quand il est assumé par des particuliers, et

[1] MOUDJED.M. « Le concept de service public à la française », Université de LYON 2. P 14

[2] LEVEQUE F, (2000). « Vers une économie de l'action juridique de la notion de service public », in Thierry Kirat et Evelyne Servenin : « vers une économie de l'action juridique, une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action», édition CNRS, Paris 2000, p1.

inversement l'activité de l'administration publique ne serait pas service public quand elle ne sert pas l'intérêt général.

L'économie est alors appelée à caractériser la notion. Les œuvres de Martinaud et Lorenzi (1995) caractérisent la notion de service public par deux concepts, le monopole naturel et les biens collectifs, décrivant des situations dans lesquelles l'optimum de Pareto n'est pas atteint, donc la maximisation du bien être social n'est pas aboutit[1].

Les économistes retiennent trois formes de défaillance du marché :

- La première forme renvoie à la notion de bien collectif qui est définie comme un bien consommé simultanément par plusieurs personnes sans que la quantité consommée par l'une diminue les quantités disponibles pour les autres (principe de non rivalité) et dont on ne peut exclure un usager moyennant le payement d'un prix (principe de non exclusion)[2]. Les infrastructures de transport répondent en partie à ces deux principes. En effet, en l'absence de congestion, on peut accroitre le nombre d'utilisateurs d'une infrastructure sans gêne des autres utilisateurs. De même, en l'absence d'un système de péage, on ne peut pas exclure un agent de l'utilisation de l'infrastructure. Donc, le respect de ces deux principes est soumis à des conditions, ce qui fait que l'infrastructure de transport est assimilée plutôt à un bien mixte qu'a un bien pur[3].

La présence de ces deux caractéristiques remet en cause le marché. La non exclusion remet en question la capacité du marché à répondre aux préférences des agents en les incitants à se comporter en passager clandestin. La non rivalité conduit à un équilibre sous-optimal. D'où la recommandation de Paul Samuelson de laisser ces biens aux pouvoirs publics.

- La deuxième forme relève des effets externes : l'existence d'effets externes des infrastructures de transport appelle l'intervention des pouvoirs publics. Ces effets peuvent être positifs (dits de club)[4] ou négatifs. Dans les deux cas, l'Etat ou les entreprises publiques sont considérées comme les mieux à gérer ces externalités : pour bénéficier des effets positifs que le marché ignore, l'Etat doit intervenir dans le financement des infrastructures par l'import et non par un tarif ; par contre, pour pallier aux effets négatifs et internaliser leurs conséquences pour ceux qui les provoquent, la puissance publique doit intervenir pour instaurer des mécanismes correctifs.

[1] LEVEQUE F. (2000). Op. Cit.
[2] GREFFE X. « Economie des politiques publiques », édition DALLOZ, Paris, p 111.
[3] AHMED ZAID M (2014). « Economie et Finance des administrations publiques », cours MTIP, 2014
[4] COHEN E et HENRYC, (1997), « sur les bases et l'évolution récente des services publics industriels et commerciaux en France et dans l'union européenne », In « Service public, secteur public ». La documentation française, Paris, p 13.

- La troisième forme renvoie à l'existence de monopole naturel : le transport est une activité à rendement croissants pour laquelle la réduction des couts conduit à la constitution de monopole naturel qui est la forme d'organisation optimale. Dans cette situation et pour éviter que les monopoles ne profitent de leur situation de force pour accroitre le prix et baisser la qualité, les pouvoirs publics doivent intervenir. Le service public des transports, géré par monopole naturel est un service en réseau, ces services relèvent de la conception industrielle du service public.

Dans l'analyse économique, le contenu de la prestation permet son identification. Toutefois, ce n'est pas l'effet solidaire du service public qui est retenu, mais son prix et son cout. Or, dès l'instant où le contenu de la prestation est détaillé et entendu comme un service rendu qui exige une contrepartie de la part d'un usager, la qualité du rapport entre celui-ci et le service est modifiée. Le service public perd alors son unité, son étude globale n'est plus envisageable. La prestation diffère à chaque activité.

Lorsque le service public se définit par la fourniture de la prestation, sont élaborées des dissociations matérielles qui brisent l'unité de la notion. Par exemple, l'organisation des services de transport en commun apparait comme une nécessité impérieuse répondant à des besoins sociaux fondamentaux et contribuant aux efforts engagés pour la protection de l'environnement. Cependant, ces services se trouvent de plus en plus pris en charge par des entreprises privées sans que la prestation des demandes sociales ait été menée sur l'ensemble d'un secteur géographique (zones peu ou pas desservies), comme l'un des objectifs de ces entreprises est de réaliser des profits, des bénéfices, certains trajets et lignes non rentables se trouvent progressivement supprimés.

1-1 La conception industrielle et la notion de service public en réseau :

La conception industrielle des services publics considère les services publics industriels et commerciaux comme étant une activité de réseau. Le transport repose sur une infrastructure de réseau de communication. Ces services se caractérisent par des économies d'échelle, aussi bien du coté de la demande, à travers les effets de réseau, que du coté de l'offre. Ces économies d'échelle sont à l'origine des phénomènes de rétroaction positive entre offre et demande et génèrent des dynamiques de diffusion originale[1].

[1] PENARD T, (2003). « Économie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique ».Université de Rennes 1, P 3

1-2-1La notion de réseau :

Le terme « réseau » renvoie à l'existence et l'interconnexion d'équipements complémentaires coopérant entre eux afin de transporter les flux de personnes, de marchandises, d'énergie ou d'information et d'acheminer ces flux d'une origine vers une destination.

Cette notion renvoie à deux conceptions différentes, l'une évoquée par l'ingénieur en l'autre par l'économiste. Pour l'ingénieur, le réseau consiste à assurer l'interconnexion de plusieurs équipements, c'est l'organisation physique et l'inscription dans l'espace qui dominent. Alors que l'économiste défini le réseau comme des objets qui mettent en relation les fournisseurs et les consommateurs de certains biens et services. Ainsi, le réseau est considéré comme un moyen d'échange, entre producteurs et consommateurs, qui jouent le rôle d'intermédiation économique et de plate forme transactionnelle permettant la confrontation d'une offre et d'une demande[1].

A travers la vision de CURIEN qui défini la notion de réseau comme : « le lieu de concrétisation d'une intermédiation économique», on constate que l'interconnexion des infrastructures (composante physique) et l'intermédiation par le marché (le service) sont complémentaire et ne peuvent pas être détachées.

1-2-2 Les caractéristiques des réseaux :

L'existence d'une structure de réseau dans un secteur économique donné implique que certaines caractéristiques soient remplies. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- *Les économies d'échelle :* un réseau constitue une activité économique multiservices se particularisant par une certaine synergie. Cette synergie trouve son origine soit dans l'infrastructure dont le cout fixe engendre des économies d'échelle, ou dans l'existence de couts variables communs à plusieurs services qui créent des économies d'envergure.
- *Des écarts entre la structure des tarifs et celle des prix de revient :* l'existence d'écarts entre la structure des tarifs et celle des prix de revient implique l'attribution de subventions croisées entre types de services et entre catégories d'usagers. Les opérateurs de réseaux introduisent souvent des discriminations très fines de la demande pour équilibrer leurs budgets. Ainsi, une même prestation, notamment dans le secteur des transports, est vendue à des prix différents ajustés en fonction des dispositions respectives à payer par de différentes catégories d'usagers.

[1] Ramdini, (2015) « Grands services publics territoriaux », Cours M2 MTIP

- *Les effets de club :* le réseau induit l'idée de solidarité dans la consommation au sein d'un club de consommation. L'effet de club peut être direct lorsque l'intérêt de consommer le produit pour un utilisateur est d'autant plus fort que le nombre d'usagers du réseau est plus important, ou indirect lorsque le nombre d'usagers d'un réseau augmente conduisant à l'accroissement du nombre de services offerts ce qui engendre une rentabilité de l'investissement pour les opérateurs et les nouveaux utilisateurs bénéficient ainsi de ces nouveaux services.
- *Le conflit de frontières entre services métropolistiques et services concurrentiels :* la présence d'une infrastructure dont le cout fixe engendre des économies d'échelle au sein d'un réseau offre une base au monopole naturel. De même, la diversification des services finals et la différentiation des segments de clientèle favorisent le développement de la concurrence, ce qui conduit à entrer dans des conflits de frontières.
- *Une forte activité réglementaire :* le réseau, du fait de ses caractéristiques, nécessite l'intervention publique et réglementaire afin de favoriser l'interconnexion des infrastructures et la compatibilité des services en imposant aux professionnels du secteur une normalisation de leurs procédures et une harmonisation de leurs tarifs. De ce fait, nous pouvons classer le service public des transports comme un service en réseau permettant des économies d'échelle et des effets de club.

1-2-3 Les spécificités des services publics en réseaux :

Les services publics en réseau ont des spécificités qui les distinguent des autres catégories de services publics, ils ont connu des transformations dans leurs processus de gestion en passant de monopole naturel à la déréglementation.

- *Les effets de réseau*

La première spécificité des services en réseaux est à rechercher du coté de la demande. Ces services sont par nature des services générant des effets de réseau, appelés *« externalités positives de réseau »*. Cela veut dire que l'utilité ou la satisfaction retirée d'un service en réseau dépend positivement du nombre d'utilisateurs de ce service. Ces effets de réseaux peuvent jouer directement sur la qualité des services proposés et sur l'utilité qu'en retire chaque utilisateur. Ensuite, les effets de réseau peuvent jouer indirectement sur la qualité et la variété des services proposés sur le réseau. Ainsi, plus un réseau comporte d'utilisateurs et plus l'offre de ces services sera importante. Chaque nouvel utilisateur rend le réseau plus

attractif pour les fournisseurs de services et peut inciter ces derniers à améliorer leurs services existants ou lancer de nouveaux services.

- *Les couts de réseau :*

La seconde spécificité des services en réseau tient à la structure de couts de ce type d'activité. Il est important d'établir une distinction entre le cout des services proprement dit (couche haute qui s'agit pour le service public de transport des personnes et des marchandises) et le cout de l'infrastructure sur laquelle reposent ces services (couche basse, qui correspond au réseau physique pour les transports : rails, routes, ports,…).

Les couts d'infrastructures relèvent d'une économie de dimensionnement. La dimension ou la capacité d'un réseau renvoie à sa couverture géographique, mais aussi à la qualité des services qu'il peut supporter. L'existence de couts fixes très importants lors du déploiement des infrastructures de réseau limite la possibilité de concurrence. Certaines infrastructures sont aussi qualifiées de monopole naturel lorsque la présence de rendements croissants interdit l'entrée d'une seconde firme. On parle aussi de facilité essentielle pour qualifier une infrastructure de réseau, qui est indispensable pour fournir un service au client final et qui ne peut être dupliqué à des couts raisonnables, les réseaux de transport par exemple constituent des facilités essentielles.

Au final, les services en réseau se caractérisent par des couts fixes élevés et des couts variables faibles, si bien que les couts moyens de production de ces services sont décroissants avec le nombre d'utilisateurs.

1-2 Les grandes catégories de services publics: à la recherche d'un régime pour les transports

La typologie des services publics n'est pas définie par les textes ou par la jurisprudence en fonction de leur but. Certes, il existe des services publics réguliers, économiques, sociaux, culturels, etc. Mais cette façon fonctionnelle de les classer met en valeur l'extension des domaines des services publics. On distingue alors, selon le critère juridique, des services publics à caractère administratif (SPA) et des services publics à caractère industriel et commercial (SPIC). Cette distinction ne concerne pas les activités en soi mais les organes et le régime juridique auxquels elles sont soumises ces dernières et les usagers du service considéré. Le principe était, en effet, que le secteur des activités industrielles et commerciales était réservé aux acteurs privés. A l'origine, les SPA étaient assurés par des personnes publiques et les SPIC par des personnes privées. Cependant, dès le début du 20eme siècle, il

n'est plus convenable que certaines activités purement industrielles et commerciales soient directement prises en charge par des personnes publiques. Cette solution résulte de deux arrêts : l'un du Conseil d'Etat et l'autre du tribunal des conflits. C'était le point de départ de la construction doctrinale de la catégorie des SPIC.

1-2-1 Les services publics à caractère administratif (SPA) :

Ils regroupent toute activité d'intérêt général qui ne relève pas d'une logique marchande.

Cette catégorie regroupe l'ensemble des services de nature administrative réglementés et assurés par les pouvoirs publics par le biais des établissements et des administrations publiques. Les SPA sont financés par les ressources fiscales ou parafiscales. Ils sont donc assurés par les administrations publiques au profit des usagers, avec lesquels elles entretiennent des relations relevant de droit administratif, à titre gratuit ou semi-gratuit. Parmi ces services on cite l'enregistrement à l'état civil, délivrance de passeport,…

En théorie, le processus d'ouverture des services publics à caractère administratifs (la gestion publique) à la concurrence est passé par trois effets générateurs d'une nouvelle catégorie de services publics.

Pour les transports, les pouvoirs publics lorsqu'ils délèguent la fourniture du service public à une personne privée, ils passent de la fourniture du service au contrôle de la personne privée, qui gère par exemple une gare routière. A l'origine, le transport, que ca soit pour le service fournis ou pour les infrastructures, il dépendait seulement des pouvoirs publics. Leur libéralisation en Algérie, à partir de 1988, a procuré à ce service le statut de SPIC. Vue la possibilité de son exploitation par des personnes privées.

1-2-2 Les services publics à caractère industriel et commercial (SPIC) :

Après les arrêtés, les services publics à caractère administratif sont devenus des services publics à caractère industriel et commercial par la célèbre décision du tribunal des conflits, le 22 janvier 1921, dite l'affaire du « Bac d'Eloka », affaire d'une société commerciale de l'Ouest africain[1] qui assurait le transport maritime en tant que SPA. Mais après un conflit, le tribunal décide de transférer ce service à une entreprise privée moyennant une rémunération, ce qui fait de ce service un SPIC. L'objectif de cette catégorie de service public est similaire à celui accompli par des personnes privées et donne lieu à une opération de production ou de vente des biens ou des prestations en contre partie desquelles l'entreprise privée est rémunérée

[1] En Cote d'Ivoire

par des divers tarifs appliqués aux usagers avec lesquels elle entretient des relations commerciales. On distingue parmi ces services : les transports, l'énergie, les TIC,…etc. En d'autres termes, ces services sont dits « Services publics en réseau ». Le transport s'est vu donc passer d'un service tout à fait fourni par l'Etat à un service rendu en contre partie d'une rémunération d'un privé qui le fourni à la place de l'Etat mais toujours sous contrôle de celui-ci.

La conception européenne vient changer le déroulement des choses. Pour ne pas utiliser la notion française de service public, elle a donné lieu à deux concepts : service économique d'intérêt général et service non économique d'intérêt général.

La première catégorie concerne les services ou industrie en réseau, d'où l'appartenance du service public des transports à cette catégorie. Ce sont des services de nature économique. Par rapport aux transports, le traité de ROME a introduit timidement cette notion dans l'article 77, au terme duquel : « Sont compatibles avec le traité, les aides qui correspondent au remboursement de certaines servitudes à la notion de service public le secteur de transport ». Selon l'article 106 du traité de ROME : « les entreprises chargées de la gestion des services économiques d'intérêt général sont soumises aux règles de la concurrence dans les limites où l'application de ces règles ne font pas échec à l'accomplissement de la mission qui leur a été impartie ». L'obligation de service public de transport est alors une obligation imposée par l'autorité publique à un ou plusieurs opérateurs de transport sur un marché.

La deuxième catégorie de service public de la conception européenne concerne les services publics non économiques d'intérêt général. Ils correspondent aux services minimums considérés comme essentiels auxquels tous les citoyens de l'union européenne ont accès à ce service compte tenu des circonstances propres à chaque pays à un prix abordable.

En Algérie, l'ouverture au secteur privé, des transports de voyageurs peut être considérée comme l'une des manifestations les plus sensibles de l'évolution générale du pays induite par les réformes économiques engagées au cours des deux dernières décennies pour instaurer l'économie de marché. Mais cette ouverture a conduit au dysfonctionnement dans les services publics de transport à cause du désengagement de l'Etat de son rôle dans la gestion et le contrôle de ce SPIC[1].

[1] AHMED ZAID M, (2011). «Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale : Essai d'analyse à travers l'exemple du service public de l'eau», In renewal of public intervention and contemporary crisies. Towards the emergence of a new form of regulation ? Ouvrage collectif sous la direction de Phillipe BANCE et Luc BERNIER, publication du CIRIEC, Wiley BLACKWELL, p 8

1-3 Les principes régissant les services publics[1] :

Les services publics doivent répondre à un intérêt général, ce qui les soumet à des principes de gestion connus sous le nom de « loi de Rolland », qui énonce : « parce qu'ils sont préposés à la satisfaction des besoins du public, les services publics sont tenus de fonctionner de manière régulière et continue sans heurts et sans à coups »[2]. Ce qui renvoie aux trois principes juridiques des services publics et qui sont : le principe d'égalité, le principe de continuité et le principe d'adaptabilité.

1-4-1 Le principe d'égalité : paradoxe de la tarification des transports

Ce principe impose la non-discrimination. Il suppose que les usagers placés dans des situations identiques doivent être traités de la même manière, et que chacun doit bénéficier des prestations des services publics sans se trouver en position d'infériorité par rapport aux autres usagers, que ca soit à cause de sa communauté, de sa croyance, de son sexe, ou autre.

Le service public des transports répond parfaitement à ce principe, il vise à assurer l'accessibilité de tous les usagers sans distinction, ni discrimination. L'article 3 de la loi 01-13 stipule que « le système des transports terrestres doit viser notamment à rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité des moyens de transport, de cout, de prix et de qualité de service ». Mais égalité des droits ne veut pas dire uniformité de la prestation. Le principe d'égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action du service public afin de lutter contre les inégalités économiques et sociales. Les réponses aux besoins peuvent être différenciées dans l'espace et dans le temps et doivent l'être en fonction de la diversité des situations des usagers. Les transformations sociales en cours depuis plus de vingt ans accentuent à la fois l'importance du principe et les difficultés de sa mise en œuvre. Elles sont traduites par de multiples controverses, comme celle de l'équité, que certains ont perçue comme « égalité au rabais».

A partir de là, on aperçoit que toute personne a un droit égal à l'accès au service public des transports et participe de manière égale aux charges financières résultant du service rendu à chacun, c'est-à-dire égalité tarifaire pour les même conditions sauf pour les services facultatifs. Ces conditions, en plus du coût marginal imposent alors, la différenciation des tarifs.

[1] Ramdini : « Grands services publics territoriaux ». Cours M2, 2015

[2] CARBAJO J, (1997). «Droit des services publics », édition DALLOZ, Paris, P 40.

1-4-2 Le principe de continuité : Permanence ou régularité du service public des transports

Ce principe repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption, car le service public étant un service qui est d'une importance telle pour la vie collective qu'il ne peut être interrompu un seul instant.

Duguit affirmait d'ailleurs, dans la mesure où une activité d'intérêt général revêtait une telle importance pour la collectivité qu'elle ne pouvait un seul instant être interrompue, que « la continuité est un caractère essentiel du service public»[1].

Selon la nature des services, cette notion n'a pas le même contenu : On exige des permanences totales pour les urgences hospitalières par exemple, mais seulement le respect des horaires et des jours ouvrables pour d'autres services (l'état civil par exemple).

En Algérie, pour le secteur des transports, cela est justifié par l'article 14 du cahier des charges fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personne : « Le transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquence, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire… ». Ainsi, selon l'article 8 de l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier de voyageurs : « Le transporteur est tenu d'exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé ».

La principale controverse à laquelle donne lieu l'application du principe de continuité est celle de sa compatibilité avec le droit de grève dans les services publics, expression de la conflictualité sociale, notamment dans les transports où la régularité du fonctionnement fait défaut.

On se demande donc si le transport en Algérie assure une régularité dans son fonctionnement, et donc son organisation et les horaires de passages doivent fonctionner au régulier, ce qui n'est vraiment pas le cas.

La permanence des transports consiste en sa fourniture sans interruption, ce qui impose donc la fourniture d'un service minimum même en cas de grève. On peut condamner toute une population en condamnant la mobilité, ce qui s'est passé en 2010, à la wilaya de Tizi-Ouzou ne reflète pas ce principe. Les opérateurs de transports ont fait grève face à la mise en activité de la nouvelle gare intermodale, la mobilité de la wilaya était paralysée ce qui a

[1] DUGUIT, (1928). « Traité de droit constitutionnel», p 61.

engendré des disfonctionnements. Le transport doit donc répondre à une permanence dans la fourniture du service public vu les dégâts causés en moment de son interruption.

1-4-3 Le principe d'adaptabilité ou de mutabilité : défi à relever par les transports

Ce principe est présenté comme un corollaire du principe de continuité, il est fondé sur l'idée que la qualité du service doit être assurée dans le temps et que les prestations fournies au public doivent toujours être adaptées à ses besoins.

L'adaptabilité renvoie à l'aptitude, du service public, à s'adapter aux changements, mutations et évolutions économiques, financières, technologiques, culturelles et démographiques. Le service public doit donc se conformer à certaines circonstances dans le but de satisfaire l'intérêt général.

Conformément à ce principe, pour ce qui est du service public des transports, l'article 17 de l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation des services de transport public routier de voyageurs, prévoit que : « des modifications peuvent être apportées aux itinéraires des services et à leur mode d'exploitation soit pour tenir compte des mesures prises concernant la police de circulation routière, soit pour améliorer leur exploitation en vue de la satisfaction des usagers ». Par ailleurs, la loi 01-13 stipule dans sons article 36 que « la productivité des opérateurs et le système de transport doivent être constamment améliorés, notamment par l'utilisation de technologie modernes et des équipements appropriés ».

En effet, ce principe est caractérisé, dans le service public des transports par, par la mise en place des programmes de développement et de modernisation des infrastructures de transport, notamment le réseau ferroviaire, et la mise en circulation des nouveaux modes de transport de masse (métro, tramway,…) en vue d'assurer des systèmes de transport efficaces et novateurs et améliorer ainsi les conditions de mobilité et d'assurer un service de transport public plus durable. Ce qui constitue, donc, le champ d'application par excellence du principe d'adaptabilité dans le domaine des transports. Il ne se limite pas ici, le transport doit aussi s'adapter à la demande, par exemple en période estivale et hivernale la demande diffère, il doit donc être fournis en adéquation avec l'évolution de la demande.

