RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITÉ MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU

FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE GESTION
DÉPARTEMENT DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

THÈSE DE DOCTORAT EN SCIENCES ÉCONOMIQUES

Thème

«ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU ET D'UN PÔLE URBAINS RÉGIONAUX RÉFÉRENCE EMPIRIQUE À LA GRANDE-KABYLIE ».

Directeur de Recherche :
Professeur TESSA Ahmed

Présentée et soutenue par :
M^me^ MAACHA Dehbia

Jury composé de:

Président : M^r^ BENABDELLAH Youcef, Professeur à l'ENSSEA d'Alger,
Rapporteur : M^r^ TESSA Ahmed, Professeur à l'UMM TO,
Examinateurs : M^r^ ZEPF Marcus, Professeur à l'Université de Grenoble (France),
M^r^ OUALIKENE Selim, Maître de conférences classe A à l'UMM TO,
M^r^ SI-MOHAMED Djamal, Maître de conférences classe A à l'UMM TO.

Date de soutenance : 12/12/2013

Remerciements

Notre reconnaissance va d'abord au professeur DAHMANI Mohamed qui a bien voulu assurer la direction scientifique de cette thèse. Nous le remercions tout particulièrement de nous avoir toujours accordée une grande liberté de recherche et de nous avoir constamment prodiguée conseils et encouragements.

Nous remercions également Mr le professeur TESSA Ahmed qui a accepté de poursuivre la direction de ce travail et de nous faire soutenir. Qu'il trouve ici l'expression de notre profonde gratitude et sincère reconnaissance.

Nos remerciements vont aussi au professeur BENABDELLAH Youcef qui a accepté de présider le jury ainsi qu'aux examinateurs, Mr ZEPF Marcus, Mr OUALIKENE Selim et Mr SI-MOHAMED Djamal, qui ont bien voulu évaluer cette thèse.

Nous tenons à associer Mme BERGER Martine à ces remerciements. Nous avons gardé un profond souvenir de ses entrevues à La SORBONNE. Elle accepta ensuite, malgré ses hautes et très nombreuses occupations, de nous accueillir tout au long de nos stages, nous donnant des avis pertinents avec la plus parfaite amabilité. Nous avons conscience de tout ce que nous lui devons.

Mes remerciements s'adressent aussi au professeur SEMMOUD Bouziane pour ses précieux conseils et orientations qui ont contribué à l'amélioration et à l'approfondissement de notre travail.

Nous exprimons également notre vive et sincère reconnaissance à tous ceux ou celles qui m'ont aidée et/ou soutenue, en particulier ma mère, Anne-Marie, Brahim, Djamila, Farida, Mohamed Esghir, Nabila, Rachid, Slimane, pour la réalisation de ce travail.

Nous remercions par ailleurs tous les présidents des 32 communes que nous avons enquêtées qui ont bien voulu nous faciliter la tâche, notamment pour le remplissage des questionnaires ainsi que tous les agents des APC (Assemblée Populaire Communale) qui ont encouragé ou participé à cette enquête.

Je tiens particulièrement à remercier mon mari. Sans lui et sans son soutien, je n'aurais jamais pu réaliser cette thèse.

A

- *La mémoire de mon père et de mon frère Mourad,*
- *Mon mari et ma fille KARIN,*
- *Ma famille et belle famille.*

Introduction générale

Dans le monde, il en résulte une tendance générale et universelle à l'urbanisation des populations mondiales. La ville est perçue comme un facteur de développement et de croissance économique et sociale, un instrument d'aménagement du territoire, de gestion des populations.

Généralement l'urbanisation est souvent liée à de nombreux facteurs de localisation : présence de l'eau (fleuves, rivières, mer, etc.), terres agricoles, forêts, matières premières, industries extractives, énergie, industries manufacturières, institutions politique et religieuse centralisées, population abondante, attractivité, infrastructures, proximité et mobilité, paix et stabilité politique.