2-Généralités sur le secteur des transports :

Le transport est considéré comme étant l'ensemble des dispositions mises en place pour assurer le déplacement des biens et des personnes d'un lieu à un autre et on le qualifie comme un système composé de sous-systèmes correspondant aux différents modes de transport.

2-1 Les modes de transport : à la recherche de la diversification des modes en Algérie

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communications utilisées. On distingue les transports terrestres (routiers, ferroviaires, guidés), les transports maritimes, les transports par voie d'eau (fleuves et canaux) et les transports aérospatiaux (aériens et spatiaux).

2-1-1 Les transports terrestres :

Ils peuvent être routiers, ferroviaires ou guidés.

- *Le transport routier :* les déplacements qui s'effectuaient à pieds puis à la traction d'animal ont pris leur essor avec l'innovation du moteur. Ainsi, le transport routier est effectué à l'aide de véhicules automobiles de tourisme ou industriels : voitures, camions, moto,…

En Algérie, le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises. Il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et de ses activités et selon les contraintes de la topographie. Ainsi, le réseau routier de l'Algérie, avec son étendue totale de 112 000 Km[1], est plus dense le long de la bande côtière mais il diminue progressivement vers les hauts palataux et se réduit fortement dans l'axe de Sud.

- *Le transport ferroviaire :* il s'effectue sur des voies ferrées et comprend par conséquent, le train, le métro et le tramway. Ce mode nécessite la mise en œuvre d'infrastructures de transferts, pour acheminer et transborder les personnes et les marchandises. Ces infrastructures sont constituées de gares de voyageurs, de gares de triage, de chantiers de transports combinés.

En Algérie, le transport ferroviaire joue un rôle important pour la desserte des ports et des grands centres urbains de la bande côtière. Il a évolué en rapport avec les activités agricoles, minières et industrielles, la croissance et le déploiement des populations.

[1] http://www.jeune-independant.net, consulté le 01/10/2015

- *Le transport terrestre guidé :* il s'agit des modes de transport qui mettent en œuvre des véhicules guidés par un moyen mécanique ou électrique. Comme par exemple : le téléphérique, télécabine, le train monorail et l'aérotrain. Ce mode connait des prémices en Algérie. L'Etat consacre de plus en plus des enveloppes financières importantes en vue d'assurer une desserte par câble de certaines localités selon la topographie. Selon Jean Souchal[1], le transport par câble répond parfaitement à la topographie des villes algériennes.

2-1-2 Les transports par voies navigables :

Le transport par eau est assuré par voies de fleuves ou par voies de canaux. Il nécessite la mise en œuvre de voies navigables et seuls les pays disposant de réseaux hydrographiques peuvent en bénéficier. Les infrastructures sont constituées de ports fluviaux, d'écluses,…

2-1-3 Les transports maritimes :

Pour le transport maritime, la voie est la mer. Pour ce qui est des transports de voyageurs, si la vocation première du transport maritime était de transporter des troupes, des émigrants en vue de la colonisation, il s'est développé comme un moyen d'agrément, il reste ainsi un moyen de communication fortement utilisé par plusieurs pays.

Pour ce qui est du transport de marchandises, le transport maritime a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les longues distances, il reste le moyen le plus économique et parfois le seul disponible pour des charges importantes. Il participe aujourd'hui au transport de carburants, de gaz et de containers de déménagement et de marchandises.

Le transport maritime, en Algérie, constitue un secteur stratégique qui assure la quasi-totalité du commerce extérieur. Il a connu une remarquable croissance depuis l'indépendance. Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes. 30% de ces activités sont réalisées à Alger, les ports situés à l'Est (Annaba, Skikda, Bejaia) traitent ensemble 50% de ce trafic ; et les ports de l'Ouest (Oran, Mostaganem) traitent 13%. Cependant, les ports d'Arzew et Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures.

Et comme nouvelle information, le transport maritime de personnes a vu le jour le 11 octobre 2015. Il est actuellement possible d'aller d'Alger à Bejaia en bateau grâce à une nouvelle liaison maritime qui est désormais opérationnelle. Deux bateaux de l'ENTMV circuleront sur cette ligne et des passagers mettront quatre heures pour relier les deux villes contre un tarif de 1 400 DA. Selon le ministre des transports, une autre ligne reliant Skikda à

[1] Constructeur français de téléphérique, il a décroché le projet de télécabines-téléphériques de Tizi-Ouzou.

Annaba serra inaugurée prochainement. L'Algérie commence alors à réussir une variété en termes de modes de transports.

2-1-4 Le transport aérospatial :

Il comprend le transport aérien et le transport spatial :

- *Le transport aérien :* dernier mode de transport apparu au cours du 20eme siècle, dépendant à l'origine de la marine, il est ensuite devenu un transport de masse avec l'apparition des avions gros porteurs et des compagnies aériennes. Les réseaux de transport aérien s'appuient sur des aéroports et des héliports.

En Algérie, le transport aérien a son importance pour le désenclavement de certaines régions du pays, notamment vers le vaste Sud. Les services aériens intérieurs opèrent sur environ 65 relations et sont surtout centrés sur la capitale dont l'aéroport, à lui seul, traite 66% des vols enregistrés.

Les services internationaux réguliers sont quasiment assurés à partir des quartes principaux aéroports du nord : Alger, Oran, Constantine, et Annaba. Ils couvrent l'Europe, les pays du Maghreb, le Moyen Orient et l'Ouest de l'Afrique.

- *Le transport spatial :* le transport spatial en est à ses balbutiements. Certains organismes sont en charge et s'intéressent au transport spatial, telle que l'Agence spatiale européenne et NASA.

2-1-5 Le transport multimodal :

Ce mode de transport consiste à combiner de différents modes de transport en un même déplacement. Le transport multimodal terrestre concerne surtout le transport combiné rail-route.

2-2 Evolution du cadre institutionnel et réglementaire des transports en Algérie :

Le cadre institutionnel de la gestion des transports en Algérie a traditionnellement mis l'accent sur les rôles exercés par les différents niveaux du gouvernement. Les autorités locales (communes et wilayas) jouissent d'une relative autonomie en matière de gestion des infrastructures et de prestations de services de transport. Au niveau réglementaire, l'organisation du secteur des transports repose principalement sur la loi 01-13 du 7 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

2-2-1 Organisation institutionnelle du secteur des transports terrestres :

En Algérie, l'organisation des transports terrestres relève de nombreux ministères, organismes gouvernementaux et établissements publics à vocation industrielle et commerciale ou économique.

Les actions de ces organismes sont rarement coordonnées malgré la volonté affichée par le ministère des transports et la wilaya de Tizi-Ouzou, de corriger la situation[1].

On distingue, dans notre pays, des intervenants au niveau national comme au niveau des collectivités territoriales :

- *Les acteurs au niveau national :* On cite les principaux ministères intervenants dans l'organisation et la planification des transports :

-Le ministère des transports

-Le ministère de l'aménagement du territoire

-Le ministère des travaux publics

-Le ministère des mines

-Le ministère des finances

-Le ministère d'intérieur et des collectivités locales

-Le ministère du commerce.

Chacune de ces institutions intervient à un ou plusieurs niveaux précis de l'organisation des transports, que ca soit pour la réglementation, le financement, le contrôle, les prestations, l'organisation de la profession,…

Le ministère des transports est le chef de file. D'une part, il élabore et contrôle la réglementation générale du transport routier de voyageurs. D'autre part, en matière de planification, il participe à l'élaboration des schémas directeurs d'infrastructures routières, ferroviaires et de transport urbain, à l'étude des plans directeurs d'urbanisme et à la mise en place de la politique d'aménagement du territoire, tant en coordination avec les organismes concernés.

- *Les acteurs au niveau des collectivités territoriales :* Les compétences confiées aux communes et aux wilayas dans le domaine des transports, sont respectivement définies par les lois 90-08 et 90-09 du 7 avril 1990 :

La wilaya : c'est une circonscription administrative de l'Etat, placée sous l'autorité du wali, elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle exerce l'ensemble des missions dévolues à l'Etat sur leur territoire. Elle intervient au travers la direction de

[1] CHALAYE N et LE GAC M, (2007). « Les transports urbains à Alger : un secteur en gestation », P 31.

transport de la wilaya (DTW), pour les missions générales propres au secteur des transports et les missions spécifiques aux transports urbains[1].

En application du code de la wilaya et des textes afférents[2], les missions générales concernent essentiellement :

- L'application de la réglementation relative au transport, établie par le ministère des transports
- La coordination et le contrôle des transports
- La mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de sécurité routière, d'organisation du contrôle technique, des normes techniques, etc.
- La réalisation et la tenue des statistiques en matière de transport.

Quant aux missions spécifiques de la wilaya, attachées au secteur des transports (urbains beaucoup plus), elles concernent principalement :

- L'élaboration du plan d'aménagement urbain (PAU) en coordination avec les communes
- L'entretien des chemins et voiries de la wilaya
- La fixation des limites du périmètre de transport à l'intérieur de la wilaya
- La répartition du plan de transport au niveau de la wilaya
- Le contrôle des entreprises publiques locales.

Les textes de 1987 consacrant l'ouverture au secteur privé ont encore élargi les compétences des wilayas en matière de transport collectif urbain. Ils confient à la DTW la mission d'accorder les autorisations d'exercice des activités de transport aux opérateurs privés inscrits au plan de transport de la wilaya et au plan de transport urbain, après instruction du dossier par le ministère des transports.

Pour ce qui est **des communes**, elles sont compétentes sur :

- La voirie communale
- Le transport public urbain
- La réglementation de la circulation urbaine
- Le stationnement, les gares routières
- Les transports scolaires spécifiques.

Les communes sont, par ailleurs, théoriquement chargées de l'organisation du réseau de transport collectif urbain sur leur territoire. Elles peuvent créer, gérer ou concéder, après

[1] Le processus de décentralisation a accordé aux wilayas des compétences élargies sur les transports urbains.
[2] La loi 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya et le décret 90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des DTW.

approbation par arrêté du wali, tout service public de transport de voyageurs[1]. Mais en réalité les communes interviennent que de façon limitée sur les transports urbains. En effet, le développement du secteur privé dans les transports collectifs urbains a accentué le rôle de la wilaya. De plus, le manque de ressources locales diminue la capacité de maitrise des communes sur les transports urbains.

2-2-2 Organisation réglementaire du secteur des transports terrestres :

L'activité réglementaire incombe au ministère des transports s'agissant de son élaboration et aux directions de transports s'agissant de son contrôle. De nombreux textes de loi, décrets et arrêtés ministériels définissent le dispositif général du secteur des transports.

A ce titre, la réglementation du secteur des transports a connu plusieurs étapes qu'en résume en quatre :

- *De 1962 à 1988 :* monopole de l'Office National du Transport (ONT) pour la gestion des transports en Algérie.

Durant cette période, le monopole de l'Etat est institué sur le service des transports terrestres en général et le transport interurbain en particulier comme étant un service public à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités territoriales. Durant cette période, les tarifs étaient réglementés suite à la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres. Les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des déductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'Etat à certaines catégories sociales.

Cette période repose sur la théorie du monopole naturel. Jusqu'au 1988, la construction, l'exploitation et le financement des infrastructures de transport sont le fait de l'Etat sous la duelle tutelle du ministre des transports et celui des travaux publics. Durant cette même période, la situation de la mobilité en Algérie, notamment à Tizi-Ouzou était médiocre. La demande de transport était supérieure à l'offre, ce qui induit à un déséquilibre notable durant la décennie quatre-vingt.

[1] Conformément à l'article 132 de la loi 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune : « La commune crée des services publics communaux en vue de satisfaire les besoins collectifs de ses citoyens notamment en matière de transport public ».

- *De 1988 à 2001 :* Ouverture du marché de transports routiers au secteur privé.

Cette période correspond à l'ouverture du marché du secteur des transports terrestres au secteur privé suite à la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres[1]. L'ère de l'ouverture et de l'économie de marché ne l'a pas épargné et désormais le secteur est démonopolisé dans son cadre réglementaire, même si l'Etat demeure le principal financeur et gestionnaire. L'Etat a voulu améliorer l'offre de transport et a permit donc l'accès aux transporteurs privés au marché des transports. Cette période correspond théoriquement à la théorie des marchés contestables. Le marché contestable est un marché sur lequel la concurrence potentielle garantit les prix concurrentiels, même si le marché est en réalité dominé par une seule ou par plusieurs entreprises. Comme conditions pour qu'un marché soit contestable, l'entrée sur le marché doit être libre, gratuite et absolue, où l'entreprise entrante est en position d'égalité avec l'entreprise ancienne. Ce qui est de même pour la sortie, libre et gratuite[2].

La volonté affichée par les pouvoirs publics pour améliorer l'offre d'infrastructures était otage de la fluctuation des prix du pétrole et des crises qui ont secouées l'Algérie aux années 1990. Ce qui a comme conséquence le déphasage entre l'offre de service et la demande engendrée par l'accroissement de la population et l'augmentation des besoins logistiques et de transport exprimés par les opérateurs économiques.

A ce titre, la loi 88-17 du 10 mai 1988 est venu poser les conditions du développement des transports de voyageurs par la contribution du secteur privé face à une situation considérée comme ne pouvant être prise en charge par les seuls moyens des entreprises publiques, qui ont été confrontées à des problèmes de plus en plus aigus de régression des parcs véhicules et du financement et renouvèlement de ces parcs avec pour conséquence la hausse accélérée des tarifs et la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public si sensible à tous points de vue (économique, social, politique)[3]. Dans ces principales dispositions, cette loi indique que l'exploitation du service public de transport peut être réalisé en gestion directe par les collectivités territoriales, en régie ou confiée à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de convention, ainsi la réalisation des gares et des équipements d'accueil des voyageurs doit être prise en charge par les collectivités territoriales.

[1] SAFAR ZITOUN M et TABTI-TALAMALI A, (2009). « La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives», Alger, p 50

[22] BAUMOL W.J, (1982). «Contestable markets : an uprinsing in the theory of industry structure », american economic review, vol 72, n°1.

[3] ISLI M, (2002). «L'ouverture au secteur privé des transports urbainsdea voyageurs en Algérie », In ouvrage « Transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD, p 20.

En effet, il faut observer le caractère précurseur exceptionnel de cette loi en matière de privatisation dans le pays quand on sait que cette loi n'a pas été adoptée qu'en 1995. Certes, cette loi a apporté des améliorations en termes quantitatifs mais aucune amélioration en termes qualitatifs, l'ouverture était mal gérée.

- *De 2001 à ce jour :* adoption de la loi 01-13 du 7 aout 2001

Le cadre juridique actuel, dans lequel évoluent les transports en Algérie, est la loi N° 01-13 du 7 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Avec le décret exécutif N° 04-416 du 29 décembre 2004, cette loi est l'outil de travail principal des services de transports algériens.

La loi 13-01 définit les principes et règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Elle contient des dispositions relatives aux modes de transports, à l'organisation des transports, aux infrastructures et équipements, aux infractions et sanctions.

Cette loi consacre un certain nombre de principes déjà énoncés dans la loi 88-17 sur le rôle des transports dans l'économie, dont la recherche de la satisfaction des usagers au moindre cout pour la collectivité (art 4). Elle définit les transports publics terrestres de voyageurs comme un service public (art 7) et affirme la priorité aux transports collectifs (art 5).

La loi 13-01 confirme le rôle du système des transports terrestres dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire, elle stipule : « Le système des transports publics terrestres concourt à la mise en place de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire national, de protection et de sauvegarde de l'environnement ». Elle confirme aussi la priorité du développement des transports collectifs où elle stipule : « le système des transports terrestres des personnes doit viser le développement prioritaire des transports collectifs ».

Concernant l'organisation des transports urbains, l'article 41 indique : « le transport terrestre de personne est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain ». L'article 48 évoque que : « l'élaboration des schémas directeurs s'intègre dans la politique d'aménagement du territoire nationale dans l'article 6 la loi 13-01 stipule que dans le cadre de l'organisation du systèmes des transports terrestres, l'Etat et les collectivités territoriale sont chargés chacun en ce qui le concerne d'organiser les transport public. Encore faut-il s'entendre sur la notion de transport public; l'absence de l'état est flagrante, la part du marché des opérateurs privés sur les services de transports

réguliers est de 100% dans plusieurs wilayas[1]. Il faut souligner qu'en Algérie, il est plutôt une question de transport collectif, la notion de service de transport public est de plus en plus absente.

En 2011, la loi n°11-09 du 5 juin 2011a été institué, modifiant et complétant la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres. En effet, cette loi n'a pas apporté de grandes modifications à la précédente loi. Enfin, en 2012, il y'a eu institution du décret exécutif n° 12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains, qui a pour mission l'organisation et le développement des transports à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain. Cette période est, théoriquement, en adéquation avec la théorie de la régulation.

En effet, la loi 01-13 reconnait le rôle du service public des transports terrestres de voyageurs et détermine que l'Etat et/ou les collectivités territoriales doivent compenser les opérateurs pour toute sujétion de service public qui entraine un manque à gagner ou un déficit résultant de l'exploitation du service imposé. La loi indique aussi que l'exploitation des réseaux de transport urbain et interurbain sera assurée sous le régime de la concession. Ainsi, elle met à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales la décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs. Leur réalisation et leur gestion peuvent être concédées à des personnes physiques ou morales de droit algérien (article 51). De même, l'article 21 de la même loi démonopolise le transport ferroviaire en permettant à des operateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession dans la gestion et l'exploitation du réseau ferré national.

Enfin, il est important de souligner que malgré la durée importante séparant les lois régissant les transports, cette dernière loi n'a pas apporté de grandes modifications permettant un véritable développement du secteur des transports en Algérie.

En bref, l'examen du cadre institutionnel et réglementaire des transports en Algérie, s'est caractérisé pour chaque période d'une assise théorique. Chaque période a une explication théorique. Ce secteur se caractérise actuellement par un manque de coordination et de concertation entre les acteurs, d'où le manque d'efficacité qui se répercute négativement sur le niveau de développement et la qualité de services des transports publics urbains. Un autre problème se situe au niveau du décalage constaté entre la situation réelle du terrain et le contenu des textes législatifs et réglementaires régissant l'activité des transports. On assiste aussi à une insuffisance d'encadrement à tous les niveaux générant des carences en matière de

[1] YESGUER H, (2008). « Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales isolées. Le cas de la Kabylie ». Les cahiers scientifiques du transport, N°54, P 139

planification, d'organisation et d'exploitation des transports et en matière de stratégie de développement du secteur.

Ce qui peut mettre fin à cette embrouille, peut être un plan de transport efficacement élaboré. Selon la loi 88-17 du mois de mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres stipule que : « la mise en œuvre de tout système de transport urbain est subordonné à l'élaboration d'un plan de transport urbain ». Celui-ci constitue un outil et un instrument de planification appelé à déterminer l'organisation générale des transports, la circulation et le stationnement. De plus, il est précisé que : « le plan de transport urbain constitue un élément essentiel du plan d'urbanisme directeur et des plans de développement ou d'aménagement urbains ».

Conformément aux lois portant orientation et organisation des transports terrestres et au décret exécutif 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transports terrestres de personnes, les liaisons urbaines sont organisées dans le cadre d'un plan de transport urbain élaboré et approuvé par l'APC lorsqu'il est circonscrit dans les limites territoriales de la commune, ou l'APW lorsqu'il couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ou par les walis concernés et approuvé conjointement par le ministre des transports lorsqu'il excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200 000 habitants[1].

Parmi ce que la loi 13-01 induit comme nouveauté, l'organisation « en réseaux intégrés »des services de transports collectifs urbains : l'intégration doit se faire tant sur le plan physique que tarifaire, ainsi que sur le plan territorial à travers l'élaboration de plans de transports à trois échelons : national, wilayle et urbain. Ainsi, les plans de transports constituent des instruments d'orientation et de développement du transport terrestre à moyen et long terme.

En 1990, la loi 90-29 portant sur l'urbanisme et l'aménagement est adoptée. Le décret exécutif 91-177 de cette loi modifie le plan d'urbanisme directeur par l'introduction du PDAU (plan de directeur d'aménagement et d'urbanisme). Ce plan découpe le territoire en POS (Plan d'occupation du sol).

L'élaboration du PDAU et du POS ne sont que deux étapes d'une même démarche, pour cela, dans ce qui suit, on va se contenter de s'intéresser qu'au PDAU.

A travers ses 81 articles, la loi 90-29 fixe les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable. Aucun article de cette loi ne fait l'accent sur la question du

[1] SAFAR ZITOUN et TABTI-TALAMALI, (2009). « La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspectives », P 53

transport sauf quelques citations timides, telles que l'article 31 qui stipule à cet effet, le POS « délimite l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et installation d'intérêt général ainsi que les tracés et les caractéristiques des voies de circulation »[1]. Cette loi est superficielle et n'a pas intégré les transports dans leurs fonds alors que tout plan de transport devrait constituer une partie intégrante du plan d'urbanisme directeur et de plans de développement ou d'aménagement urbain. Cependant, les administrations et les autorités locales, responsables de la gestion des villes sont appelés à coordonner en permanence le pan de transport urbain et le plan d'urbanisme (PDAU).

Le PDAU est un instrument qui permet d'initier au moment opportun et dans un enchainement logique et cohérent les mesures et les actions susceptibles de conduire à un développement harmonieux du système de transport (montages financiers, commande de matériel et d'équipements, aménagement de voirie,…). Avant tous le PDAU se veut aménageur dans le sens d'une prise en considération des facteurs extra-urbains et de l'élimination des disparités à l'intérieur même du périmètre communal. Il se veut aussi une partie intégrante du nouveau cadre de l'aménagement du territoire, d'où son impact sur l'aménagement des réseaux de transport.

Dans sa démarche globale, il élabore d'une part, un état des lieux du périmètre urbain en question (urbanisation, population) et d'autre part il indique les projections futures en termes de besoins (infrastructures, équipements,…).

Il ressort de l'examen des textes réglementaires relatifs aux transports terrestres que le concept de « plan de transport » semble être limité aux seuls services de transports et à l'organisation de la circulation, sans intégrer les aspects liés à l'urbanisme, aux infrastructures et voirie,… Par ailleurs, les textes concernant l'aménagement et l'urbanisme indiquent que la mission des PDAU se limite essentiellement aux aspects urbanistiques alors que la dimension des transports urbains est complètement occultée.

Ainsi, l'on note que chaque administration élabore ses instruments de planification en l'absence de toute coordination. Dans la plupart des cas, le plan de transport est élaboré quelques années après le PDAU et vis versa[2].

Ce qu'on peut retenir, après un effort d'analyse, c'est que malgré un cadre législatif et réglementaire relativement complet, certains manques ou imprécisions conduisent à des

[1] BAOUNI. « Les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». P 7-8
[2] BAOUNI. Op. Cit. P 11

dysfonctionnements importants de la planification urbaine et de la planification des transports dans les villes algériennes notamment celle de Tizi-Ouzou. Mais ce qui se passe réellement ne reflète pas l'idéal mentionné au sein des textes de loi, la planification urbaine et des transports est marquée par l'absence d'une véritable concertation et coordination des instruments et outils pouvant servir de cadre de référence de la planification des sols et des déplacements des biens et des personnes.

Chapitre 2 : Etat des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou : cas des villes intermédiaires d'Azazga, DBK et DEM.

De tout temps, les transports ont agi comme des éléments structurants de l'organisation de l'espace. Les réseaux de transport ont façonné le développement du territoire en contribuant à l'essor des villes et des régions. Ainsi, ce chapitre traitera des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, notamment, Azazga, DBK et Draa el Mizan, et des réseaux liant ces trois villes, et susceptibles de promouvoir le développement de la wilaya grâce à un maillage intégrant, dans ce même réseau, les localités urbaines et rurales.

1- Analyse du réseau de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou

Le réseau de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou est composé de l'ensemble des infrastructures de base routières et ferroviaires, et des équipements tels que les stations, les gares et le parc roulant mis à la disposition des usagers afin de répondre à leurs besoins en matière de déplacements. L'analyse du réseau de transport de la wilaya consiste donc à examiner le réseau d'infrastructures et les modes de transports existants, qui assurent la mobilité des citoyens.

1-1 Le réseau d'infrastructure de la wilaya de Tizi-Ouzou :

La wilaya de Tizi-Ouzou est dotée d'infrastructures routières et d'infrastructures ferroviaires grâce auxquelles la mobilité des biens et des personnes est assurée.

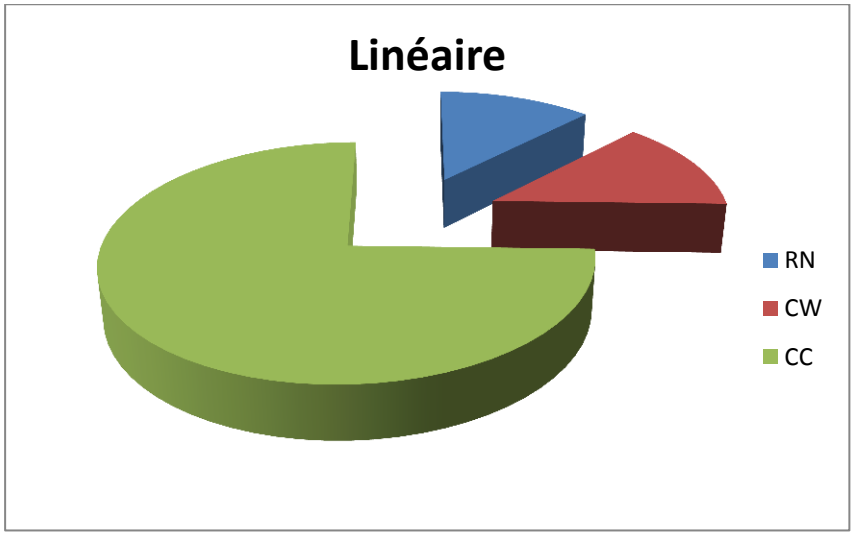
1-1-1 Les infrastructures routières :

La route est une infrastructure valorisante et essentielle, mais pas suffisante au développement économique et social. Néanmoins, force est de souligner que dans les échelles locales, elle est un maillon primordial de la chaine de transport. Elle intervient comme un outil indispensable dans la politique d'aménagement du territoire. Au niveau des petites agglomérations reculées, la route assure une desserte en profondeur du pays et constitue un facteur essentiel pour le désenclavement spatial des zones isolées.

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un réseau routier assez dense, il avoisine les 5 000 Km, avec une densité de 1,46 Km/km^2 et qui couvre un linéaire de 3,5 Km pour 1000 habitants[1].
Il est composé de 609,45 Km de routes nationales, 652,27 Km de chemins de wilaya et 3 704,53Km de chemins communaux

[1] DTPW

Figure 4: *Consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou*



Source : établi par nous même à partir des données de la DTPW

A travers ce graphique on note inévitablement la dominance des chemins communaux par rapport aux routes nationales et aux chemins de wilaya. Ces chemins communaux permettent l'insertion des villages les plus isolés au réseau routier de la wilaya qui s'articule actuellement autour de trois axes principaux.

Les trois principaux axes routiers sont d'une importance capitale pour les échanges et pour le développement interrégional.

- Le premier axe est la **RN12**, c'est l'axe central de circulation qui traverse la wilaya de l'Est en Ouest sur une longueur de 80,1 Km, il constitue une voie d'accès vers les wilayas limitrophes Boumerdes et Bejaia. Il permet aussi de relier les pôles les plus importants de la wilaya au couloir de Sébaou qui est considéré comme le principal couloir d'urbanisation et ou se concentre l'essentiel des activités socio-économiques : Yakouren – Azazga – Tizi-Ouzou – DBK – Tadmait. Il dessert aussi la RN 5 dans la wilaya de Boumerdès qui mène vers la capitale.

Cette route de deux voies draine un trafic dépassant 20.000 véhicules par jour sur certaines sections. Elle constitue l'épine dorsale donnant accès à d'autres routes nationales et chemins de wilaya.

A noter que la **RN12** est le lieu d'aboutissement des autres routes nationales à savoir : La **RN15** qui est une liaison inter wilaya (Bouira-Bejaia) et pénétrante sur le projet autoroutier Est-Ouest dans la wilaya de Bouira. Elle passe par les chefs lieux de LNI et AEH, la **RN71** est une liaison inter wilaya avec Boumerdès, en passant encore par les chefs lieux d'Azazga, AEH, Yatafen et Aghribs. La **RN72** menant au chef lieu de Makouda et Tigzirt, la **RN73**

assure la liaison Fréha-Azeffoun. La **RN25** qui relie la wilaya de Tizi-Ouzou à celle de Boumerdès au Nord et Bouira au Sud elle traverse le chef lieu de DBK, A.Y.Moussa et Draa El Mizan pour rejoindre la **RN5** à Bouira. La **RN30A** donne accès à la **RN30** et enfin la **RN128** complétant ce maillage entre la **RN12** et la **RN25** donne accès au chef lieu de Tirmitine par le CW 228 et le chef lieu de Maatkas par le CW 147.

- Le deuxième axe est la **RN24**, c'est l'axe du littoral. Il prend naissance de « cinq maisons » wilaya d'Alger, travers la wilaya de Boumerdes tout en longeant le littoral et dessert les chefs lieux de Tigzirt, Azeffoun et aboutit à Bejaia. Il donne accès à plusieurs routes dont les plus importantes sont :

La RN72 qui relie le chef lieu de Tigzirt au chef lieu de Makouda pour aboutir à la ville de Tizi-Ouzou par la RN12.

La RN24 qui se caractérise par un trafic très dense en saison estivale en raison du flux important de population attiré par le tourisme balnéaire et qui est moins dense pour tout le reste de l'année.

- Le troisième axe est la **RN30**, cet axe joue un rôle de liaison avec la wilaya de Bouira. En commençant de Draa El Mizan, il traverse la wilaya d'Est en Ouest et dessert plusieurs agglomérations chefs lieux de communes : Ain Zaouia, Boghni, Mechtras, Tizi N T'leta, Ouadhias, Iboudrarene en passant par le pont de Takhoukht.

C'est l'axe important du couloir de Draa El Mizan, qui donne accès à plusieurs routes desservant les communes du Sud de la wilaya :

Le CW147 : allant de Mechtras à Tizi-Ouzou desservant les chefs lieux de Souk El Tnine et Maatkas.

Le CW100 : allant du chef lieu de Ouadhias à Tizi-Ouzou et desservant les chefs lieux de Beni-Douala et Beni-Aissi.

La RN30B : axe venant de Beni Mendes, la station climatique de Tala Guilef. Il donne accès aux chefs lieux de communes de Bounouh et Frikat.

Le CW11 : desservant les chefs lieux de communes d'Agouni Gueghrane, Ait Toudert, Ait Boumahdi et Ouacifs.

La RN71 : desservant les chefs lieux de Yatafens et AEH.

La RN68 : Menant vers Isser et dessert au passage la commune de Tizi-Gheniff.

1-1-2 Les infrastructures ferroviaires :

Le rail est le mode de transport de grand débit, il joue un rôle important dans le transport terrestre et permet de prendre en charge la forte demande en transport. Cependant, la wilaya de Tizi-Ouzou est démunie de ce moyen de transport et ne dispose que de deux lignes :

- La première ligne de 18Km, relie les agglomérations de Tizi-Ouzou, DBK et Tadmait à la ville de Thénia de la wilaya de Boumerdes, elle regroupe trois gares, localisées chacune à Tadmait, DBK et Tizi-Ouzou.
- La deuxième ligne de 14Km, relie la ville de Tizi-Ouzou à Tizi-Rached, et Tizi-Rached à Thénia.

Comme on le remarque bien, ces lignes desservent principalement l'agglomération de Tizi-Ouzou, en outre, plusieurs perspectives de développement de ce mode ont été retenues. Suite aux informations qu'on a recueillies auprès de la DTP de la wilaya, les perspectives de développement des infrastructures ferroviaires constituent en :

-La modernisation et l'électrification de la ligne Thenia - Tizi-Ouzou

-Extension de la voie ferrée Oued-Aissi – Tamda

-Achèvement de plusieurs infrastructures telle que la voie ferré Tizi-Ouzou – Oued-Aissi jusqu'à Azazga puis au plus tard jusqu'à Souamaa.

-Achèvement des gares suivantes : la gare intermodale de Kef Naadja, la gare de marchandises plus un port à sec à Oued-Aissi,…

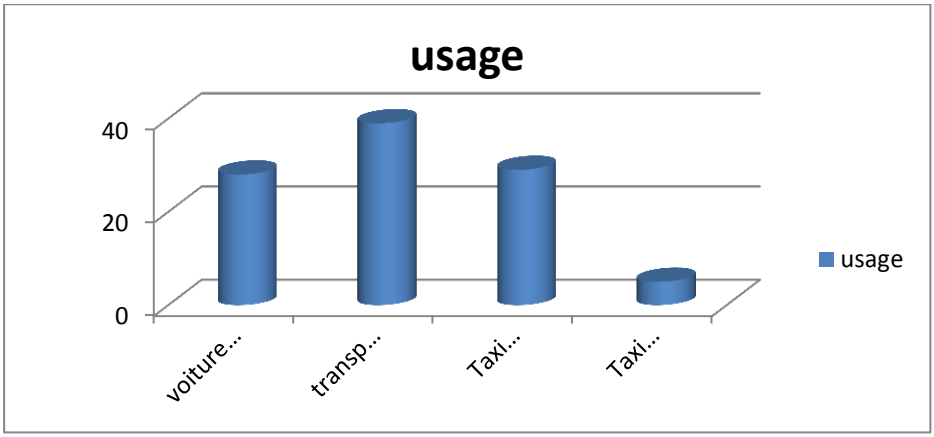
1-2 Les modes de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou :

En dépendance avec les infrastructures de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, le transport public est effectué soit par route, par voix ferrées ou par câble.

1-2-1 Le transport public routier :

A travers l'exploitation des données de notre enquête sur le terrain on obtient le graphique suivant qui nous informe sur le niveau d'utilisation de chaque mode de transport :

Figure 5: *Les modes de transport les plus utilisés par les citoyens*



Source : exploitation des données de notre enquête

D'après le graphique, on constate que le transport public routier est assuré essentiellement par deux modes : le bus et le taxi

❖ *Le transport par bus :* selon les données chiffrées délivrées par la DTW, le bus est le Le moyen de transport le plus dominant dont il assure :

*180 lignes de type national reliant les localités de la wilaya de Tizi-Ouzou aux autres wilayas

*257 lignes locales reliant des localités de la wilaya dont 220 lignes de type rural, 15 lignes suburbaines et 22 lignes interurbaines

*6 lignes urbaines

*36 lignes de transport universitaire

*6 lignes de transport du personnel

On note que le réseau mis en place pour le transport en commun (public de statut privé) de voyageurs de la wilaya de Tizi-Ouzou est exploité pour la majorité de sa part des opérateurs privés contre un seul opérateur de statut public. Le réseau mis en place pour e transport en commun de voyageurs (regroupant Bus, Minibus, fourgons aménagés de 12 places et plus, fourgons aménagés de 9 places) de la wilaya de Tizi-Ouzou est exploité par 6 802 véhicules de différentes capacités, qui offrent 135 819 places contre un seul opérateur public dont son champ de desserte est limité à la ville de Tizi-Ouzou et les localités qui l'environnent.

❖ *Le transport par taxi :* Le transport par taxi est un mode qui assure un service porte à porte pour les voyageurs. Sa mise en place se propose comme un appoint au transport public et un moyen pour remédier et compléter les insuffisances soulevées du transport par bus surtout en terme de rapidité, de confort, de sécurité et d'accessibilité aux localités qui ne sont pas couverte par le transport par bus.

Ce mode de transport est assuré, dans la wilaya, selon trois type de taxis : soit par taxi individuel, taxi collectif urbain ou bien par taxi collectif interurbain.

La wilaya de Tizi-Ouzou bénéficie de 4114 taxis en circulation avec une capacité de 34 381 places. La répartition du parc de Taxis et leurs capacités respectives sont représentés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 14: *Répartition du parc TAXI de la wilaya de Tizi-Ouzou (2014)*

Type Taxi	Taxi individuel	Taxi collectif urbai	Taxi collectif inter urbain	Taxi collectif inter wilaya	Fourgons	Total
Nbre de Taxi	1354	703	1047	151	916	4114
Capacité offerte	7329	4622	6194	1025	8244	34381

Source : DTW

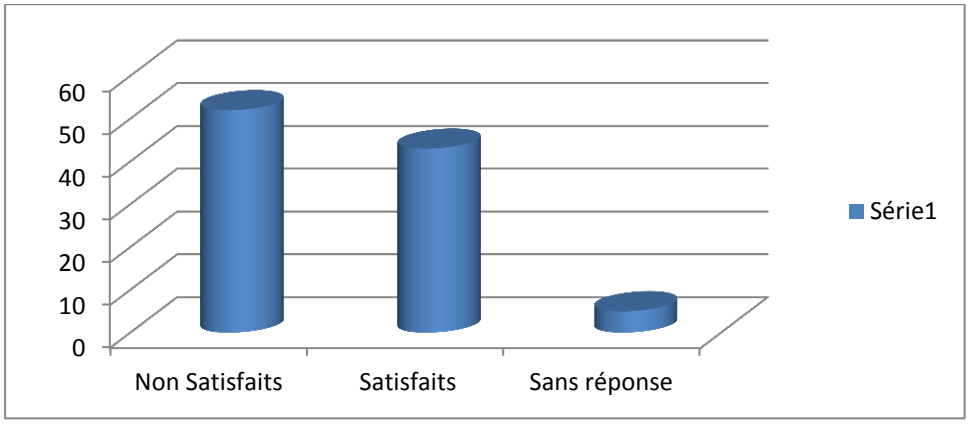
Ces taxis couvrent plus de 67 stations réparties dans de différentes communes de la wilaya dont 15 stations se trouvent à la ville de Tizi-Ouzou.

Néanmoins, la qualité des véhicules n'est pas tout à fait luxueuse. D'après la répartition par âge de ces véhicules, dont les chiffres sont recueillis auprès de la DTW, on a constaté que seul 1300 véhicules sont neufs dont leur âge est inférieur à 5 ans. Le plus grand effectif des taxis en service sont détériorés où leur âge dépasse les 30 ans.

Ceci reflète directement la qualité du service rendu en termes de satisfaction des usagers, notamment en matière de confort. Cette situation joue inévitablement sur le niveau de satisfaction de tout usager du transport.

L'exploitation des données de notre enquête concernant la satisfaction des usagers du transport routier dans la wilaya de Tizi-Ouzou nous a permis d'obtenir le graphe suivant :

Figure 6 : *Taux de satisfaction des usagers du transport public local*



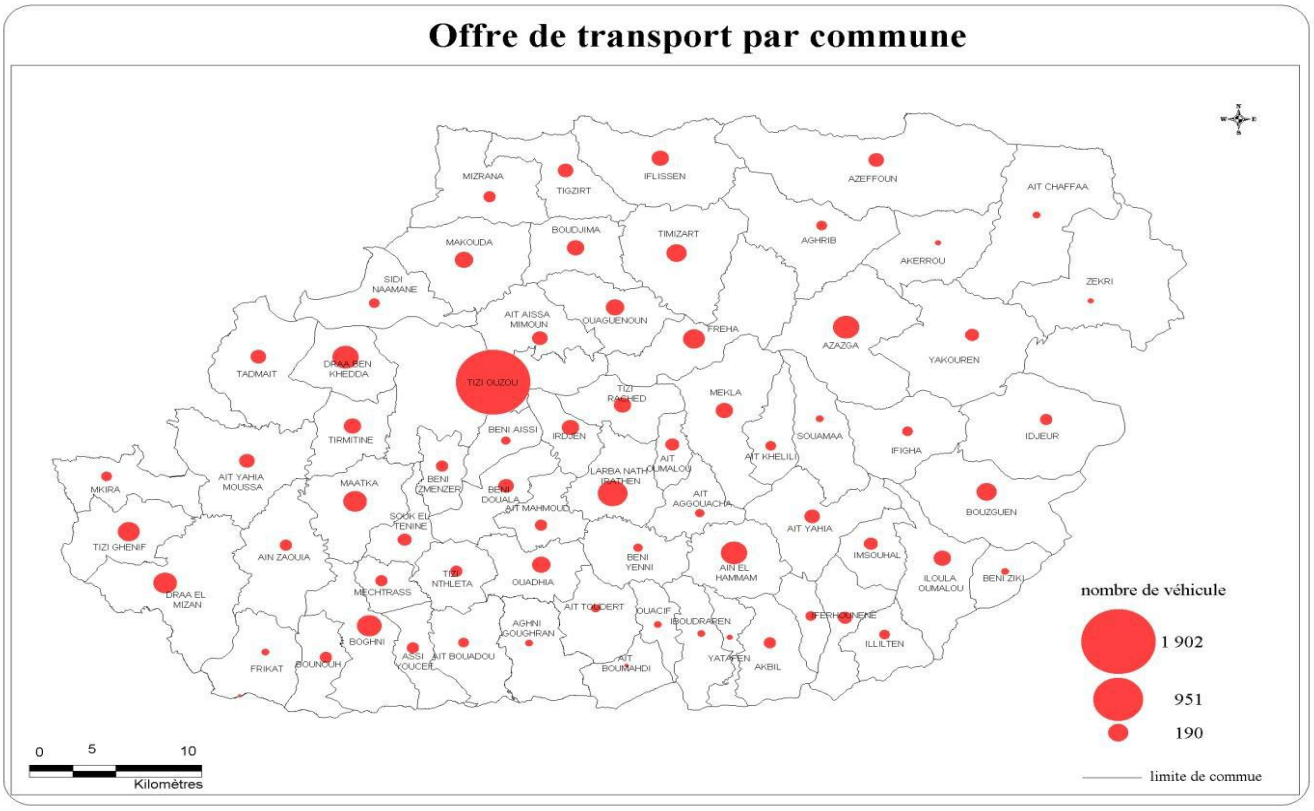
Source : exploitation des données de notre enquête

Après la lecture du graphique, on constate une remarquable amélioration du niveau de satisfaction des usagers du transport routier par rapport aux années précédentes. Notre enquête nous a permit de déceler ce pourcentage qui atteint 43% contre 52% des usagers qui ne sont pas satisfaits de ce service et cela est dû à plusieurs raisons.

Leur satisfaction dépend fortement de la disponibilité des véhicules assurant la mobilité des personnes, avec des tarifs assez raisonnables, respectant les horaires de passages,…

La carte ci-dessous nous permet d'avoir une vision sur les communes de la wilaya de Tizi-Ouzou les plus dotées d'un nombre important de véhicules de transports

Carte 6 : *Offre de transport par commune de la wilaya de Tizi-Ouzou*



Source: Chemlal Farida : «Problématique des TPL et la mobilité dans la wilaya de T-O», mémoire de master MTIP

D'après la carte, on remarque que la commune de Tizi-Ouzou bénéficie d'une importante offre de transport par rapport aux autres communes de la wilaya. Ceci peut être expliqué par la forte densité de la population du chef lieu de la wilaya et également par le fait que les principaux équipements socio-économiques se concentrent au niveau de cette commune, qui génère d'importants déplacements.

On remarque aussi que les communes : Azazga, LNI, AEH, DBK, DEM et Boghni bénéficient d'une bonne desserte en transport, mais demeure moins importante que celle de la commune de Tizi-Ouzou. La place de ces communes est similaires à des pôles secondaires, vu qu'ils sont facilement accessibles, disposent de certains équipements socio-économiques et sont la destination habituelle des villages qui l'entourent.

1-3 Décortication du réseau de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou :

Dans ce qui suit, on va tenter de délimiter les axes principaux de mobilité des personnes dans la wilaya de Tizi-Ouzou à l'échelle inter wilaya, intercommunale, urbaine et à l'échelle rurale.