L'Algérie et la Kabylie n'échappent pas à ce phénomène global ; le taux d'urbanisation est passé de 20 % en 1954 à 80 % en 2008 (RGPH 2008). Rappelons que durant cette période, la population est passée de 9 millions à 36 millions d'habitants soit un quadruplement en l'espace d'un demi-siècle !

Durant ce laps de temps le pays a connu plusieurs transitions : transition révolutionnaire : indépendance politique en 1962 ; transition économique : du modèle colonial on est passé à un modèle socialiste puis à une économie ouverte mais administrée ; transition démographique : de 7 enfants/femmes en 1960-70-80 à 2,2 enfants/femmes en 2010 ; transition sociale : d'une société rurale à une société urbaine ou agglomérée ; d'un revenu de 1 000 $ US en 1960-70 à 7 000 $ US/habitant.

L'objet de notre thèse est de traiter, à partir de toutes les données et phénomènes évoqués ci-dessus, de l'émergence d'un réseau et d'un pôle urbains régionaux, illustré par l'exemple de la Grande-Kabylie, en totale rupture avec l'histoire sociale et économique de la dite région.

Nous tenterons de voir comment ce nouvel espace urbain et économique paradoxal a-t-il pu se construire malgré l'absence de facteurs de localisation vitaux, indispensables à la formation des petites et moyennes villes, de grosses agglomérations de montagne dépourvues de vecteurs de développement économique et social (matières premières, espace foncier, énergie, industries manufacturières…) ? Quelles sont alors ces forces qui poussent à l'émergence de ces unités urbaines tant en montagne que dans les vallées ou le long du littoral kabyles ? Est-ce la redistribution de la rente pétrolière, c'est-à-dire l'investissement public ? Est-ce les transferts de l'émigration ? Est-ce la dynamique entrepreneuriale locale ? Est-ce les trois facteurs à la fois ?

C'est à toutes ces interrogations, à ces questionnements d'ordre économique et spatial que nous tenterons d'apporter quelques éléments de réponses à ce paradoxe économique kabyle.

L'originalité de ce thème justifie, en premier lieu, le choix de notre recherche. En second lieu, nos lieux de résidence et d'exercice de notre profession ainsi que notre vécu dans la région, nous ont facilité la tâche.

Les études sur la Kabylie ne manquent pas : revue de la littérature : géographique (L. DUJARDIN, M.-M. ZENBOUDJI, M. –S. KEBAILI), économique (Md. DAHMANI, S. OUALIKENE, D. SI-MOHAMED, A. TESSA), historique (Y. ADLI, HANOTEAU et LETOURNEUX, M.-S. FEREDJ, E. MASQUERAY, A. MAHE…).

Toutes ces études s'interrogent sur le fait que la Grande-Kabylie, durant des siècles, n'a pas secrété de villes malgré ses fortes densités démographiques ? Il a fallu attendre la fin du 20ème siècle pour voir émerger tout un réseau de petites et moyennes villes aussi dynamiques les unes que les autres.

Les trois hypothèses que nous comptons vérifier sont :

- Le modèle public : investissement public et développement des agglomérations. Volonté politique de fixer les populations locales dans le cadre de l'aménagement du territoire ;
- Le modèle privé : transferts de l'émigration et développement local des villes. Accumulation privée locale (bourgeoisie commerciale et industrielle) et libéralisation économique du pays ;
- Le modèle mixte : combinaison de tous ces facteurs.

Avant d'entamer ce travail, il y a lieu de délimiter notre objet d'étude. Selon A. MAHE « la Grand-Kabylie commence à l'Ouest où finissait la Mitidja algéroise et couvrait le massif central kabyle et le Djurdjura jusqu'à l'Oued Sahel / Soummam qui la sépare de la Petite Kabylie » [1]. La Kabylie a été haute, basse, grande, petite. Ce sont des régions qui ne correspondent guère à des caractéristiques objectives. Ce sont des zones qui correspondent à des frontières extrêmement fluctuantes.