1-3-1 Le réseau de transport inter wilaya :

D'après notre observation sur le terrain, un tat de remarques a été soulevé. Le flux de mobilité le plus important est marqué par l'axe principal RN12 qui traverse les villes de Tadmait, DBK, Tizi-Ouzou et Azazga et qui relie la wilaya de Tizi-Ouzou à la wilaya de Bejaia, à la wilaya de Boumerdès et à celle d'Alger.

L'axe de la RN30 assure le flux entre les communes du sud de la wilaya ainsi que les flux inter wilaya. Les axes RN25, RN15, RN30 et la RN71 assurent un flux très important, ces axes représentent une continuité des flux entre la RN30 et la RN12.

Pour la partie Nord de la wilaya, les axes les plus importants sont la route du littoral, la RN24 et les axes RN72 et RN73 assurent une grande partie des flux entre les communes du Nord et l'ensemble du couloir de Sébaou. Les centres les plus éloignés de l'axe central RN12 sont mal desservis, surtout pour la région Nord Est de la wilaya et cela est justifié par le réseau routier qui est faiblement maillé au reste du réseau de la wilaya.

1-3-2 Le réseau de transport intercommunal :

Le réseau de transport collectif intercommunal est constitué, selon les chiffres de la DTW, de 190 lignes principales prises en charge par 2 880 véhicules de différentes capacité, et ce pour le dernier trimestre de 2014.

La couverture de ce réseau atteint le sud de la wilaya, notamment pour les communes : LNI, AEH et Draa El Mizan. Un nombre important des lignes prend son itinéraire sur les routes nationales. Pour ce qui est de la partie Nord de la wilaya, la plus part des lignes aboutissent vers la commune d'Azazga, alors que la partie Nord Est est mal desservie par le

transport intercommunal et cela s'explique par le faible maillage des routes sur cette partie. On note aussi que la majorité des lignes intercommunales convergent vers la commune de Tizi-Ouzou, car, pour se rendre d'une localité (ou commune) à une autre les voyageurs sont souvent obligé de transiter par le chef lieu de la wilaya.

1-3-3 Le réseau de transport urbain :

Le transport urbain n'est disponible principalement que dans la ville de Tizi-Ouzou. Selon le plan de circulation de la ville de Tizi-Ouzou mis en application le 2 mai 2006 et revu le 5 juillet 2011, le transport urbain se limite actuellement à 6 lignes qui sont :

- Station axe Beni Douala – Centre ville
- Station axe Timizart Loghbar – Centre ville
- Station Oued Aissi – Centre ville via Krim Belkacem
- Station Oued Aissi – Gare multimodale de Bouhinoune
- Station Oued Aissi – Centre ville directe
- Gare multimodale Bouhinoune – Centre ville.

D'après le schéma directeur de transport de la ville de Tizi-Ouzou, le flux en provenance des différentes régions de la wilaya vers la ville de Tizi-Ouzou se présente comme suit :

Tableau 15 : *Les flux en provenance de la ville de Tizi-Ouzou*

Provenance	*DAIRAS*	*Nbre de communes*	*Nbre de véhicules*	*Pourcentage %*
EST	Azazga, Mekla, LNI, AEH, Bouzguène, Tizi Rached, Iferhounene.	28	799	39,95
SUD EST	Ouacifs, Beni Yenni, Ouadhias	10	207	10,35
Centre EST	Beni Douala	04	174	8,70
NORD	Tigzirt, Makouda, Ouaguenoun	08	312	15,6
OUEST	DBK	04	320	16
SUD	Draa El Mizan, Tizi gheniff, Boghni.	13	188	9,4
TOTAL		67	2 000	100%

Source: Schéma directeur des transports de la ville de Tizi-Ouzou

D'après ce tableau, on remarque l'importance des flux en provenance des communes de la wilaya vers la ville de Tizi-Ouzou, où le nombre de véhicules le plus élevé est enregistré en provenance de l'Est et l'Ouest. Cette forte concentration des flux qui aboutissent vers la ville de Tizi-Ouzou génèrent, en détriment de celle-ci, des effets d'encombrement et de congestion.

2-3-4 Le réseau de transport rural :

Les localités de la wilaya de Tizi-Ouzou sont desservies par 233 lignes rurales, prises en charge par 1 755 opérateurs utilisant 1 877 véhicules de différentes capacités. La capacité globale offerte est de 25870 places. Le transport constitue le moyen de désenclavement des zones rurales, il doit donc être assuré en force pour un meilleur équilibre territorial.

1-4 Prospectives de développement du secteur des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou :

Dans le but de palier aux insuffisances enregistrées par le service public des transports dans notre wilaya, un tat de projets sont prévus par la DTW. Ces projets de développement s'agissent principalement de renforcement des infrastructures d'accueil, d'extension de routes, de modernisation des lignes ferroviaires,… Le programme de développement du secteur de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou s'articule autour de ces projets :

- *Projet de modernisation de la ligne ferroviaire Thenia – Tizi-Ouzou et son électrification jusqu'à Oued Aissi :*

Ce projet permettra de prendre en charge la forte demande de transport de voyageurs entre la wilaya de Tizi-Ouzou et la capitale et d'absorber par conséquent le trafic devenu très dense sur la RN12 surtout en matière de transport de marchandises.

- *Etude de prolongement de la voie ferrée Tizi-Ouzou – Oued Aissi vers Tamda et Azazga :*

La localité de Tamda qui est devenue à court terme un pole universitaire, accueillera un effectif de plus de 20 000 étudiants et nécessitera des moyens de transports de masse qui ne peuvent être assurés que par le transport ferroviaire.

- *Projet portant réalisation d'un téléphérique :*

Ce projet a été retenu par le Ministère des transports, il est en phase de réalisation. Une équipe de techniciens relevant de l'entreprise Métro d'Alger s'est déplacée à Tizi-Ouzou en 2007. Un cahier de charges a été élaboré et soumis à l'examen et avis des services compétents du ministère des transports.

La distance du projet est de 2Km par voie aérienne sur l'itinéraire Kef Naadja – Haute ville – hôpital – Redjaouna El Bour – Redjaouna Techt. Ce projet desserve une population de 10 000 habitants.

- *De nouvelles gares en perspective :*

Les infrastructures d'accueil ont une place très importante dans la politique de transport, pour cela le projet de réalisation de gares dans wilaya a été adopté. Il s'agit de la mise en pace d'une gare de type A à Tizi-Ouzou (Boukhalfa), une garde de type B à Azazga, une gare de type C à Draa El Mizan, une gare de type C à Tizi-Ouzou. Ce projet vise aussi la réalisation de stations urbaines dont une serra placée à Azazga, une autre à Draa El Mizan, Tigzirt et Azeffoun.

2- Place des transports dans la liaison des villes intermédiaires d'Azazga, DBK et DEM

Le rôle du système de transport est d'accompagner et de favoriser le développement économique à toutes les échelles. Or pour que le système de transport soit efficace, il doit reposer sur une infrastructure de base, d'où l'objectif de ce point qui consiste à faire ressortir la place du service public des transports dans le maillage et la consolidation des réseaux de villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou.

2-1 Mobilité, système de transport et organisation de l'espace :

L'entrée par les configurations des réseaux de transport public et les pratiques de mobilité permettent de voire comment les villes intermédiaires s'insèrent au sein du territoire.

2-1-1 La notion de système de transport :

Pour Michel Chesnais le « système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiques distincts », le système de transport est toutes les composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport. Les composantes matérielles comportent l'infrastructure et le parc roulant (les routes, les gares, les aires de stationnement, les parkings, les véhicules…). Les composantes immatérielles, quant à elles, caractérisent tout

ce qui relève de la politique d'aménagement, de la réglementation, des plans de transport et de déplacement, de la gestion du parc, de la diffusion de l'information, etc.[1].

La fonction principale du système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales, assurer l'accessibilité à partir et vers n'importe quel point de l'espace considéré. La défaillance de l'un des éléments du système affecte directement l'accessibilité spatiale : une route dégradée, une réglementation trop rigide ou trop souple, absence de gares …, autant de facteurs qui affaiblissent sa performance et qui accentuent l'enclavement des espaces fragiles, notamment les agglomérations rurales.

2-1-2 Interaction entre espace-transport :

La valorisation d'un lieu est étroitement liée au développement de son système de transport. Maurice Wolkowitsch soutien cette idée et voit que « le système de transport est un outil dans les mains de l'homme pour lui permettre la mise en valeur d'un espace donné»[2].
L'interaction entre espace et transport peut être donc appréhendée sous deux grands axes : l'influence du système de transport sur les localisations spatiales des activités (économiques, sociales, culturelles…etc.) et l'impact de l'utilisation de l'espace sur le transport.

Le système de transport ne cesse de se développer, il est d'abord conditionné par le besoin humain de se déplacer et ensuite par les moyens économiques et technologiques requis pour satisfaire cette demande de mobilité. Cette logique de développement rend l'espace plus accessible et offre une ouverture sur d'autres lieux, permettant ainsi d'évaluer les différentes caractéristiques spatiales et d'établir des comparaisons susceptibles de modifier l'image que l'on a de l'espace de vie. Les nouvelles représentations engendrent les « consciences des disparités » qui influencent à leur tour le rapport de l'homme à son espace. C'est ce nouveau rapport qui impose, ou du moins modifie, le schéma de la mobilité pour permettre une meilleure accessibilité aux différents lieux centraux.

Le rôle du système de transport est à la fois spatial, social, politique et économique. Au niveau spatial et social, l'objectif principal du système de transport est le désenclavement spatial par l'amélioration de l'accessibilité. Il se voit également assigné la mission de satisfaire les besoins de déplacement des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, d'efficacité... Au niveau économique et politique, le rôle du système de transport est d'accompagner et de favoriser le développement économique à

[1] YESGUER H. Op. Cit. P 43
[2] WOLKOWITSCH, (1982). « Géographie des transports », édition Armand Collin, P 383.

toutes les échelles et de relier les différentes entités spatiales de l'État pour renforcer l'unité nationale et faciliter la défense territoriale.

2-1-3 La notion de mobilité et réseau de villes intermédiaires :

La mobilité fait partie des besoins les plus fondamentaux des hommes. F.Plassard, en 2003, souligne dans son ouvrage ''Transport et territoire'' : « Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin ». Aller plus vite et plus loin, c'est précisément ce que permettent les infrastructures de transports en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises. Mais si la mobilité apparait comme un facteur du développement économique, elle engendre aussi des couts sociaux et il est essentiel d'en tenir compte dans les choix publics[1].

La notion de mobilité peut être envisagée comme un bien intermédiaire qu'utilise les personnes pour accéder à des ressources nécessaires à la satisfaction de leur besoin et à la réalisation de leurs projets : logement, emploi et services publics marchands, voire l'ensemble des équipements urbains. Parce que ces ressources sont inégalement réparties sur des territoires quotidiens souvent très étendus, les différences de potentiel de mobilité peuvent créer et/ou exacerber des facteurs d'inégalités sociales.

Actuellement, on parle de la notion de mobilité durable qui désigne : « un système qui permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité, au cœur des générations et entre celles-ci ; il est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transports et appui une économie dynamique ; il limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète, de les absorber, réduit au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutilise et recycle ses composantes, et réduit au minimum le bruit et l'utilisation des sols »[2].

En effet, la mobilité ne peut pas être réduite aux transports, qui en constituent la dimension technique. Le concept de mobilité rend compte d'une approche transversale des transports urbains et interurbains et du développement des villes. Organiser la mobilité revient à articuler les politiques d'aménagement, d'habitat et de déplacement.

[1] CARL C : « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », documentation française, Paris. P 9
[2] Fondation FITZBACK Monique, (2013). « La politique québécoise de mobilité durable, P 2

La fragmentation et la division fonctionnelle des espaces contribuent à augmenter les distances et la dépendance automobile. La vitesse de déplacement évolue en fonction de décisions relevant de l'aménagement du territoire et des réseaux de transport mais aussi de stratégies et d'arbitrages individuels (confort, couts, impact sur l'environnement,…).

Aujourd'hui, la mobilité doit être organisée et pensée dans sa complexité pour être durable. Nous avons affronté deux défis majeurs : le réchauffement climatique et la pénurie énergétique. L'importance des émissions de CO2 des villes et en particuliers et en particuliers des déplacements urbains et interurbains obligent l'ensemble des niveaux de compétence à coopérer afin d'aller vers une mobilité interurbaine durable. En ce sens, la mobilité constitue une question centrale du débat sur la ville durable. Il est désormais indispensable d'inscrire les problématiques de mobilité et des transports dans les villes intermédiaires dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique. Cela induit des projets de rapport modal, de véhicules propres et de traitement de la congestion urbaine tant pour le transport de personnes que de marchandises.

Il s'agit donc d'interroger, en filigrane, la spécificité des villes intermédiaires en matière de mobilité spatiale qui constitue un défi à relever pour les pouvoirs publics, notamment en matière de développement des systèmes de transports des villes intermédiaires. L'utilité de s'intéresser à la mobilité dans ces villes est de déterminer le degré d'attraction de celles-ci et l'impact de leurs fonctions sur leurs aires d'influence voire même au-delà.

Notre objectif est alors de sensibiliser les décideurs locaux (notamment la DTW) de l'enjeu d'organiser en réseau les villes intermédiaires et créer des articulations entre elles. Ainsi, la mise en réseau de ces entités pourra favoriser la mobilité des usagers et par conséquent, contribuer à la mise en réseau des villes intermédiaires de la wilaya pouvant même intégrer, dans ce même réseau, les villes intermédiaires des autres wilayas, pour aboutir ainsi à un réseau lisible au niveau national (même au-delà).

Pour Voir cette approche de mobilité de plus près, on propose de faire une tentative de délimitation des aires d'influence des villes intermédiaires de DBK, Azazga et DEM après avoir mis le point sur l'aire d'influence de la ville de Tizi-Ouzou (qui est considéré comme métropole par rapport aux autres villes). C'est à partir de ces aires d'influence qu'on peut avoir une vision sur le réseau liant les villes intermédiaires entre elles (Azazga, DBK, DEM), et avec la métropole (ville de Tizi-Ouzou), et avec leur hinterland.

- *Aire d'influence de la ville de Tizi-Ouzou[1] :*

Chef lieu de la wilaya et ancienne agglomération, la ville de Tizi-Ouzou a depuis longtemps exercé le rôle de commandement de toute une région (Kabylie). Actuellement, de par sa taille et de ses niveaux d'équipements et services, elle exerce une forte attractivité sur tout le territoire de la wilaya. Son aire d'influence dépasse parfois les limites de la wilaya grâce aux infrastructures et équipements dont elle dispose (l'université, la zone industrielle, le centre hospitalier universitaire etc.).

- *Aire d'influence de la ville d'Azazga :*

La ville d'Azazga est la troisième plus grande agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou, elle est située à l'extrême Est de la vallée du Sebou. L'agglomération d'Azazga est dotée de plusieurs équipements structurants tels que la zone d'activité, un hôpital, des banques ainsi que d'un important centre commercial. Les services qu'elle offre exercent une attractivité sur toutes les communes situées dans la partie EST de la wilaya. Les agglomérations qui subissent cette polarité sont celles des communes, yakouren, Idjeur, Ifigha, Bouzeguene, Béni zekki, Souamaa, Illoula Oumalou, Ait Khelili, Fréha et Mekla d'Aghrib, Akerrou, Zekri

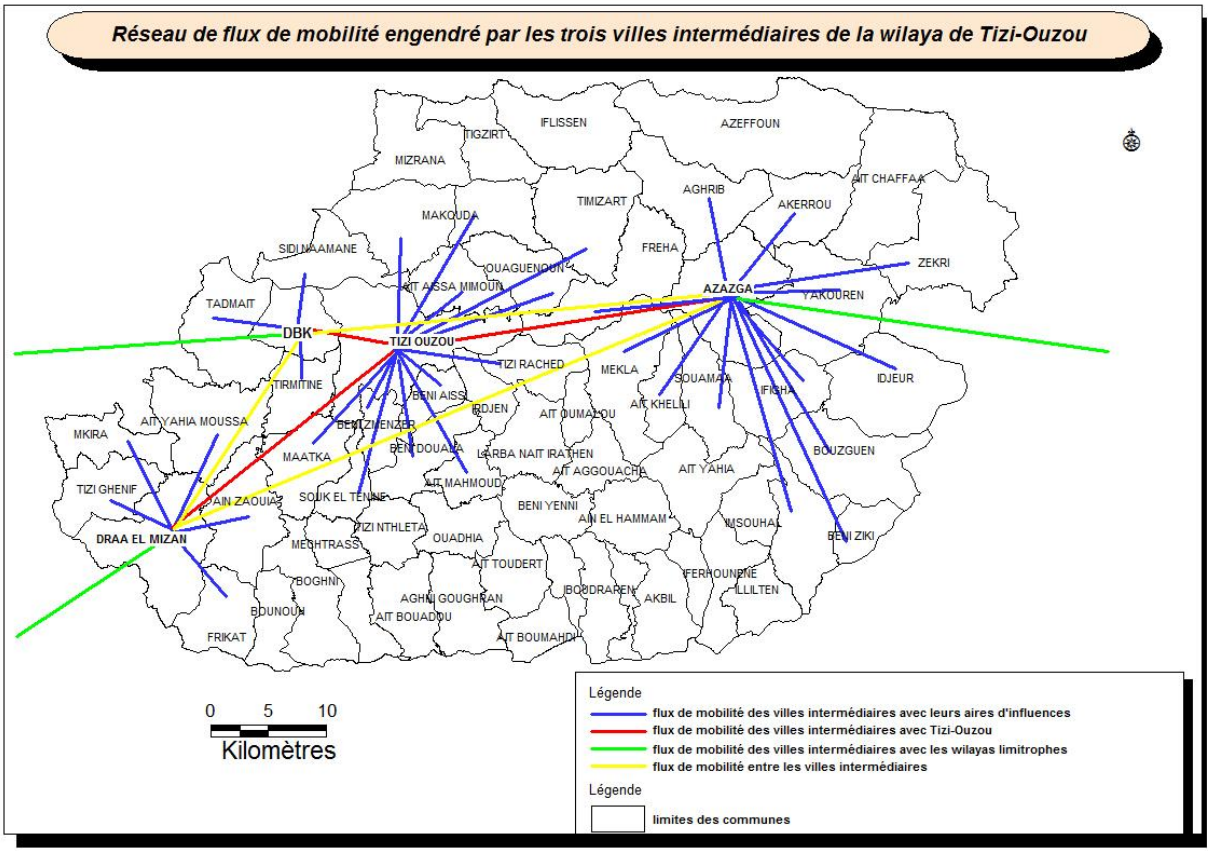
- *Aire d'influence de la ville de DEM :*

Ancienne agglomération et chef lieu de Daïra et grâce aux équipements dont elle dispose (hôpital, zone d'activités,….) elle exerce une relative attractivité sur les communes de Tizi-Ghenif, Mkira, Frikat Ain Zaouïa et d'Ait Yahia Moussa, Draa El Mizan, elle a une forte articulation sur le plan fonctionnel avec la wilaya de Bouira.

La ville de Tizi-Ouzou est liée à la ville de DBK, d'Azazga et de DEM par une relation hiérarchique, ces villes sont liées entre elles et chacune est liée, à son tour, à son aire d'influence. Cette simplification du réseau de mobilité entre les différentes agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou doit être consolidée avec un système de transport compatible avec les flux de mobilité des personnes et des marchandises. On obtient alors un réseau représenté dans la carte suivante :

[1] PATW de la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 7 : *Réseau de flux de mobilité engendré par les trois villes intermédiaires Azazga, DBK et DEM.*



Source : établie par nous même

2-1-4 Les spécificités de la demande de transport :

Dans une économie où la libre circulation des personnes est un droit fondamental, le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens. Il est donc important de comprendre les raisons profondes qui conduisent les gens à se déplacer et déterminent ainsi les besoins de transport.

Pour estimer le niveau de la demande de transport interurbain et l'opinion des usagers du transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous avons passé un questionnaire, composé de 33 questions, sur 4 échantillons différents pour avoir une idée générale (au niveau de la wilaya) et une idée spécifique de la demande de transport public local de chacune des villes étudiées (Azazga, DBK, DEM). Les résultats de notre questionnaire sont ainsi le fruit de trois échantillons composés chacun de 50 usagers pour Azazga, DBK et DEM distribué au niveau de chacune de ces villes, et un quatrième échantillon, représentatif de la wilaya de Tizi-Ouzou, composé de 100 enquêtés, distribué au niveau de la gare de BOUHINOUNE.

- Demande de transport par catégorie socio-économique :

L'analyse des données des enquêtes menées dans les trois villes intermédiaires concernant les caractéristiques socio-économiques des usagers du Transport public local nous permet de ressortir les résultats suivants :

Figure 7 : *Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (Azazga)*

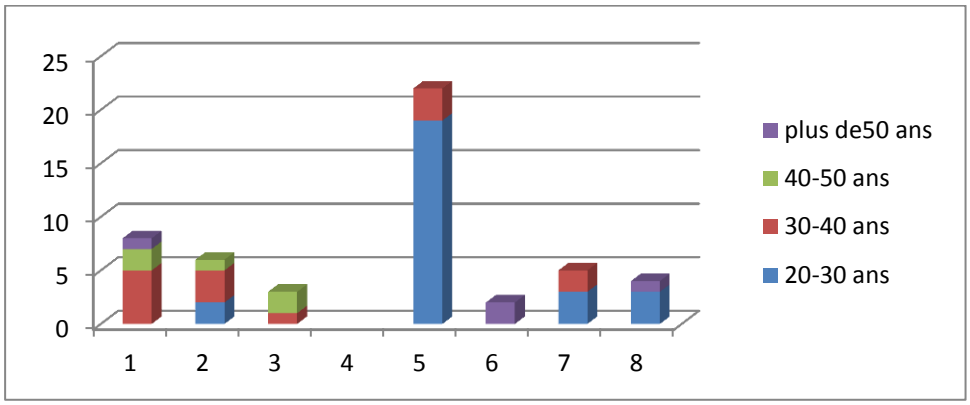
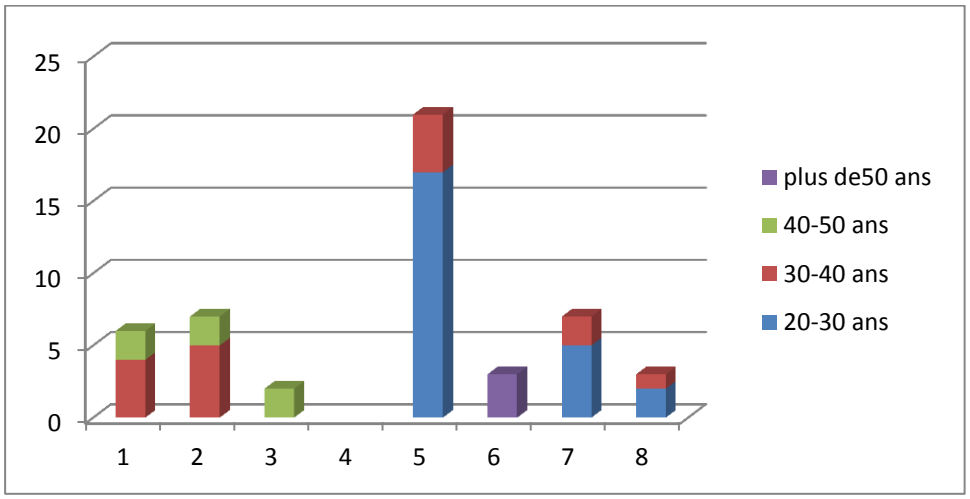
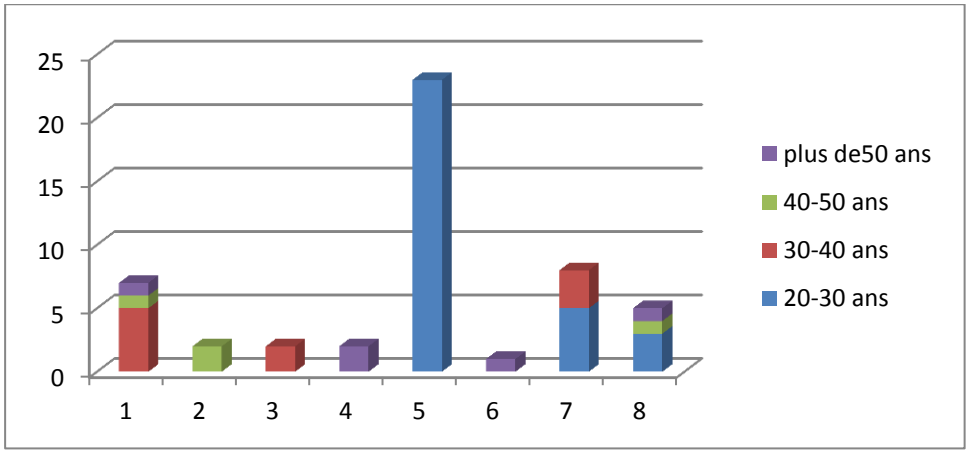


Figure 8: *Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (DBK)*



Où : 1 : représente les fonctionnaires, 2 : Les commerçants, 3 : Les fonctionnaires libéraux, 4 : les agriculteurs, 5 : Les étudiants, 6 : Les retraités, 7 : Les chômeurs, 8 : Autre.

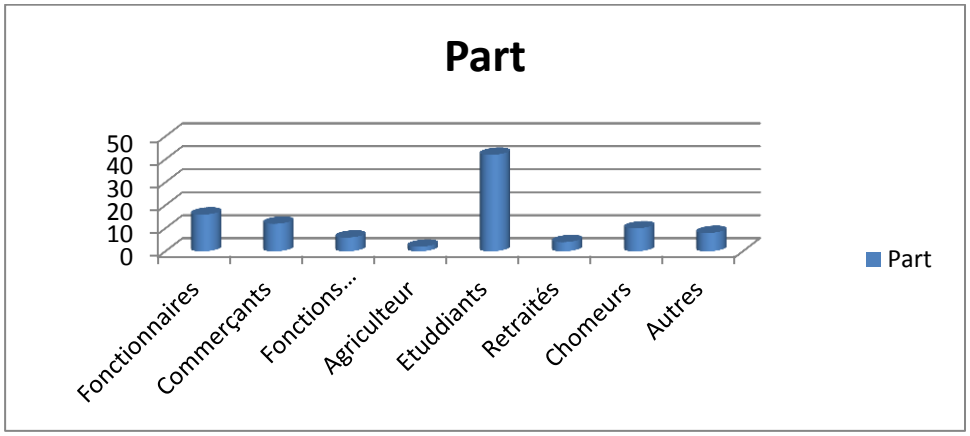
Figure 9 : *Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (DEM)*



L'analyse des figures ci-dessus montre que la situation pour chacune des villes varie dans le même sens, ils nous indiquent clairement que toutes les tranches d'âges sont concernées par la mobilité et les déplacements. Les personnes ayant entre 20 et 30 ans constituent la catégorie la plus active où à Azazga, elle occupe 54% du groupe interrogé, à DBK 50% et à DEM atteint 62%. Ces groupes actifs dont l'âge varie entre 20 et 30 ans sont représentés, pour leur majeure part, par la population scolarisée (étudiants) qui vient en tête des demandeurs et utilisateurs des transports. La part des étudiants interrogés à Azazga est de 44% du groupe, 42% à DBK et 46% à DEM. On remarque aussi que à Azazga et à DBK la population âgée de 30 à 40 ans est toujours motivée par les études, ce qui n'est pas le cas à DEM.

Les figures suivantes représentent la part de chaque catégorie de la population dans les groupes interrogés, suivi de la fréquence de déplacement de chaque catégorie socio-économique

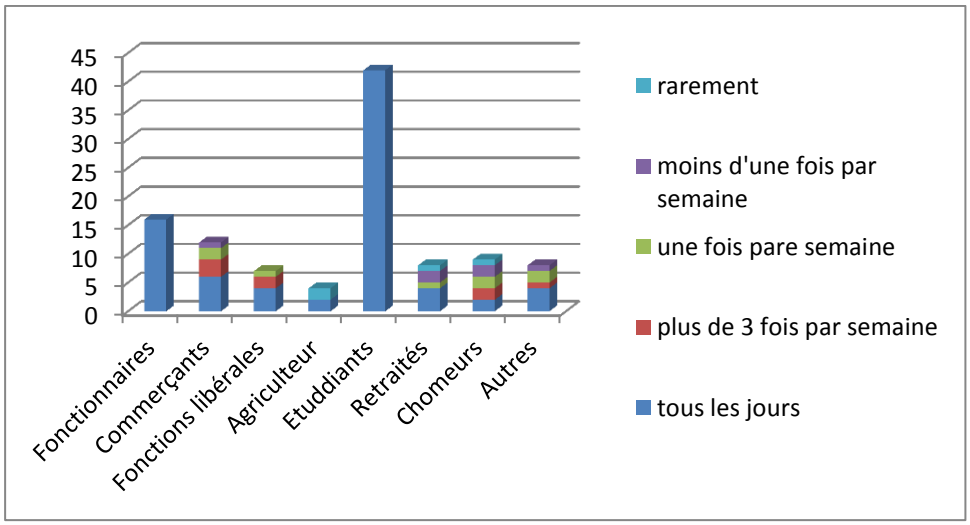
Figure 10 : *Part des catégories de population dans les groupes interrogés (Même figure pour les trois villes)*



La prédominance de la population estudiantine, jugée comme la plus mobile, s'explique par l'indisponibilité du transport universitaire durant la période où le questionnaire a été distribué. Les transports universitaires n'ont pas encore repris en mois de septembre. Ce qui a obligé les étudiants à utiliser le transport public local qui leur coute cher par rapport à leur niveau de revenu. La deuxième part du marché de transport, est occupée par les simples fonctionnaires qui représentent 16%,12% et 14% des groupes interrogés respectivement à Azazga, DBK et DEM. Ce qui explique, en partie, les bas salaires que cette catégorie perçoit (il y'en a même ceux qui ont un salaire inferieur à 15 000 DA), qui, avec lesquels, ne peuvent pas faire face à la cherté de la vie, notamment la cherté des tarifs de transport public.

Le reste du marché se partage entre plusieurs autres catégories socioprofessionnelles comme l'indique les figures précédentes (commerçants, fonctionnaires libéraux, agriculteurs, retraités, chômeurs, autres). D'après ces figures on comprend que, pour les trois villes, les autres catégories de l'échantillon sont moins intéressées par le transport public. Où, pour les trois villes le pourcentage des personnes exerçant des fonctions libérales ou retraités, concernées par le transport public ne dépasse pas 6%. Ce résultat nous permet de déduire qu'ils disposent de véhicules personnels.

Figure 11 : *Fréquence des déplacements des catégories socio-économiques*



A travers ce graphe, on remarque que les étudiants et les fonctionnaires sont les plus mobile. Ils utilisent de transport public local pour leurs déplacements quotidiens. Les commerçants et les fonctionnaires libéraux se voyagent mais pas au point des étudiants et des fonctionnaires libéraux.

Résultats :

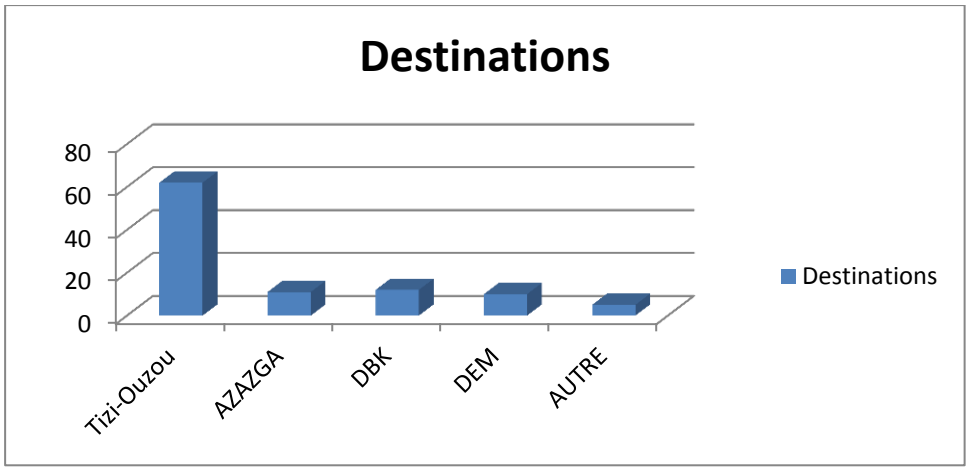
- Les villes intermédiaires disposent d'un effectif de population active important
- Ce sont ceux qui étudient et ceux qui travaillent qui utilisent plus le transport public local
- La population active se déplace en forte fréquence dans les villes intermédiaires, ce qui fait que ces dernières nécessitent un système de transport public local solide.

- Demande de transport par zones géographiques :

La morphologie, le relief et la structure de la wilaya de Tizi-Ouzou ont provoqué d'importantes inégalités spatiales, par conséquent, un grand besoin en transport. Par ailleurs, ce qui est indéniablement remarquable dans notre wilaya, est la répartition hétérogène des équipements socio-économiques qui sont impliqués dans la ville de Tizi-Ouzou. En conséquent, le flux de population se concentre en direction de celle-ci. L'importance accordée aux villes intermédiaires répond parfaitement à la logique de décentralisation de ce flux, ceci va nécessiter une consolidation des transports interurbains, en revanche l'équilibre spatial entre les localités de la wilaya serra rendu.

Notre enquête nous a permit de desseller les localités les plus fréquentées par les usagers du transport public local en analysant la destination des enquêtés pour les différents motifs de leurs déplacements.

Figure 12: *Destinations habituelles des usagers du transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou*



En effet, l'interprétation de cette figure, nous permet de ressortir que 62% de la population interrogée utilise le transport interurbain en destination de la ville de Tizi-Ouzou malgré la

distance éloignée. Ceci confirme l'intérêt de notre étude d'où notre objectif est de déconcentrer le flux allant vers la ville de Tizi-Ouzou (pour réduire sa congestion) et d'encourager le flux allant en destination des villes intermédiaires constituant notre champ d'étude (Azazga, DBK, DEM). Ces villes constitueront des destinations plus proches, ces villes favorisent la proximité, et donc la durée du trajet du voyage serra réduite.

L'attractivité de ces villes dépend fortement de leur dotation en équipements nécessaires notamment ceux liés au transport public.

Résultats :

- DBK est très fréquentée, car avec sa proximité à la ville de Tizi-Ouzou, elle constitue une sorte de complémentarité avec elle. (ceci va nous permettre d'aboutir à un premier modèle de villes intermédiaires « satellisée »).
- Azazga est parmi les destinations habituelles les plus fréquentées de la wilaya de Tizi-Ouzou, ceci est dû aux fonctions dont elle dispose, notamment son activité commerciale qui attire des gens de partout pour s'approvisionner au niveau de cette ville. Donc, les villes intermédiaires à vocation commerciale attirent un flux de population très important.
- DEM est la moins fréquentée parmi les trois villes choisies. Ceci est dû au fait que DEM dispose de relations avec la wilaya de Bouira en parallèle avec Tizi-Ouzou. En plus, sa vocation agricole ne crée pas une mobilité intense mais une mobilité latente.

- Demande de transport par mode de déplacement :

Il parait que la mobilité des personnes suit des « lois » très stables. Ces lois sont très largement liées au mode de vie de la population ainsi qu'a l'organisation de territoire, à sa géographie, ainsi qu'au type de développement des villes. S'il existe des marges de substituablité possibles entre modes de transport, ces marges sont étroites et ne peuvent évoluer que très lentement.

Au total, la caractéristique principale de la demande de transport, c'est son hétérogénéité. Il n y'a pas une mais des demandes de transport ou si l'en préfère, il y'a une demande segmentée en plusieurs marchés distincts correspondant à des services de transport non substituables[1].

[1] CARL C, op.cit, P 41.

La demande dépend à la fois du prix et de la qualité des services qui englobe des paramètres tel le temps de transport, le confort, la sécurité, etc. On peut qualifier la plupart de ces paramètres :

- Pour le temps : c'est évident, on l'exprime en heures passées

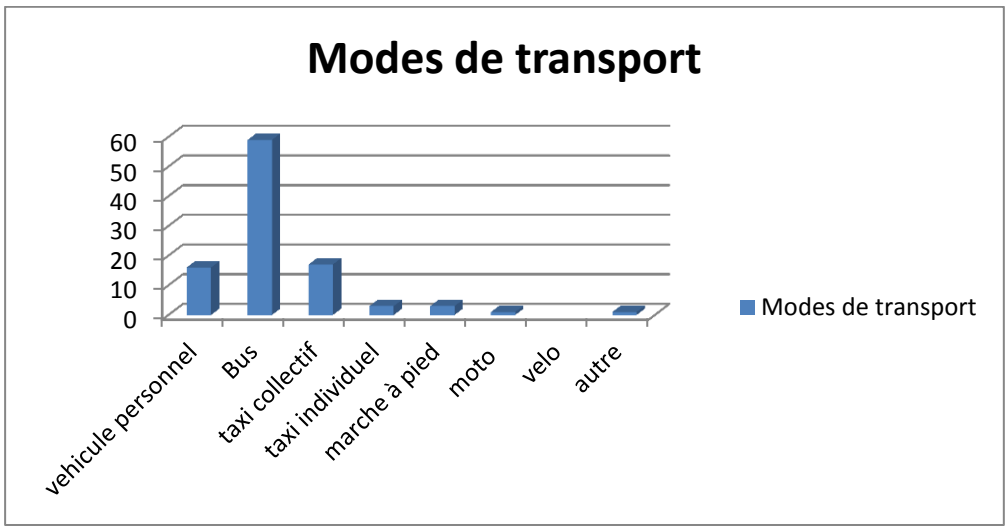
-Pour la sécurité : serra la probabilité d'accidents sur le trajet en cause ou la probabilité d'être tué ou baissé

-Pour le confort : on peut aussi, mais plus difficilement définir les indicateurs ; par exemple, on mesure le confort dans le métro par l'indicateur de nombre d'occupant par mettre carré.

Le cout généré ne dépend pas de l'offre contrairement à ce qui se passe pour la qualité des biens usuels. Ainsi, le temps passé est donc le cout généralisé, augmente en général avec le trafic ; 'introduction d'un usager supplémentaire sur une route entraine un ralentissement de chacun des autres usagers. De même, le confort dépend du niveau du trafic, la sécurité de chacun des individus dépend de ce que font les autres usagers. C'est ce que la théorie économique appelle un bien à qualité variable avec la demande, une forme d'effet externe[1].

Il est trivial de rappeler que pour se déplacer il faut un moyen de transport, et qu'en l'absence de tel moyen, les individus essayent d'organiser leur vie de façon à pouvoir s'en passer. Une offre abondante du service de transport a réveillé des besoins enfouis et en a créer de nouveaux. On ne se déplace plus uniquement par nécessité impérieuse mais aussi le plaisir de faire du shopping, des visites familiales, se distraire, etc.

Figure 13 : *Les modes de déplacements à Azazga*

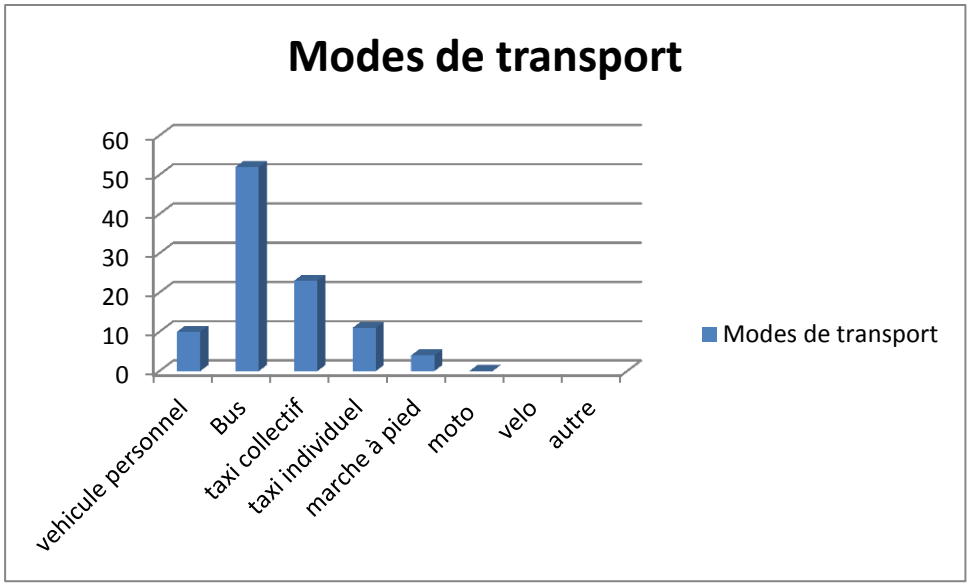


[1] BENKHENNOUCHE L. « Le transport et la configuration de la ville : quelle interaction ? Cas de la ville de Bejaia », mémoire de master, université de Bejaia. P32

A partir de cette figure, on constate que 59% de la mobilité des voyageurs du transport public local d'Azazga s'effectue par des transports collectifs, ceci est dû en principe aux tarifs raisonnables qu'ils proposent et au flux de mobilité de la population important.

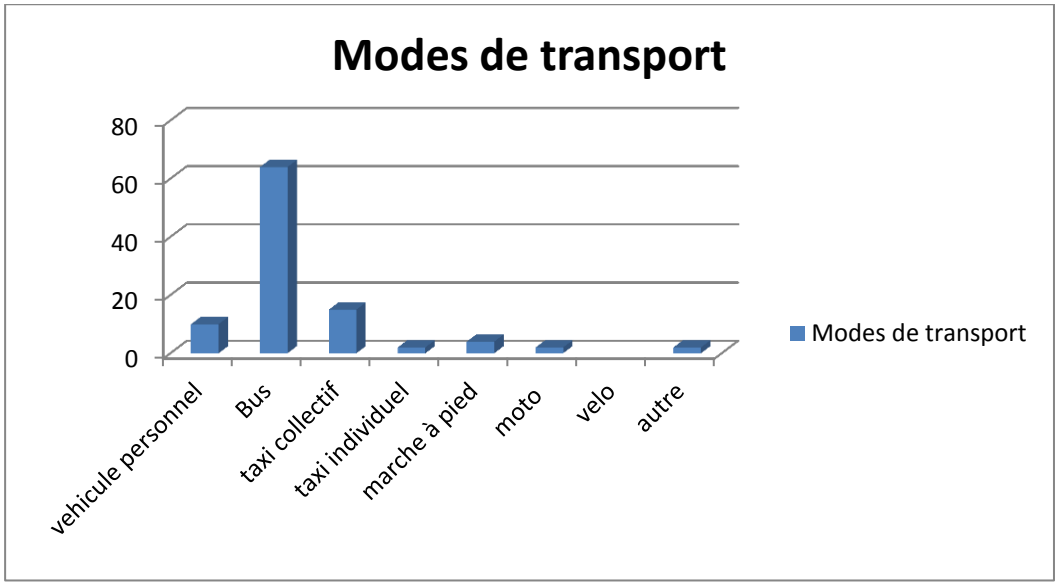
En deuxième place viennent les taxis collectifs qui sont utilisés par 17% de la population enquêtée en raison de leur disponibilité. 16% de la population interrogée se voit utiliser leurs voitures personnelles et ce pour tous les avantages qu'elles leur offrent en matière de rapidité et de confort.

Figure 14 : *Les modes de déplacements à DBK*



C'est le transport collectif (bus et taxis collectifs) qui dominent la demande de transport dans la ville de DBK. Ces modes sont beaucoup plus demandés par ceux qui ont comme destination principale la ville de Tizi-Ouzou, vue la forte interdépendance entre ces deux villes. Mais par rapport à la ville d'Aazazga, DBK a une demande de transport en commun (Bus) moins importante. En revanche, DBK la dépasse en matière de demande de transport par taxis collectifs. Ceci est dû comme on l'a déjà signalé à la distance minime reliant DBK à Tizi-Ouzou.