[1] A. MAHE, « Histoire de la Grande- Kabylie XIXème-XXème siècles : Anthropologie historique du lien social dans les communautés villageoises », éd. BOUCHENE, Paris, 2001, p. 41.

Tous les chercheurs s'accordent pour reconnaître que l'Oued Sahel / Soummam sépare la Grande – Kabylie de la Petite - Kabylie. Par contre, il y a une confusion au sujet des limites de la haute et de la basse Kabylie. Par conséquent, les chercheurs ont pris l'habitude de distinguer la Grande - Kabylie de la Petite - Kabylie en se référant, pour l'essentiel, aux découpages administratifs qui, depuis l'époque ottomane, ont rattaché les régions de la rive gauche de la Soummam à l'Algérois et celles de la rive droite au Constantinois.

Pourtant, le découpage en Grande - Kabylie et Petite - Kabylie par les Kabyles eux-mêmes ne rejoint pas la frontière administrative qui suit le lien social dans les communautés villageoises, cours de l'oued Sahel / Soummam. Ainsi l'arrière-pays de Béjaïa comme le versant nord du Djurdjura sont exclus de la Grande - Kabylie pour être rattachés, respectivement à la Petite –Kabylie et à la basse Kabylie.

La Grande - Kabylie qui fera l'objet de notre thèse est constituée de l'actuelle wilaya de Tizi-Ouzou à laquelle s'ajoutent « Bordj- Ménaïel, Abbo (Sidi Daoud), Dellys, Haussonvilliers (Naciria), Isser, Rebeval (Baghlia), Bouira, Cheurfa, Ahl- El-Ksar, Bechloul, Haizer, Maillot (M'Chadallah), Aomar, Palestro (Lakhdaria), Béni-Amrane, Bouderbala, Guerrouma, Maala, Thiers (Kadiria) »[1], en raison des liens multiples existant entre- eux. En d'autres termes, l'ex- département de Tizi-Ouzou comprenait sept (07) arrondissements : Tizi-Ouzou, Azazga, Bordj-Ménaïel, Bouira, Draâ-El-Mizan, Fort-National (Larbaâ-Nath-Irathen), Palestro (Lakhdaria).

On dira que le mode de vie urbain est en voie de généralisation pendant que son pendant rural rétrécit. Dans les pays développés, la grande majorité de la population vit en ville. Il en va différemment dans les pays du Tiers -Monde, pourtant la population urbaine, qui représente déjà près d'un tiers du total [2], y est en croissance très rapide.

L'essentiel de la croissance urbaine s'est produite depuis la révolution industrielle, et même depuis le 20ème siècle en dehors des pays d'Europe. Vers 1 800, Londres était la ville la plus importante du monde occidental avec environ 1 million d'habitants (Pékin atteignait également cet effectif), Paris, la seconde, comptait 600 000 et aucune ville américaine ne dépassait le chiffre de 100 000 habitants. Quant aux pays du Tiers- Monde, c'est au cours du 20ème siècle que la vague de croissance s'est réellement amorcée.

[1]Journal Officiel de la République Algérienne, 05 Novembre 1963, p.1. 117, 1.118, 1.119.

[2]P. MERLIN, « La croissance urbaine », PUF, Paris, 1994, p. 3 et suivantes.

« On estime qu'aujourd'hui quelque 45 % de la population de la planète, soit près de 2,5 milliards d'humains vivent en ville. Ils n'étaient que 750 millions environ (30 % de la population de la planète) vers 1950 et atteindront, d'après les prévisions des Nations -Unies, 5 milliards vers 2025 (sur 8 milliards au total) »[1]. La croissance urbaine ne s'appréhende pas seulement à travers des chiffres de la population. Elle prend aussi la forme d'une croissance spatiale qui résulte du jeu combiné et multiplicatif de la croissance démographique et de l'augmentation d'espace par individu.