Figure 15*: Les modes de déplacements à DEM*



La figure précédente nous renseigne sur les moyens de transport les plus utilisés par le groupe de population interrogé. La plus grande part de la population utilise le transport collectif pour les déplacements et ce est dû à la couverture des lignes (c'est le transport collectif qui desserve plusieurs destinations), suivi des taxis collectifs puis de l'usage de la voiture personnelle sous motif de se destiner à n'importe quelle localité, même si qu'elle n'est pas couverte par les lignes de transport public local, on peut bien l'atteindre en voiture personnelle. Par contre, la marche à pied tend de plus en plus à la réduction. Ceci est dû à l'habitude des citoyens de substituer la marche à pieds (même pour des petites distances) par des transports disponibles et aux distances qui sont parfois longues et donc impossible de les parcourir à pieds.

Pour ce qui est de la mobilité douce (utilisation du vélo), elle n'est pas très favorable dans la wilaya vue son relief accidenté qui rend parfois impossible l'utilisation du vélo en plus de l'absence de la culture de préservation de l'environnement dans l'esprit des citoyens.

Résultats :

- La demande de transport public local de grande masse est dominante à Azazga, on constate alors que les villes intermédiaires à vocation commerciale regroupent le plus grand flux de mobilité au point de nécessiter des modes de transports collectifs à grande capacité.
- DBK dispose d'une forte demande de transports, mais par rapport à Azazga et DEM, elle a une demande importante du mode 'taxi collectif' (mini bus et fourgons), ceci

explique le besoin de déplacement à courte distance reliant DBK à Tizi-Ouzou. Et sa vocation industrielle impose moins de transports collectifs (bus).

- DEM, avec sa vocation agricole, n'impose pas une dotation en d'autre moyens de transports (tel que le transport urbain). Le transport public local couvrant les flux allant à Tizi-Ouzou (comme à Bouira, Boumerdès et Rouiba aussi) suffisent.

2-2 Système de transport des villes intermédiaires de DBK, Azazga et DEM :

L'objet de ce point consiste à la valorisation des villes intermédiaires de DBK, Azazga et de DEM, et ce à travers la présentation voire même l'analyse de leurs systèmes de transport qui déterminent à leur tour, le degré du maillage de chacune de ces villes.

Le système de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou commence à se diversifier (surtout avec les projets prévus), il couvre une étendue importante en utilisant l'ensemble des modes mais il nécessite toujours une amélioration et un développement. Le rôle du système de transport est d'accompagner et de favoriser le développement territorial à toutes les échelles. Or, pour que le système de transport soit efficace, il doit reposer sur une bonne infrastructure de base (réseaux de transport terrestre, gare,…), qui doit être exploitée, à son tour, par la couche haute (fourniture du service public de transport). Ceci nécessite, en tous, une info-structure qui va assurer la charge d'ordonner, de réguler et d'organiser le service public de transport en tant que réseau. Le système de transport fait référence à l'utilisation des réseaux afin d'acheminer les biens et les personnes.

Selon Nicolas Curien, le réseau présente une juxtaposition de trois couches complémentaires. Il constate que « un réseau révèle une structure stratifiée présentant une segmentation verticale d'activités, au sein de laquelle on repère trois couches principales » [1]:

2-2-1 L'infrastructure : (la couche basse)

L'infrastructure représente la couche basse du réseau composé essentiellement des équipements matériels nécessaires à la production des services données (routes, voies ferrées,..). La constitution et l'interconnexion de ces infrastructures nécessite généralement des couts fixes importants qui génèrent des rendements d'échelle croissants. Les infrastructures possèdent les caractéristiques de monopole naturel.

[1] CURIEN N, (2000). « Économie des réseaux », édition la découverte

Les infrastructures constituent un moteur de développement où l'importance des externalités positives qu'elles engendrent, d'où ressort leur importance dans le fonctionnement d'un service public de base tel que le transport.

La route est l'infrastructure de transport terrestre la plus dominante (sur le territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou), la plus simple et la souple, car c'est une infrastructure banalisée du fait qu'elle est utilisable par des usagers de types différents.

Vu son relief accidenté, la wilaya de Tizi-Ouzou accorde une importance particulière aux infrastructures routières du fait qu'elles représentent le moyen de désenclavement idéal pour les différentes localités isolées et dispersées majoritairement sur les montagnes.

La consistance des infrastructures routières à travers Azazga, DBK et DEM, sont représentées par un important réseau routier, composé de différentes catégories de routes (RN, CC, CW). Mais le besoin d'infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs reste bien sur ressenti.

- Maillage par réseau routier :

Azazga est située dans le haut du Sebaou sur l'axe structurant DBK, Tizi-Ouzou, Azazga, elle est le point de passage vers Bejaia. L'agglomération d'Azazga s'étale sur une longueur de plus de 9 Km. Le territoire de la ville est entravé par la foret au Nord et l'oued Sebaou au Sud La ville d'Azazga est reliée au reste du territoire par un important réseau routier d'un linéaire de 151,65 Km, où sa densité atteint 1,96Km/Km^2. Le réseau routier comprend une longueur de 31,9 Km de RN, une longueur de 119,75Km de CC. En effet, deux axes importants relient la ville d'Azazga d'Est en Ouest, du Nord au Sud, il s'agit respectivement de la RN12 et 71 :

La RN12 relie la wilaya de Tizi-Ouzou à la wilaya de Bejaia et d'Alger. Elle traverse la région d'Azazga en passant précisément par la ville d'Azazga. Cela reflète le rôle de la ville intermédiaire d'Azazga comme pole récepteur et diffuseur du développement dont les effets sont issus de la capitale Alger, et de Tizi-Ouzou, et sont diffusés dans le reste de la région par la ville d'Azazga.

La RN71 relie la ville d'Azazga au littoral, c.à.d. à la ville côtière d'Azeffoun au Nord, et à la commune d'Ain El Hamman au Sud, ainsi qu'à Akebbou au Sud Est.

Il faudrait, en outre, noter que le réseau que nous venons de décrire essentiellement à partir des routes nationales, est relié à de nombreux chemins communaux et vicinaux ainsi qu'à des sentiers piétonniers pour constituer la trame complète du réseau routier de la région autour de la ville intermédiaires d'Azazga.

En se situant au nœud de plusieurs routes nationales, la ville d'Azazga bénéficie d'une meilleure accessibilité aux services et infrastructures nécessaires aux entreprises et aux populations. Ce qui fait que la ville d'Azazga est reliée, même par des routes bitumées, à ses villages (Cheurfa, Tinkicht, Hendou,Fliki, Ait Bouada, Boubroun). Le réseau routier permet à ces villages d'entretenir des relations quotidiennes avec la ville d'Azazga, d'autant plus que les faibles distances les séparant renforcent ces mouvements.

L'agglomération chef lieu, l'unique ville de la commune de DBK est étirée à l'Ouest par l'agglomération Mouldiouene, la ville intermédiaire de DBK constitue un nœud de communication avec son dense réseau routier de 23 Km sur un linéaire de 77km. Il englobe 9,65 Km de routes nationales et de 67,35 Km de chemins communaux.

La ville de DBK desserve en principe les treize villages de la commune : Ain Faci, Bouyadif, Laarassi, Mirabeau, Tirmitine, Feraoun, Ferme Tadjouimat, Iferhatene, Ighil Azugar, Ikerbouchen, Mouldiouene, Assif Fali, Ferme Fali et Irsen.

A l'Ouest, Oued Bouguedoura et le massif de Tadmait ; au Nord, Oued Sebaou ; à l'Est Oued Fali et la zone industrielle ; au Sud Touares et les terres agricoles, la ville de DBK a une localisation stratégique. Ainsi, de par sa position géographique et son évolution, la ville de DBK est un véritable nœud de communication. Deux routes nationales la traversent, la RN12 sur une longueur de 5,3 Km et la RN25, d'une longueur de 4, 35 Km, reliant la ville de DBK à celle de DEM. La RN12 contourne la ville au Nord, rendant la ville excentrée sans diminuer toute fois de son influence, car c'est à partir de la ville qu'on emprunte la RN25 vers Boghni et DEM. Mais avec la rocade Sud, des échangeurs permettent cet accès par le sud de la ville.

La voie ferrée conforté par une gare, vient étoffer ce réseau de desserte qui traverse la ville, mais celui-ci demeure néanmoins peu exploité.

Etant au confluant d'axes routiers et ferroviaires, les infrastructures de transport sont relativement développés vers plusieurs destinations. C'est un lieu de passage obligé, un nœud de communication, de même le projet de l'axe autoroutier reliant Tizi-Ouzou à l'autoroute Est Ouest (axe de DBK, Oued Ksari, DEM, Aomar) va renforcer cette position stratégique.

La dépression de DEM est structurée par la RN30, cet axe occupe la partie Sud Ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou. La ville de DEM se situe à la croisée de trois voies routières importantes : la RN30, la RN25 et la RN68, et d'un CW4. Ce qui fait que cette ville bénéficie d'un réseau routier assez dense, qui atteint une longueur de 134,4 Km et une densité de 1,66 Km/Km^2. Le linéaire des routes nationales est de 23,39Km dont la longueur de la route RN25 est de 14,45 Km, celle de la RN30 est de 3,5Km et celle de la RN68 est de 5,45Km.

La RN25 relie la gare Aomar à Dellys via Oued Kssari, La RN30 reliant Tizi-Ouzou via Boghni-Ouadhias et la RN68 reliant DEM-Cap Djinet-Isser. Le CW n°4, qui est d'un linéaire de 4km, relie DEM et Frikat.

Les projets de rocade pour contourner la ville et celle pour relier l'autoroute Est Ouest vont conforter un rôle de nœud de communication qui diffuse une influence sur les villages et sur toute l'aire d'influence de la ville.

- Les infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs :

Contrairement aux réseaux routiers des trois villes intermédiaires d'Azazga, de DBK et de DEM, en matière d'infrastructures d'accueil de voyageurs elles ne sont dotées d'aucune gare.
Une gare routière de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route. Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer (urbain, suburbain,..). Une gare routière se différencie d'un simple arrêt ou station par sa taille, et par les infrastructures qu'elle présente : elle propose généralement des services aux passagers, des commerces, … etc. Lorsque la gare routière donne une correspondance avec un mode ferré de transport en commun (train, métro,…), elle est qualifiée de pole d'échange intermodale.

Azazga n'est pas dotée, pour le moment, d'une gare routière à la hauteur de ses fonctions. Mais elle a bénéficié d'un projet de réalisation d'une gare routière de Type « B » qui est encore en phase d'étude.
D'après les informations recueillies auprès de la DTW, la gare serra localisé à la ville d'Azazga, elle serra d'une superficie de 20179,52 m^2. Ce projet a fait part du programme PSD 2010-2014 (plan sectoriel de développement). Ce projet est pris en charge, pour sa réalisation, par BET LEMLOUME ABDELHAMID, son étude n'est pas encore achevée, elle atteint 80% du chemin. La consistance physique de la gare constituera des zones d'embarquement et de débarquement et d'un bâtiment pour les voyageurs.
La zone d'embarquement/ débarquement réserve pour les bus urbain 2 quais, les bus inter wilaya 6 quais, les bus de réserve 5 quais, zone d'attente pour bus de 10 places et une zone de stationnement pour taxi 36 places ainsi que l'aménagement d'un parking de 12 places. Pour ce qui est du bâtiment voyageur, il se développe en sous sol R+1, et il est d'une emprise au sol de 1725,71m^2 et la surface totale construite serra de 3075,55 m^2.
La ville de DEM a la chance de bénéficier, dans le cadre du PSD, d'une gare de type « C » qui est d'une superficie de 2,60 Ha. Le projet de sa réalisation a été confié à BET

BENKAOUHA DAOUD, où son étude atteint pour le moment, 50% du chemin. Conformément aux informations transmises par le service de suivi des projets de la DTW, la zone d'embarquement et de débarquement de cette gare couvrira pour : les bus urbains 6quais, les bus inter wilaya 11 quais, les bus intercommunaux 11 quais, les bus de réserve 5 quais, et une zone de stationnement pour taxi de 9 places ainsi que l'aménagement d'un parking de 19 places. Pour ce qui est du bâtiment voyageur, il se développe en R+1, il est d'une emprise de 2000m^2. La surface totale construite serra de 4000 m^2 et la surface totale aménagée serra de 24112 m^2.

Pour les villes intermédiaires, les infrastructures de transport, notamment les gares routières, constituent un élément essentiel dans l'organisation et le fonctionnement du transport routier de voyageurs, car elles sont le lieu de rencontre entre l'offre et la demande de transport public local.

2-2-2 La couche haute, l'offre de transport :

La couche haute correspond au service fournis par le réseau aux utilisateurs finals. Elle a pour rôle de fournir des prestations différenciées en fonction des préférences des usagers en s'appuyant sur l'infrastructure du réseau (son exploitation).

Situer la couche haute du service public des transports dans les villes intermédiaires étudiées revient alors à déterminer l'offre de transport de chacune de ces villes en termes de moyens de transports (parc roulant) et de lignes couvertes par les différents moyens.

Tableau 16: *répartition du parc roulant à Azazga, DBK et DEM*

Villes	Nombre de Bus, AB, MB	Fourgons aménagés de plus de 12 places	Fourgons aménagés de 9 places	Nombre de Taxis
AZAZGA	66	103	20	125
DBK	76	42	20	182
DEM	53	63	08	116

Source : réalisé par nous même à partir des données de la DTW

L'offre de transport implique la mise à la disposition des usagers, pour leurs besoins de déplacements, le parc roulant nécessaire. Le réseau ainsi mis en place à Azazga, pour le transport public de voyageurs est assuré par 314 véhicules dont 66 bus, 103 fourgons aménagés de 12 places et plus, 20 fourgons aménagés de 9 places et 125 taxis. Ceux-ci sont

dotés d'une capacité totale de 3767 dont la capacité respective des différents moyens cités est de 1386, 1462, 180 et 739 pour les taxis.

On constate alors que le transport public local (transport en commun) d'Azazga est assuré principalement et en force par les bus (mini et autobus) et les fourgons ménagés de plus de 12 places. Ce sont ces deux moyens qui ont la capacité la plus importante de transporter.

Le parc roulant couvre les lignes de transport reliant ainsi les différentes localités (villages et communes) à la ville d'Azazga. Le tableau regroupant les lignes est inséré en annexe.

On observe, à partir du tableau des lignes de transports d'Azazga (annexe), que la ville d'Azazga, grâce à ses lignes de transport est fortement connectée à plusieurs localités dont elle connait une remarquable liaison avec Tizi-Ouzou, Idjeur, Bouzguène, Freha, Illoula Oumalou, Aourir, Yakouren et Mekla vu le nombre important du parc roulant engagé pour desservir ces destinations.

En plus de la ligne ferroviaire DBK-Tizi-Ouzou, DBK est dotée d'un parc roulant très important assurant ainsi une mobilité avantageuse et facile pour les citoyens (voyageurs). Le parc roulant est de 320 véhicules (76 bus, 42 fourgons aménagés de 12 places et plus, 20 fourgons aménagés de 9 places et 182 taxis) d'une capacité de 11515, la plus importante par rapport à ses corollaires Azazga et DEM.

Les deux modes les plus utilisés sont les moyens de transport collectif, regroupant, bus et minibus, qui sont au nombre de 76 impliquant une capacité allant jusqu'à 2699 ; et les services taxis qui sont au nombre de 82 avec une capacité de 7995.

Le tableau en annexe indique les lignes de transport liant DBK aux autres localités, assuré soit par fourgon aménagé, autocar, minicar, bus. On observe à partir de ce tableau, que les lignes les plus denses et les plus importantes sont celles qui lient DBK à Tizi-Ouzou, Sidi Naamane, Ait Yahia Moussa, Tirmitine, Sidi Ali Bounab et Tadmait.

DEM, malgré sa dotation en moyens de transport, les citoyens interrogés au niveau de cette localité, se plaignent de la mauvaise organisation des transports, engendrant ainsi une anarchie. Le transport public local à DEM est assuré par 240 véhicules dont 53 bus avec une capacité de 1694, 63 fourgons aménagés de plus de 12 places avec une capacité de 806, 8 fourgons aménagés de 9 places d'une capacité de 72 places, et 116 taxis avec une capacité de 703 places.

Les deux moyens les plus utilisés par les voyageurs consistent en le transport collectif (bus, minibus et autobus) et les fourgons ménagés de plus de 12 places. Ceci est dû à la nécessité de transporter en grande masse de population, vu que la commune de DEM est trop peuplée.

Ainsi le tableau des lignes (en annexe) desservant DEM et d'autres localités nous informe que ces lignes sont assurées par les operateurs utilisant différents moyens de transport d'une capacité plus ou moins importante. A travers ce même tableau, on constate que DEM est fortement connectée en premier lieu à Tizi-Ouzou (42 operateurs assurant cette ligne), puis à Rouiba (ligne inter wilaya), gare Aomar, Tizi Gheeniff, Boghni, Bounouh, Boumhani et Tafoughalt.

2-2-3 L'info-structure :

Les services intermédiaires d'info-structure ont pour fonction de garantir la bonne utilisation des infrastructures. Il s'agit entre autre de l'aiguillage du trafic et du contrôle aérien pour le transport aérien, la police de la route ou le système téléinformatique de régulation du trafic dans le cas du transport urbain, phares et balises, logistique. Ce sont des services intermédiaires au sens économique du terme, c.à.d. autoconsommés par le réseau afin d'optimiser son propre fonctionnement.

Néanmoins, la mise en place d'une autorité organisatrice des transports nous semble primordiale, cela en application de dispositions de l'article 30 de la loi N°01-13 du 7 aout 2001, susvisée, le décret exécutif N° 12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains. Dans l'optique d'une intégration intermodale fonctionnelle et tarifaire, d'une garantie d'une meilleure gouvernance, de respect des cahiers des charges par l'ensemble des operateurs, y compris l'entreprise publique créée, une autorité organisatrice devrait jouer le rôle d'arbitre entre les différents operateurs et sanctionner et défendre les intérêts des usagers[1].

La création d'une autorité organisatrice aurait aussi pour objectif de mieux coordonner les prérogatives et d'éviter les problèmes de chevauchement de responsabilité entre les divers échelons institutionnels. Par ailleurs, les moyens et lignes et infrastructures de transport dont dispose les villes intermédiaires d'Azazga, de DBK et DEM ne pourront parfaitement pas produire les effets positifs attendus s'ils ne sont pas complétés et mis en adéquation par la mise en place d'une autorité organisatrice des transports.

Là aussi, à l'instar de ce qui devrait être en matière de planification et de gestion urbanistique, on ne peut pas laisser en place l'organisation actuelle qui est caractérisée par une standardisation et par une non prise en compte des spécificités territoriales des localités (faute de la DTW).

[1] BOUBAKOUR. « Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable: sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées ». CREAD, Algérie, P 10.

La nécessité d'une refonte du cadre institutionnel et son adaptation aux nouvelles exigences de gestion de la mobilité dans les villes intermédiaires s'avèrent impératives. Une autorité organisatrice des transports qui serrait chargée de définir la politique de déplacement, selon les spécificités territoriales, ainsi que l'organisation des transports, permettant de compléter l'architecture institutionnelle en cours de conception et de gestion au niveau des autorités centrales et locales notamment la DTW.

L'une des missions prioritaires de cette autorité consisterait d'une part à promouvoir des transports collectifs de forte capacité (les transports en site propre), afin d'espérer une réduction des déplacements par des véhicules personnels et donc, en d'autre part, à prendre en charge les préoccupations environnementales, véritable défi à relever dans les années à venir.

Suite à l'état des lieux du transport public local dans la wilaya de Tizi-Ouzou, nous constatons, à partir de notre analyse, l'existence d'un réseau simple de transport public local constitué uniquement du transport routier et quelques infrastructures de traitement des voyageurs. Toutefois, l'Etat n'a pas pris conscience de l'importance du rôle des villes intermédiaires, mais cela n'empêche pas le fait de l'intéressement de l'Etat à certaines villes, sans pour autant savoir que ce sont des villes intermédiaires, mais celles-ci s'imposent par leurs fonctions.

En brefs mots, l'autorité de régulation existe dans les décrets, mais on ne les voie pas exister en réalité. En plus, leur création par décret ne concerne que les grandes villes du pays (tel que Alger, Annaba, Oran), la généralisation de la création d'autres autorités de régulation pour les autres villes du pays n'est pas encore envisagée.

Il y'a lieu de retenir, à partir de ce chapitre, que les villes intermédiaires ont une hétérogénéité fonctionnelle, ce qui fait qu'elles dégagent des spécificités et des spécialisations en terme de secteurs d'activités. Pour planifier ces villes créatrices de développement, elles doivent être maillées dans leur réseau. Ce maillage s'effectue grâce à un système de transport cohérent qui prend en charge la de demande évolutive de transport en la combinant à une offre adéquate.

Conclusion de la partie 2:

Contrairement à la période avant la libéralisation, caractérisée par un manque flagrant des moyens de transports, l'offre actuelle a pu répondre en grande partie aux besoins de déplacement des citoyens. Toutefois, cette évolution quantitative n'a pas été suivie par une planification stratégique de la part des pouvoirs publics.

D'après l'analyse des trois villes intermédiaires Azazga, DBK et DEM et leurs systèmes de transport respectifs, ont constate qu'elles sont suffisamment maillées dans les réseaux, constituant ainsi des relations avec l'échelle supérieure (Tizi-Ouzou) et l'échelle inferieure (villages et autres) mais faiblement maillées entre elles. Ceci nous permet de confirmer que celles-ci accomplissent leur mission d'intermédiation, qui peut être consolidé par la non-standardisation des territoires par les pouvoirs publics.

On constate, en plus, que l'attractivité d'une ville est tributaire de son accessibilité et du niveau de sa dotation en infrastructures de transports mais aussi de ses degrés de connexion aux réseaux et canaux de communication. En d'autres termes, plus une ville est armée en infrastructures de transport, dans le cadre d'une planification stratégique, elle est apte à attirer des populations et des investissements.