Enfin, au- delà même des villes, il ne faut pas perdre de vue que le mode de vie urbain tend à s'imposer, au moins dans les pays développés, aux habitants résidant à la campagne. En effet, sur le plan spatial lui-même, la distinction avec le monde rural est de plus en plus délicate à opérer.

En ce qui concerne l'urbanisation en Algérie, on considère que c'est un phénomène fort ancien par ses racines : Timgad, Tipaza, Djemila, Béjaïa, Tlemcen, Constantine, Lambèse. Mais à la veille de la colonisation française, on pouvait estimer la proportion de la population urbaine à 5 % en Algérie, contre 7 à 8 % au Maroc, et 12 à 13 % en Tunisie.

Le pays comptait alors une vingtaine de villes, les unes de taille moyenne (Alger et Constantine) abritaient 30 000 habitants, les autres, petites, (Tlemcen, Nedroma, Miliana, Béjaïa, Annaba, Tébessa), de l'ordre de 5 000 à 10 000 habitants. Cependant, ces petites villes avaient un rôle relativement actif par rapport à leurs campagnes : centre du pouvoir, lieu d'échange commercial, etc.

La colonisation s'est appuyée, comme le régime ottoman, sur les nœuds urbains, mais avec des modalités différentes. Elle a développé les cités portuaires, afin de faciliter les échanges avec la métropole ; elle a créé de toutes pièces des villes destinées à contrôler et commander certains espaces (Sidi-Bel-Abbès, Orléans ville (actuel Chlef), Sétif, Batna) ; elle a au contraire délaissé des villes intérieures qui ne correspondaient pas à ses préoccupations stratégiques, et qui ont fait progressivement figure de villes déchues (Nedroma, Miliana, Mila). Un réseau nouveau est apparu, un tissu économique nouveau émerge.

C'est à partir de 1930 que se manifeste la grande poussée urbaine : les terres agricoles ont fait leur plein, la crise économique jette sur les routes les chômeurs, la croissance démographique déclenche un exode rural important. Après la crise de 1929, la France ferme

[1] P. MERLIN, op. , cité. , p. 3 et suivantes.

ses portes à l'émigration algérienne. Fait symptomatique, c'est en 1930-31 qu'apparaissent à Alger et à Constantine les premiers bidonvilles[1].

En 1954, le taux d'urbanisation du pays était de 25 % ; l'Algérie demeurait un peu moins urbanisée que le Maroc et la Tunisie, mais la décennie de la guerre a brusquement accéléré le processus. L'insécurité, les regroupements de la population rurale, les départs massifs hors des frontières, la destruction de 8000 villages, l'instauration des zones interdites, ont abouti à jeter brutalement une masse de ruraux sur les villes. Pendant la période inter-censitaire 1966-77, environ 1.7 million de ruraux sont partis en ville, soit un rythme de 130 000 par an. C'est le début de la régression de l'économie rurale.

L'urbanisation est donc le fait des 50 dernières années. Elle a été le résultat d'un puissant ou fort mouvement de déplacement des populations des campagnes vers les villes, les ruraux partent de préférence vers leur ville de proximité, leur « capitale » locale : c'est là un espace connu, qui leur permet de se familiariser avec le fait urbain ; quitte à ce que cette petite ville ne soit pour eux qu'une étape vers le chemin de la grande ville, d'un nouveau métier, d'un autre statut social.

Toutes les régions ont fourni des contingents à l'émigration. A l'instar des autres populations des régions de montagne, les populations de la Grande - Kabylie se sont déversées massivement sur Alger, celle de la Petite - Kabylie sur Constantine (pour sa partie Est) et Alger (pour l'Ouest). On sait que de nos jours 80 % du produit intérieur brut (PIB) est produit par les villes ; la part des zones rurales n'est plus que de 20 %, en moyenne mondiale.