En résumé, les résultats de notre enquête sont les suivants :

- Les villes intermédiaires ont des systèmes de transports différents, ils différent selon la spécialité de chacune et donc selon leurs différents besoins et selon l'activité qui domine.
- Les villes intermédiaires à vocation commerciale sont les plus fréquentées. Le flux de mobilité envers elles est très important, notamment pour s'approvisionner. Elle a besoin d'être ainsi doté d'un système de transport public local à grande capacité.
- Les villes intermédiaires à vocation industrielle n'ont pas un besoin intense de transport public local routier, il serra préférable de les doter de transport ferroviaire qui serra plus attrayant pour son développement. De plus, elles expriment un besoin en termes de taxi collectif en plus des véhicules individuels des gens qui viennent se procurer des produits industriels dans cette ville. (notamment les pièces détachées).
- Les villes intermédiaires à vocation agricole sont les moins concernées par la mobilité intense. La demande est moins importante, elle concerne beaucoup plus la mobilité vers l'extérieur de la ville (vers Tizi-Ouzou et Bouira). La capacité du transport public local dans cette ville est alors moins importante par rapport à Azazga par exemple. Elle a comme offre de transport 103 fourgons aménagés de 12 places et plus, alors que DEM n'a besoin que de 63.

Conclusion générale

Conclusion générale :

En guise de conclusion, nous tenons à rappeler tout d'abord les étapes principales de ce travail. Ce dernier s'articule autour de deux parties. La première concerne la structuration spatiale des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou. Dans ce point, nous avons atteint l'objectif d'appliquer une critériologie relative aux villes intermédiaires afin de pouvoir déterminer celles de la wilaya de Tizi-Ouzou. Parmi ces villes, on a pris un échantillon de trois villes intermédiaires, à savoir Aazazga, DBK et DEM. Ces trois villes ont été soumises à une approche comparative afin de relever les spécificités de chacune.

Puis, dans la seconde partie, on a traité le transport public local et son rôle majeur dans la consolidation de liaison entre les villes intermédiaires et le reste de la wilaya, après avoir fait appel à la théorie économique traitant les services publics.

Il n'est pas surprenant que des difficultés soient apparues dans notre travail, on laisse le champ d'amélioration ouvert, car « le temps, la réflexion, la recherche d'outils nouveaux vont progressivement apporter des solutions »[1]. Il est évident que notre travail relève plus de question qu'il n'apporte de réponses. On a démarré à partir de notre hypothèse de décongestionner et déconcentrer de la localisation d'équipements et d'activités socio-économiques et politiques dans la ville de Tizi-Ouzou. Ceci engendre un fort déséquilibre territorial entre les régions et conduit à la saturation de la ville de Tizi-Ouzou.

Grace à une série de critère, quantitatifs et qualitatifs, nous avons pu identifier les villes de la wilaya de Tizi-Ouzou susceptible d'avoir le statut de « villes intermédiaires », et ce, va au-delà de la taille démographique pour recouvrir les aspects fonctionnels de cette catégorie de villes, à noter que durant notre travail on remarque toujours que quelque soit le niveau de fonctionnalité de ces villes, une centralité accrue vers la ville de Tizi-Ouzou est toujours apparente. Les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou sont alors : AEH, Azazga, Boghni, DBK, DEM, LNI et Makouda.

Pour déconcentrer cette centralisation, et pour opter pour une organisation polycentrique, on a pris un échantillon de trois villes intermédiaires parmi celles obtenues, après critériologie, Azazga, DBK et DEM. Ces villes accomplissent leur rôle d'intermédiation et de relais entre les espaces ruraux et les espaces urbains (ville de Tizi-Ouzou), et ce, repose principalement sur la disponibilité et sur l'efficacité des systèmes de transport public local qui vont permettre des liaisons. Ces villes, grâce à leurs systèmes de transport, permettent une

[1] AYDALOT P, (1985). « Economie régionale et urbaine », édition ECONOMICA, P 296

accessibilité pour les citoyens (résidents et non résidents) vers les équipements et activités dont elles disposent.

Le transport est, alors, un secteur clé pour le développement de ces territoires. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant car il facilite non seulement les échanges entre agents économiques, mais également améliore la circulation et la mobilité des personnes et des biens d'où on affirme alors l'hypothèse trois relatives au rôle des transports dans les villes intermédiaires.

Les besoins de transports différent d'une ville intermédiaire à une autre, vue leur hétérogénéité et spécialisation. Les villes intermédiaires à vocation commerciale expriment un besoin de transport public de grande masse (bus et transport en site propre) à capacité importante. En revanche, les villes intermédiaires à vocation industrielle expriment un besoin en transport public local en commun d'une capacité relativement importante qui a besoin de plus de lignes ferroviaires comme réponses compatible aux besoins exprimés par sa spécialisation industrielle. Alors que les villes intermédiaires à vocation agricole expriment un besoin moins important, par rapport aux deux autres vocations, de transport public local.

De cette manière, on constate que l'action d'urbanisation des villes intermédiaires s'appuie essentiellement sur le secteur des transports. Ce dernier joue un rôle primordial dans la concrétisation des objectifs et des choix de développement, dans le soutien aux secteurs productifs et le renforcement de leurs capacités concurrentielles notamment la spécialisation, ainsi que dans l'amélioration du niveau de vie des citoyens. La loi reconnait ainsi la place des transports dans la politique d'aménagement du territoire ;

Le système de transport des villes intermédiaires dépend alors des fonctions de celles-ci (spécialisations) et de leurs localisations par rapport à la métropole (la ville de Tizi-Ouzou). De ce fait, on arrive à dégager une modélisation des villes intermédiaires par rapport à leur localisation, on distingue :

- <u>Les villes intermédiaires « influencées » :</u>

Cette situation correspond aux villes intermédiaires, autonomes et qui apparaissent plutôt en position de force sur leur espace régional. Par leurs positions et leurs rôles dans leur environnement, elles sont capables et cherchent à développer des ressources endogènes pour assurer leur existence et leur lisibilité vis-à-vis de l'extérieur. Elles entretiennent des relations d'échanges avec d'autres unités urbaines comparables ou de moindre importance et sont inscrites dans des réseaux socio-économiques et culturels qui leurs font bénéficier de l'influence de la métropole dominante du système qui se trouve à proximité. Mais cette proximité peut aussi parfois entrainer la ville intermédiaire sur une trajectoire d'aspiration

(accroissement des déplacements), leur dotation en transport public local notamment en transport en site propre est jugée utile. Dans cette catégorie on site la ville d'Azazga qui se trouve plus ou moins à proximité de la ville de Tizi-Ouzou et qui engendre, par ses fonctions relativement importantes notamment la florissante de son activité commerciale, une influence sur les localités qui l'entourent, qui atteignent les wilayas limitrophes (Béjaia) mais reste toujours sous l'influence de la ville de Tizi-Ouzou, le seul centre de la wilaya.

- Les villes intermédiaires « satellisées » :

De façon marquante, nous retrouvons dans cette configuration la ville intermédiaire comme espace périurbain, en périphérie de la métropole d'envergure. Elle apporte sa contribution à l'ensemble du système, en terme par exemple d'actifs et de main d'œuvre, d'infrastructures et d'équipements spécialisés (hôpitaux, écoles, centres culturels et sportifs,…). Elle apparait de ce fait comme un élément de complémentarité du fonctionnement d'ensemble du système territorial. Son autonomie est avérée, mais, du fait de sa situation, son rôle est inhibé par la métropole et son rayonnement est parfois peu visible car rapidement étouffé par le système dominant. A cette catégorie, on place la ville de DBK, vu sa proximité à la métropole (ville de Tizi-Ouzou) et son aire d'influence directe ne dépasse pas les communes de la daïra de DBK et sa spécialisation en activité industrielle.

- Les villes intermédiaires « éloignées » :

En situation d'éloignement, les villes intermédiaires considérées possèdent les mêmes propriétés qu'en situations de « bordure » mais le système apparait comme beaucoup plus fermé sur l'extérieur. Compte tenu de leur éloignement, elles développent des qualités de résistance et des spécificités qui les conduisent à un certain particularisme, à un caractère particulier. Cependant, bien que de cette configuration des villes intermédiaires soient plutôt tournées vers leur système territorial proche, elles ont besoins d'apport en ressources exogènes pour ne pas entrer dans un processus de désagrégation. Leurs ressources propres ne suffisent pas vraiment à leur pérennité. C'est la ville de DEM qui est plus proche de cette catégorie, vu son aire d'influence proche et son faible niveau d'activité où l'agriculture est le seul secteur dont elle est active.

Cette typologie de situations spatiales dans lesquelles nous trouvons les villes intermédiaires, nous fait comprendre leur position dans la hiérarchie existante. L'intérêt de cette typologie est de nous montrer également l'hétérogénéité des positions dans lesquelles les villes intermédiaires sont inscrites dans la hiérarchie existante, essentiellement par rapport aux métropoles. Tantôt aspirer par ces dernières en situation de périphérie, tantôt plus à distance

mais sous influence en vertu des flux et des réseaux de l'économie ; les villes intermédiaires peuvent également être en marge de l'influence directe de la métropole.

Les villes intermédiaires occupent une place importante, grâce à leurs fonctions, leurs spécificités ne permettant pas, simplement, d'adapter les programmes des autres villes. Par conséquent, en s'appuyant sur la détermination des forces et faiblesses des villes intermédiaires qui constituent notre champ d'étude, Azazga, DBK et DEM, elles devraient élaborer leur propres programmes. Afin de répondre à la dynamique du développement économique et social local, il est utile de valoriser les réseaux de transport public local.

Vu que la question de la mobilité dans les villes intermédiaires est essentielle, il s'agit pour les villes d'un enjeu fondamental pour leur développement. On stipule, ainsi, que le rôle centrale de l'Etat pour rendre attractives les villes intermédiaires, se concrétise à travers l'attribution de nouveaux établissements économiques, équipements socio-collectifs et culturels, couverture en transports,… dans la situation du dynamisme des villes intermédiaires. On insiste alors sur le fait que les pouvoirs publics doivent essentiellement avoir les villes intermédiaires parmi leurs préoccupations majeures. Et ce, pour tous ce qu'elles apportent d'avantages en matière de développement territorial au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou. L'affirmation de leur place, dans l'armature urbaine, par les pouvoirs publics, va engendrer non seulement le développement territorial voire même au-delà. Les villes intermédiaires évoluent pour atteindre une échelle internationale, de plus l'Etat les développe, de plus leurs rayonnements et lisibilité évoluent jusqu'à la lisibilité internationale.

A travers notre analyse, on abouti à faire ressortir les enjeux des villes intermédiaires qui présentent des pôles d'interaction sociale, économique structurant pour leur environnement proche (*hinterland*) :

- *Des enjeux d'ordre économique :*

La compétition mondiale et le développement des activités sont à la fois facteurs de métropolisation, et à la fois renforcent continuellement le phénomène. En effet, les métropoles bénéficient en premier lieu des retombées économiques de la mondialisation, et concentrent les créations de richesses génératrices de pouvoirs économiques et institutionnels. Les villes intermédiaires bénéficient de ce processus global de métropolisation, et leur statut intermédiaire leur confère des potentialités d'où leur mise en réseau entre elles et avec leur hinterland va conduire le territoire à la mondialisation.

- *Des enjeux de cohésion sociale :*

Sa dimension est favorable à la diversité sociale, alors que son organisation permet une certaine mixité par le jeu de la proximité (Aubert, 2010). Les villes intermédiaires

représentent des pôles d'interaction sociale, par les services et les équipements qu'elles proposent sur leur territoire proche mais aussi sur ceux dont elles exercent une influence. Elles vont permettre de mettre en relation une diversité d'acteurs que l'on ne retrouve peut-être pas dans les autres catégories de villes du territoire, la métropole ou la petite ville ; il serait d'ailleurs intéressant de pouvoir mesurer cet aspect.

- *Un enjeu d'aménagement des territoires :*

Elles sont des pôles d'attraction et de structuration des activités pour les plus petites villes, et sont des pôles économiques et de réseau secondaires, en marge et/ou en relais des métropoles et des grands centres de décisions.

Elles constituent alors une source de dynamisme et rééquilibrage territorial, ce qui nous confirme la dernière hypothèse relative aux avantages de l'organisation polycentrique.

Le développement polycentrique des villes intermédiaires, structuré par un réseau de transport performant, assurera un aménagement et une mobilité durable. Ainsi, notre vision future, pour la dotation en transport des villes intermédiaires, doit faire objet d'une planification spatiale stratégique combinant entre transport et ville intermédiaire. Ceci ne peut pas être abordé sans tenir compte de la grande région des villes, y compris la coopération et la coordination intercommunale, allant jusqu'aux régions les plus isolées, vu le champ étendu que les villes intermédiaires couvrent. Nos recommandations reposent principalement sur :

- **La nécessité d'une plus grande décentralisation politique et administrative en faveur des villes intermédiaires :** Les pouvoirs publics doivent renforcer la capacité d'intervention des institutions du niveau local dans ce type de ville, vue leur meilleure connaissance des besoins en matière de transports.
- **La nécessité d'établir des liens et des réseaux de communication entre les villes intermédiaires :** La diversité et la dispersion des villes intermédiaires dans l'espace rendent difficile leur représentation. Pour cela, nous réclamons des formules de coopération, comme par exemple la formation d'un ou des réseaux de villes intermédiaires afin de créer un environnement propice au développement territorial grâce aux fonctions qu'elles offrent et qu'elles s'échangent.
- **La planification est un élément de base de la politique urbaine et de la politique des transports de ces villes :** La planification territoriale et la planification stratégique comme programme de ville à moyen et long terme, sont des instruments indispensables particulièrement si la concertation de tous les acteurs est favorisée dans une même direction d'intervention. Il est temps, pour les autorités de mettre en place une politique effective de planification urbaine nécessitant une organisation d'ensemble cohérente et coordonnée entre

les services d'urbanisme et de transport, tout en prenant compte des spécificités territoriales des villes intermédiaires.

- **La mise en place d'instruments et de procédés de gestion de la planification des villes intermédiaires sont nécessaires :** les institutions et les acteurs impliqués dans le processus de développement des villes intermédiaires doivent s'impliquer non seulement dans le processus de planification mais aussi dans la gestion de sa mise en place et de son développement, sans perdre de vue les ressources économiques et financières disponibles. Ceci est très utile notamment pour éviter les retards lors de la réalisation des infrastructures de transports.
- **Et enfin, nous notons que cette catégorie intermédiaire des villes possède des éléments de grande importance**, implicites ou explicites, dans les différents modèles de villes. Nous proposons que les valeurs de cette échelle territoriale soient étudiées avec la plus grande attention en tant que source de réflexion pour mettre en œuvre des formes de développement plus durables et augmenter la qualité de vie de la population, et ce ne doit pas être fait du seul ongle de vue du transport public local mais de tous les volets contribuant à l'essor et à l'interconnexion de cette catégorie de villes.

L'avenir des villes intermédiaires ne devra pas se situer dans l'ombre des métropoles ou grandes villes, mais en symbiose avec le système territorial environnant, pour lors, le transport public local ferra t-il des villes intermédiaires « des villes de demain » ?

Annexes

ANNEXE "1"

Questionnaires sur le transport public local dans la wilaya de Tizi-Ouzou

09-2015 - UMMTO- Laboratoire REDYL

Ce questionnaire constitue un outil de collecte de données nécéssaires pour la réalisation d'un memoire de master sur le sujet suivant:"Essai d'analyse d'un réseau de transport public local dans les villes intermediaires de la wilaya de Tizi-Ouzou".

Caractéristiques de déplacements des usagers

1. Quels sont les motifs de vos déplacements?(Enumerer les motifs de 1 à 6 selon la priorité)

○ 1. Travail ○ 2. Etudes ○ 3. Achats ○ 4. Démarches administratives ○ 5. Loisirs ○ 6. visites ○ 7. Autre

2. Si 'Autre', précisez :

3. Quelle est la fréquence de vos déplacements?

○ 1. Tous les jours ○ 2. Plus de 3 fois par semaine ○ 3. Moins de 3 fois par semaine
○ 4. Une fois par semaine ○ 5. Moins d'une fois par semaine ○ 6. rarement

4. Quel est le point de départ de vos déplacement? (préciser village et commune)

5. Quelle est la destination habituelle de vos déplacements?

6. Si les meme services dont dispose la ville de Tizi-Ouzou seront disponible dans une autre ville, vous vous rendez à:

○ 1. La ville de Tizi-Ouzou ○ 2. La ville d'Azazga ○ 3. La ville de Draa el Mizan ○ 4. La ville de Draa Ben Khedda

7. Combien de kilomètres y-at-il entre votre domicile et votre destination?

○ 1. Moins de 5Km ○ 2. De 5 à 10Km ○ 3. De 10 à 20Km ○ 4. De 20 à 40Km ○ 5. Plus de 40Km

8. Lors de vos déplacements,quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vous déplacer?

☐ 1. Voiture personnelle ☐ 2. transport collectif ☐ 3. Taxi collectif ☐ 4. Taxi individuel ☐ 5. Moto ☐ 6. Vélo
☐ 7. Marche à pied ☐ 8. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

9. Si 'Autre', précisez :

10. Qu'est ce qui justifie votre choix du mode de transport?

○ 1. Confort ○ 2. Securité ○ 3. Tarif raisonnable ○ 4. Disponibilité ○ 5. Propreté ○ 6. Ponctualité ○ 7. Autre

11. Si 'Autre', précisez :

12. Quel est le lieu de votre travail (destination)?

13. Dans le cas ou vous combinez plusieurs modes de transport dans votre trajet, indiquez dans quel ordre les utilisez-vous? (exemple: marche à pieds+fourgon+bus+marche à pieds...). Justifiez chaque usage de mode

14. Combien de minutes dure votre trajet domicile-déstination?

○ 1. Moins de 20 min ○ 2. Entre 20 et 40 min ○ 3. Entre 40 et 60 min ○ 4. Plus de 60 min

15. Quel est le montant moyen de vos dépenses quotidiennes pour le transport?

Caractéristiques socio-professionnelles

16. Quel est votre sexe?

○ 1. Homme ○ 2. Femme

17. Quel est votre age?

18. Quelle est votre situation familiale?

○ 1. Célibataire ○ 2. Marié (e) ○ 3. Divorcé (e) ○ 4. Veuf (ve)

19. Quel est votre lieu de résidence?

20. Quelle est votre profession?

○ 1. Commerçcant ○ 2. Fonctionnaire ○ 3. Fonction libérale ○ 4. Agriculteur ○ 5. Etudiant ○ 6. Retraité
○ 7. Chomeur ○ 8. Autre

21. Quelle est votre tranche de Revenu?

○ 1. Sans revenu ○ 2. Moins de 15 000DA ○ 3. Entre 15 000 et 30 000DA
○ 4. Entre 30 000 et 50 000DA ○ 5. Plus de 50 000DA

22. Disposez-vous d'un véhicule personnel?

○ 1. Oui ○ 2. Non

Satisfaction des usagers de transport public local

23. Le transport public local est-il disponible dans votre commune?

○ 1. Oui ○ 2. Non

24. Y'a -t-il un manque vers certaines destinations?

○ 1. Oui ○ 2. Non

25. Quelles sont ces destinations qui ne sont pas assez couvertes par le transport public local?

26. Les lignes de transport interurbain de votre ville correspondent-elles aux flux de mobilité de la population?

○ 1. Oui ○ 2. Non

27. Les horaires de leurs passages sont-ils?

○ 1. Réguliers ○ 2. Irréguliers ○ 3. Très éspacés ○ 4. Autre

28. Si 'Autre', précisez :

29. Les tarifs vous paraissent-ils?

○ 1. Accéssibles ○ 2. Raisonnables ○ 3. Chers ○ 4. Autre

30. Si 'Autre', précisez :

31. Les axes de mobilité du transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou vous arrangent-t-ils?

○ 1. Oui ○ 2. Non

32. Si c'est Non,pourquoi?

33. D'après vous,quelles solutions peuvent etre envisagées pour améliorer la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou?