1- Éléments de problématique

Spatialement la Grande- Kabylie est l'une des plus petites unités administratives du pays, mais au plan démographique elle est l'une des plus importantes d'Algérie. En effet, elle est caractérisée par son peuplement rural plus dense (310,74 habitants / Km^2). En dehors de Tizi-Ouzou, chef-lieu du département créé par les Français à côté d'un ancien Bordj- Turc, il n'existe pas de ville en Kabylie hormis Béjaïa à l'Est, Dellys au Centre et Alger à l'Ouest. D'après Si- Mohand- Ouramdane KEBAÏLI, les cités que certains écrivains ont voulu y trouver n'étaient que de nombreux villages. Il y avait environ 1500 unités villageoises sur le versant nord du Djurdjura.

Aujourd'hui, les 1500 villages de la Grande – Kabylie se sont éclatés sous le poids du

[1]M. CÖTE, « Une poussée d'urbanisation sans précédent » in Revue mensuelle n° 3, « La ville et l'urbanisation », 1997, p. 183 et suivantes.

développement et de l'urbanisation récents ; ils s'allongent le long des routes, et tendent à se rejoindre par leurs périphéries. Parallèlement, des activités nouvelles ont émergées. Une nouvelle forme d'agglomération des populations rurales est née. Elles sont mi- villageoises, mi- urbaines ; à moitié rurales et à moitié urbaines ; un pied dans la modernité l'autre dans la tradition. L'économie rurale a cédé place à une forme d'économie plus urbaine : services, commerces, artisanat, etc.

Tizi-Ouzou est la « capitale » incontestée de la Grande - Kabylie ; mais une « capitale » récente, de taille très moyenne seulement pour une région très peuplée : « la Kabylie est traditionnellement un pays de villages, non de villes »[1]. Depuis quelques décennies, les agglomérations connaissent une cadence ou mouvement d'urbanisation exaltée ; ce qui touche sans distinction villes et villages, les périphéries, les axes routiers et les pistes agricoles ou sociales. Les activités tertiaires et les réseaux collectifs (électricité, eau, gaz de ville, assainissement) ont joué, eux aussi un certain rôle dans l'élaboration des systèmes urbains qui conditionnent toute la nouvelle organisation de l'espace. Pour la première fois dans l'histoire économique et urbaine nationale on assiste à l'émergence d'un réseau urbain régional et d'un tissu économique urbain qui s'est substitué à l'économie rurale et villageoise. C'est un fait unique dans les annales de l'espace géographique et économique de l'Algérie.

A travers cette thèse nous tenterons d'étudier les conditions qui ont permis l'émergence de cette armature urbaine, de son tissu économique et social. Cette tendance est-elle durable ? Si oui comment l'encadrer et la rendre attractive, développante et harmonieuse avec son environnement géographique et physique !

En Kabylie, l'urbanisation est présente partout mais le fait urbain est inégalement diffusé. Autrement dit, les activités économiques et tertiaires sont concentrées dans la « capitale » régionale de Tizi-Ouzou mais aussi à Ouadhias-Boghni, Azazga-Fréha, Draâ-Ben-Khedda-Maâtkas, Tizi-Ouzou-Tadmaït- Naciria-Isser-Bordj-Ménaïel-Thénia, Lakhdaria-Kadiria-Aomar-Bouira, etc. La ville des « Genêts » s'est développée au détriment de son hinterland. En effet, une kyrielle de problèmes et de déséconomies urbaines en résultent : saturation des équipements socio-économiques existants, problème de gestion des ordures ménagères, renchérissement des terrains à bâtir, crise de logement, chômage, stress dû au bruit, aux difficultés de transport, aux déséquilibres entre les offres et les demandes de tous les marchés : marché du travail, marché des biens et services, etc. Tizi-Ouzou est de moins en

[1] M. CÖTE, op. , cité. , p. 185.

moins compétitive avec les autres villes rivales ou concurrentes : Béjaïa, Blida, Boumerdes, Bordj-Bou- Arreridj, Sétif…