ANNEXE "2"

DIRECTION DES TRANSPORTS DE LA WILAYA DE TIZI OUZOU

E T A T D E S L I G N E S
ARRETE AU 08/09/15
AZAZGA

L I G N E	FA/AB	AC / MCB	OPERATEURS	CAPACITE
AZAZGA---->OUARGLA	0/ 0	2 / 0	1	91
AZAZGA---->TIZI OUZOU	12/ 0	3 / 14	26	707
TIZI OUZOU---->AZAZGA	0/ 0	2 / 0	1	87
TALA TEGANA---->AZAZGA	3/ 1	0 / 4	7	110
IDJEUR---->AZAZGA	26/ 0	0 / 4	28	395
BOUZEGUENE---->AZAZGA	73/ 0	0 / 25	96	1369
AZAZGA---->FREHA	31/ 1	0 / 13	44	599
IFIGHA---->AZAZGA	18/ 0	0 / 5	21	307
HOURA---->AZAZGA	3/ 0	0 / 0	3	36
AIT AZIZ---->AZAZGA	0/ 0	0 / 1	1	15
ILLOULA OUMALOU---->AZAZGA	22/ 0	0 / 12	33	458
MEZGUENE---->AZAZGA	1/ 0	0 / 0	1	12
TAKHLIDJTH---->AZAZGA	1/ 0	0 / 0	1	13
AOURIR---->AZAZGA	18/ 0	0 / 7	25	328
AIT BOUADA---->AZAZGA	4/ 0	0 / 0	3	50
FREHA---->AZAZGA	46/ 0	0 / 27	66	991
SAHEL---->AZAZGA	3/ 0	0 / 0	3	36
AKERROU---->AZAZGA	4/ 0	0 / 2	6	83
YAKOURENE---->AZAZGA	33/ 0	1 / 16	43	679
AIT ISSAD---->AZAZGA	4/ 0	0 / 1	5	63
AIT SALAH---->AZAZGA	1/ 0	1 / 1	3	39
AGHRIBS---->AZAZGA	6/ 0	0 / 0	6	75
MEKLA---->AZAZGA	16/ 0	0 / 1	17	225
AIT KHELILI---->AZAZGA	5/ 0	0 / 0	5	68
IMSOUHAL---->AZAZGA	11/ 0	0 / 4	15	199
IFIGHA VGE---->AZAZGA	2/ 0	0 / 0	2	27
TABOURT---->AZAZGA	1/ 0	0 / 1	2	27
TAKOUCHT---->AZAZGA	1/ 0	0 / 3	4	60
AZAZGA---->YAKOURENE	18/ 0	2 / 4	18	342

AHRIK---->AZAZGA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 12
ZEKRI---->AZAZGA	! 4/ 0!	0 / 0	! 4	! 45
AZROU---->AZAZGA	! 4/ 0!	0 / 8	! 11	! 178
AIT BOUALI---->AZAZGA	! 0/ 0!	0 / 1	! 1	! 15
AZEFFOUN---->AZAZGA	! 4/ 0!	0 / 0	! 4	! 57
IFLISSEN---->AZAZGA	! 0/ 0!	0 / 1	! 1	! 15
CHEBEL---->AZAZGA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 15
BOUAOUNE---->AZAZGA	! 5/ 0!	0 / 2	! 6	! 101
AZAZGA---->MEKLA	! 8/ 0!	0 / 0	! 7	! 115
AIT OUMALOU---->AZAZGA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 15
AZAZGA---->TINKICHT	! 1/ 0!	0 / 1	! 2	! 27
TAOURIRT ADEN---->AZAZGA	! 2/ 0!	0 / 0	! 2	! 27
DJEMAA SHARIDJ---->AZAZGA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 11
AIT CHAFAA---->AZAZGA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 15
T O T A L	!397/ 2!	11/ 158	! 529	! 8139

DIRECTION DES TRANSPORTS DE LA WILAYA DE TIZI OUZOU

E T A T D E S L I G N E S

ARRETE AU 08/09/15

DRAA BEN KHEDDA

L I G N E	FA/AB	AC / MCB	OPERATEURS	CAPACITE
DRAA BEN KHEDDA---->BEJAIA	0/ 0	1 / 0	1	30
DRAA BEN KHEDDA---->TIZI OUZOU	24/ 0	22 / 38	77	2156
TIZI OUZOU---->DRAA BEN KHEDDA	7/ 0	10 / 13	29	720
SIDI NAMANE---->DRAA BEN KHEDDA	20/ 0	0 / 6	26	362
AIT KHERCHA---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	12
DRAA EL MIZAN---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	12
DRAA BEN KHEDDA---->TIRMITINE	2/ 0	0 / 1	3	42
A.YAHIA MOUSSA---->DRAA BEN KHEDDA	49/ 0	3 / 31	76	1387
ZEBOUDJ KARA---->DRAA BEN KHEDDA	7/ 0	0 / 4	10	155
DRAA BEN KHEDDA---->TADMAIT	1/ 0	2 / 1	3	88
TIRMITINE---->DRAA BEN KHEDDA	57/ 0	0 / 20	73	1028
AIT SAADA---->DRAA BEN KHEDDA	7/ 0	0 / 2	9	113
DRAA BEN KHEDDA---->SID ALI BOUNAB	5/ 0	0 / 2	6	91
MAATKAS---->DRAA BEN KHEDDA	7/ 0	0 / 2	9	116
SIDI ALI BOUNAB---->DRAA BEN KHEDDA	15/ 0	0 / 0	12	214
HIDOUSSA---->DRAA BEN KHEDDA	0/ 0	0 / 1	1	12
DRAA BEN KHEDDA---->HIDOUSSA	0/ 0	0 / 1	1	12
TADMAIT---->DRAA BEN KHEDDA	5/ 0	0 / 10	15	276
ZERROUDA---->DRAA BEN KHEDDA	8/ 0	0 / 0	8	100
MENACERA---->DRAA BEN KHEDDA	2/ 0	0 / 1	2	45
AIT AARIF---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	11
BERKANA---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	15
ALLALA---->DRAA BEN KHEDDA	2/ 0	0 / 0	2	23
AIT ARIF---->DRAA BEN KHEDDA	2/ 0	0 / 2	4	60
DRAA BEN KHEDDA---->ZEROUDA	0/ 0	0 / 1	1	15
BORDJ SERAOU---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	12
OULED OUARETH---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	15
DRAA BEN KHEDDA---->OUED KESSARI	1/ 0	0 / 0	1	17
DRAA BEN KHEDDA---->DRAA EL MIZAN	0/ 0	1 / 0	1	25

AIT YAHIA---->DRAA BEN KHEDDA	! 2/ 0!	0 / 0	! 2	! 25
BAHALOUL---->DRAA BEN KHEDDA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 15
DRAA BEN KHEDDA---->A.YAHIA MOUSSA	! 0/ 0!	0 / 1	! 1	! 30
DRAA BEN KHEDDA---->ZEBOUDJ KARA	! 0/ 0!	0 / 1	! 1	! 15
BOUMHALA---->DRAA BEN KHEDDA	! 1/ 0!	0 / 1	! 2	! 44
DRAA BEN KHEDDA---->AIT KHERCHA	! 1/ 0!	0 / 0	! 1	! 17
TIZI OUZOU---->DRAA BEN KHEDDA	! 0/ 0!	0 / 2	! 2	! 48
DRAA BEN KHEDDA---->OULED OUARETH	! 1/ 6!	13 / 0	! 4	!1950
DRAA BEN KHEDDA---->BOUKHALFA	! 0/ 3!	0 / 0	! 2	! 306
DRAA BEN KHEDDA---->OUED AISSI	! 0/ 2!	0 / 0	! 2	! 204
T O T A L	!233/ 11!	52/ 141	! 394	! 9818

DIRECTION DES TRANSPORTS DE LA WILAYA DE TIZI OUZOU

E T A T D E S L I G N E S

ARRETE AU 08/09/15

DRAA EL MIZAN

L I G N E	FA/AB	AC / MCB	OPERATEURS	CAPACITE
DRAA EL MIZAN---->ALGER	0/ 0	2 / 0	1	109
DRAA EL MIZAN---->ROUIBA	0/ 1	0 / 2	3	136
DRAA EL MIZAN---->TIZI OUZOU	15/ 2	17 / 16	42	1521
DRAA EL MIZAN---->ISSER	3/ 0	0 / 1	4	65
DRAA EL MIZAN---->GARE OMAR	18/ 0	0 / 1	19	247
M'KIRA---->DRAA EL MIZAN	13/ 0	0 / 0	13	164
DRAA EL MIZAN---->DRAA BEN KHEDDA	1/ 0	0 / 0	1	12
A.YAHIA MOUSSA---->DRAA EL MIZAN	9/ 0	0 / 1	10	130
OULED ITCHIR---->DRAA EL MIZAN	17/ 0	0 / 1	17	224
TIZI GHENIFF---->DRAA EL MIZAN	24/ 0	0 / 6	30	476
DRAA EL MIZAN---->BOGHNI	36/ 0	0 / 5	41	559
ASSI YOUCEF---->DRAA EL MIZAN	2/ 0	0 / 0	1	27
BOUNOUH---->DRAA EL MIZAN	9/ 0	0 / 2	11	145
BENI MENDES---->DRAA EL MIZAN	1/ 0	0 / 0	1	17
BOUMAHNI---->DRAA EL MIZAN	12/ 0	0 / 3	15	203
BENI KOUFFI---->DRAA EL MIZAN	2/ 0	0 / 0	2	22
ICHOUKRANE---->DRAA EL MIZAN	1/ 0	0 / 0	1	15
SENANA---->DRAA EL MIZAN	2/ 0	0 / 1	3	38
DRAA SACHEM---->DRAA EL MIZAN	1/ 0	0 / 0	1	12
BOGHNI---->DRAA EL MIZAN	4/ 0	0 / 0	4	53
FRIKAT---->DRAA EL MIZAN	2/ 0	0 / 0	2	23
DRAA EL MIZAN---->OUADHIAS	1/ 0	0 / 0	1	15
DRAA EL MIZAN---->SENNANA	1/ 0	0 / 0	1	12
MARAKO---->DRAA EL MIZAN	1/ 0	0 / 0	1	12
DRAA BEN KHEDDA---->DRAA EL MIZAN	0/ 0	1 / 0	1	25
DRAA EL MIZAN---->ICHOUKRANE	2/ 0	0 / 0	2	27
ELHAMAM---->DRAA EL MIZAN	1/ 0	0 / 1	2	28
TAFOUGHALT---->DRAA EL MIZAN	9/ 0	0 / 1	10	141
DRAA EL MIZAN---->REGHAIA	0/ 0	1 / 0	1	61
T O T A L	187/ 3	21/ 41	241	4519

Références bibliographiques

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

Ouvrages :

- AHMED ZAID M, (2011). « Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale », in renewal of public intervention and contemporary crisis. Towards the emergence of a new form of regulation ? Ouvrage collectif sous la direction de BANCE Philippe et BERNIER Luc, publication du CIRIEC, Wiley Blackwell.
- AYDALOT P, (1985). « Economie régionale et urbaine », édition ECONOMICA.
- BAUBY P, (2011). «Service public, services publics», La documentation française, Paris.
- CARBAJO J, (1997). « Droit des services publics », édition DALLOZ, Paris.
- CHANSON-JABEUR C et MUSETTE S, (2000). « Transport urbain et interurbain en Algérie », CREAD, Alger
- CHOAY F, (1994). « La règne de l'urbain et la mort de la ville», édition Paris SEUIL.
- CURIEN N, (2000). « Economie des réseaux », édition LA DECOUVERTE, Paris.
- FRANCOIS LACHAUME-.J, BOITEAU-C, PAULIAT-H, (2000). « Grands services publics », édition DALLOZ.
- GAULT M, (1989). « Villes intermédiaires pour l'Europe ? », édition SYROS alternatives.
- GREFFE X, (1994). « Economie des politiques publiques », édition DALLOZ, Paris.
- ISLI M, (2002). « L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », in ouvrage « Transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD.
- LACOUR C et PUISSANT S, (1999). « La métropolisation. Croissance, diversité, fractures », édition Anthropos, Paris.
- LAJUGIE J, (1974). « Les villes moyennes », édition CUJAS.
- LEVEQUE F, (2000). « Concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public », édition CNRS, Paris.
- MERLIN P, (1984). « La planification des transports urbains », édition MASSON, Paris

- POLESE M ET SHEARMUR R. « Economie urbaine et régionale : introduction à la géographie économique»
- PUMANI D, (1982). « La dynamique des villes », édition ECONOMICA, Paris.
- QUINET E, (1998). « Principes d'économie des transports », édition ECONOMICA, Paris
- WOLKOWITSCH, (1982). « Géographie des transports », édition ARMAND COLLIN.

Articles et rapports :

- AGUILERA-BELANGER. A, BLOY. D, Marie Andrée BUISSON, Jean Michel CUSSET, MIGNET. D : « Localisation des activités et mobilité », Laboratoire d'Economie des Transports, 1999.
- AHMED ZAID M et RAMDINI S, (2013). « Global performance and public service'mission of National Company of the rail Transports (SNTF) in Algeria in context of change. Case study, The future of the public enterprise, Mission, performance and governance: Learning from success and failures, 9-10/09/2013.
- BAOUNI. « Les disfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ».
- BAUMOL W.J, (1982). « Contestable market : an uprinsing in the theory of industry structure », American economic review, vol 72, n°1.
- BELHEDI A, (2007). « Les villes intermédiaires en Tunisie, villes intermédiaires dans le monde arabe », Cahier n°19, GREMAMO.
- BOUBAKOUR. « Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et solutions proposées », CREAD.
- BOUKERZAZA A, (2007). « la ville algérienne en question », in revue vies des villes, hors séries.
- BRENNETOT, (2011). « Les géographes et justice spatiale : géographie d'une relation compliquée », Annales de géographie.
- CARL C. « Infrastructures de transport, mobilité et croissance ».
- CHALAYE N et LE GAC M, (2007). « Les transports urbains à Alger : un secteur en gestation ».

- HORGUES-DEBAT, Service public et au public : « de quoi parle-t-on ? Définition et classement des termes et des concepts », ADRETS, Novembre 2007.
- KAUFMANN. V, JEMELIN. C : « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?», EPFL, LASUR, Lausanne 2004.
- KAUFMANN. V – SCHULER. M – CREVOISIER. O –ROSSEL. P, 2003 : « Mobilité et Motilité de l'intention à l'action », Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- LEVEQUE F. « concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public », in Thierry Kirat et Evelyne Servenin « Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action ». Paris, CNRS Editions, à paraitre en 2000.
- NADOU F, (2011). « La notion de villes intermédiaires, une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques ».
- PENARD T, (2003). « Economie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique », Université de Rennes.
- YESGUER H, (2008). « Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales isolées. Le cas de la kabylie », les cahiers scientifiques du transport.

Colloques, séminaires et rapports et divers :

- AHMED ZAID M, cours. « Stratégie de développement territorial », MTIP.
- AHMED ZAID M, cours. « Management de développement territorial », MTIP.
- STOFFAES C. « Services publics, question d'avenir », rapport
- FONDATION FITZBACK Monique. « La politique québécoise de mobilité durable ».
- MADANI MOHAMED, (2008). « 25 ans de la sociologie urbaine en Algérie »
- RAMDINI, cours. « Grans services publics territoriaux », MTIP.
- RGPH 2008
- STOFFAES C. « Services publics, question d'avenir », rapport
- UIA, (1999). « Déclaration de Lleida sur les villes intermédiaires et l'urbanisation du monde ».

Thèses :

- BENKHENNOUCHE L. « Le transport et la configuration de la ville : quelle interaction ? cas de la ville de Bejaia ».

- MADANI S, (2012). « Mutations urbaines récentes dans les villes intermédiaires en Algerie : cas de Sétif ».

- Nathalie Brevet, (2008). « Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ? Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes », Université PARIS-EST, 2008.

- RAMDINI S, (2010). « Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Premices d'une politique de la ville ? ».

Textes réglementaires :

- Journal officiel de la république algérienne n° 15/2006
- L'ordonnance n°67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres.
- La loi n°88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisation des transports terrestres.
- La loi 01-13 du 07 Août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.
- La loi 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune
- La loi 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya
- Le decret 90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des DTW.
- PATW 2012

Sites internet :

- http://en.forumviesmobiles.org/comment/25
- http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/michel-bassand-455
- www.ministeredestransports.gov.dz
- http://www.territorial.fr
- http://www.tiziouzou-dz.com/
- http://www.ons.dz
- www.joradp.dz

Table des matières

Liste des tableaux, figures et annexes :

Tableau 1 : Evolution de la population en Algérie selon la dispersion 29
Tableau 2 : Strates définies par les deux lois 2001-20 et 2006-06 31
Tableau 3 *:* Consistance et capacité des moyens de transport (Autobus, Bus, taxi et fourgon) des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou..... 36
Tableau 4 *:* Nombre d'entreprises industrielles et l'effectif d'emplois qu'elles créent..... 38
Tableau 5 : Nombre d'entreprises créées Par ANSEJ durant l'année 2014 39
Tableau 6 : Liste des sites touristiques de la wilaya de Tizi-Ouzou..... .41
Tableau 7 : Nombre des établissements scolaires : Primaires, CEM et Lycées 43
Tableau 8 *:* Infrastructures de sports de la wilaya de Tizi-Ouzou 49
Tableau 9 : Nombre d'entreprises industrielles des trois villes intermédiaires 48
Tableau10 : Activité commerciale des trois villes intermédiaires..... 50
Tableau11 : Superficie agricole des trois villes intermédiaires 50
Tableau 12 : population urbaine et rurale des trois villes intermédiaires 51
Tableau 13 : Equipements sanitaires et postaux des trois villes intermédiaires 53
Tableau 14: Répartition du parc TAXI de la wilaya de Tizi-Ouzou (2014) 94
Tableau 15 : Les flux en provenance de la ville de Tizi-Ouzou..... 97
Tableau 16: répartition du parc roulant à Azazga, DBK et DEM..... 117

Figure 1 : destination principale des enquêtés à DBK..... 55
Figure 2: destination principale des enquêtés à Azazga..... 56
Figure 3: destination principale des enquêtés à DEM..... 56
Figure 4: Consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou 90
Figure 5: Les modes de transport les plus utilisés par les citoyens..... 93
Figure 6: Taux de satisfaction des usagers du transport public local..... 94
Figure 7 : Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (Azazga) 105
Figure 8: Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (DBK) 105
Figure 9 : Demande transport par tranche d'âge et par la fonction (DEM) 106
Figure 10 : Part des catégories de population dans les groupes interrogés 106
Figure 11 : Fréquence des déplacements catégories socio-économiques 107
Figure 12: Destinations habituelles des usagers du transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou..... 108
Figure 13 : Les modes de déplacements à Azazga..... 110

Figure 14 : Les modes de déplacements à DBK 111
Figure 15: Les modes de déplacements à DEM 112

Carte 1 : Taille et densité de la population des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou en 2008 30
Carte 2 : Classification des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou selon les classes de population en 2008 31
Carte 3 : Identification des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou selon le critère démographique 33
Carte 4: Consistance du réseau Routier de la wilaya de Tizi-Ouzou 34
Carte 5 : Les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou 67
Carte 6: Offre de transport par commune de la wilaya de Tizi-Ouzou 95
Carte 7 : Réseau de flux de mobilité engendré par les villes intermédiaires d'Azazga, DBK et DEM 107

Annexe 1: Questionnaire 138
Annexe 2 : Lignes de transports de transport public local des villes d'Azazga, DBK et DEM 140

TABLE DES MATIERES

Introduction générale.....1

Partie 1 : Structuration spatiale des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : A la recherche d'une critériologie.....7

Introduction de la Partie 1 7
Chapitre 1 : Essai de définition de la notion de ville intermédiaire 8
1- La ville intermédiaire, unité territoriale multidimensionnelle 8
1-1 définition de la ville.....8
1-2 Cadre législatif des villes en Algérie 10
1-3 Typologie des villes 14
1-3-1 Typologie selon la taille 15
1-3-2 Typologie selon la fonction urbaine 16
1-3-3 Typologie selon le mode de production.....17
2- Les villes intermédiaires 18
2-1 Autour de la notion de ville intermédiaire 18
2-1-1 définition du concept de ville intermédiaire 18
2-1-2 Rapport entre ville intermédiaire et ville moyenne 20
2-2 Importance du rôle des villes intermédiaires 22
2-3 Elaboration d'une critériologie fonctionnelle d'identification des villes intermédiaires.24

Chapitre 2 : Identification des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Application aux villes d'AZAZGA, DBK et DEM..... 28
1-Détermination des villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou 28
1-1 Selon la taille démographique.....28
1-1Accessibilité/Connectivité 34
1-2Economie et tourisme 37
1-3Sociale/Education/Santé 42
1-4Le critère politico-institutionnel 45
1-5Critère culturelle et loisirs.....45
1-6Le critère environnementale 46
2-Approche comparative des trois villes intermédiaires : AZAZGA, DBK, DEM 47
2-1 Analyse des villes intermédiaires selon les moteurs de développement.....48

2-1-1 L'économie 48
2-1-2 La démographie 51
2-1-3 La qualité de vie et le niveau d'équipements 52
2-1-4 La mobilité 54
2-2Typologie des villes intermédiaires 58
2-3 Le rôle de l'Etat dans l'émergence et l'affirmation des villes intermédiaires 59
Conclusion de la Partie 1 63

Partie 2 : Mobilité et transport public local dans les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou : Cas d'Aazazga, DBK et DEM 64

Introduction de la partie 2 64
Chapitre 1 : Réflexions conceptuelles sur le service public des transports 65
1-Le transport entant que service public en réseau 65
1-1-La notion de service public 65
1-2La conception industrielle et la notion de service public en réseau 68
1-2-1 La notion « réseau » 69
1-2-2 Les caractéristiques des réseaux 69
1-2-3Les spécificités des services publics en réseau 70
1-3 Les grandes catégories de services publics 71
1-3-1 Les SPA 72
1-3-2 Les SPIC 72
1-1 Les principes régissant les services publics 74
1-4-1 Le principe d'égalité : *Paradoxe de la tarification des transports* 74
1-4-2 Le principe de continuité :
Permanence ou régularité du service publique des transports 75
1-4-3 Le principe d'adaptabilité : *Quel défit à relever par les transports* 76
2- Généralité sur le secteur des transports 77
2-1 Les modes de transport 77
2-1-1 Les transports terrestres 77
2-1-2 Les transports par voie navigables 78
2-1-3 Les transports maritimes 78
2-1-4 Les transports aérospatial 79
2-1-5 Le transport multimodal 79

2-2 Evolution du cadre institutionnel et réglementaire des transports en Algérie 79
2-2-1 Organisation institutionnel du secteur des transports terrestres 80
2-2-2 Organisation réglementaire du secteur des transports terrestres 82

Chapitre 2 : Etat des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Cas des villes intermédiaires d'AZAZGA, DBK et DEM 89
1- Analyse de réseau de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou 95
1-1 Le réseau d'infrastructure 95
1-1-1 Les infrastructures routières 95
1-1-2Les infrastructures ferroviaires 92
1-2Les modes de transport public local de la wilaya de Tizi-Ouzou 92
1-2-1 Le transport public routier 92
1-3Décortication du réseau de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou 96
1-3-1Le réseau de transport inter wilaya 96
1-3-2Le réseau de transport intercommunal 96
1-3-3Le réseau de transport urbain 97
1-3-4Le réseau de transport rural 98
1-4Prospectives de développements de secteur 98
2-Place des transports dans la liaison des villes intermédiaires d'AZAZGA, DBK etDEM . 99
2-1 Mobilité, Système de transport et organisation de l'espace 99
2-1-1 La notion de système de transport 99
2-1-2 Interaction entre espace et transport 100
2-1-3 La notion de mobilité et réseau de ville intermédiaire 101
2-1-4 Les spécificités de la demande de transport dans les trois villes intermédiaires 104
2-2 Système de transport des villes intermédiaires d'AZAZGA, DBK et DEM 113
2-2-1 L'infrastructure (couche basse) 132
2-2-2 La couche haute (offre de transport) 117
2-2-3 L'info-structure 119
Conclusion de la Partie 2 121

Conclusion générale 122
Références bibliographiques 135
Liste des tableaux, figures et annexes 140
Table des matières 142