2- Méthode et moyens d'investigation

2-1 Choix de l'échantillon

Malgré le côté pénible de la quête des documents ou de la rédaction, nous avons réalisé notre travail grâce à ce que la montagne nous apportait par la beauté de ses paysages et l'amabilité de ses habitants. Les recherches pour une thèse sont longues et difficiles ; elles nécessitent beaucoup d'appuis :

D'abord, nous avons eu recours à l'exploitation des documents se référant à l'Algérie, à la Grande - Kabylie, à l'aménagement du territoire pour les aspects théoriques. Pour les cas concrets, nous avions puisé notre information dans les travaux de recherches, les mémoires et thèses universitaires, les articles et revues traitant du sujet, nos connaissances du terrain, nos déplacements dans toutes les zones touchées par ce phénomène, à côté des statistiques que nous avions utilisées le plus possible. Pour compléter nos statistiques, nous avons utilisé d'autres sources d'informations (officielles, publiques, éditoriales, etc.) que voici : les directions régionales de la wilaya de Tizi-Ouzou, les publications de l'Office National des Statistiques, les ouvrages traitant des théories et modèles portant sur l'économie urbaine et spatiale, enquête de terrain-interview-visite de terrain, exploitation des résultats obtenus, les périodiques, l'exploitation des quotidiens nationaux…

Ensuite, l'information « fiable » et récente ne peut être obtenue que par le biais d'enquête par questionnaire. Celui-ci sera lancé dans le but de collecter un certain nombre d'informations grâce auxquelles nous comptons compléter notre travail. Il sera donc adressé aux élus locaux et aux responsables des différents services techniques des A.P.C. (Assemblée Populaire Communale), aux agents d'urbanisme et au cadastre. La matière accumulée a été à la base de tout notre travail. Nous avons recouru à l'enquête personnelle directe. Nous avons parcouru entièrement notre zone d'étude (soit 32 communes réparties sur trois wilayas : Tizi-Ouzou, Boumerdes, Bouira).

Pour que le choix des communes soit représentatif, nous avons tenu compte des six grands ensembles physiques homogènes suivants : la zone côtière ; la Vallée du Sébaou ; la Dépression de Draâ-El-Mizan ; le Massif Central Kabyle ; le Djurdjura ; la Vallée de l'Oued-Isser.

Les communes enquêtées ont été choisies en tenant compte des grands ensembles suivants :

1- La zone côtière : Dellys, Azeffoun, Tigzirt ;
2- La Vallée du Sébaou : Azazga, Fréha, Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Naciria, Bordj-Ménaïel, Thénia ;
3- La Dépression de Draâ-El-Mizan : Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Chabet-El-Ameur ;
4- Le Massif Central kabyle: Bouzeguène, Aïn-El-Hammam, Larbaâ-Nath-Irathen, Maâtkas, Béni-Douala, Ath-Aïssi, Béni-Zmenzer, Mekla ;
5- Le Djurdjura : Assi-Youcef, Akbil, Iboudrarène, Iferhounène ;
6- La Vallée de l'Oued-Isser : Béni-Amrane, Lakhdaria, Aomar.

Enfin, l'enquête entretien a été envisagée avec les différents services des trois wilayas pour recueillir l'information sur la population, les équipements et infrastructures de base, les différents secteurs de l'activité économique de la région, etc.

2-2 Déroulement de l'enquête par questionnaire

L'enquête a été effectuée en Kabylie. Elle s'est étendue sur sept (07) mois (de mai à novembre 2006) et a porté sur 32 communes par l'intermédiaire des questionnaires et des entretiens. Deux méthodes, en effet, ont été adaptées et utilisées : d'une part, une longue série d'entretiens avec les responsables des différents services techniques des APC et des trois wilayas concernées par l'étude ; d'autre part, la diffusion d'un questionnaire auprès des communes choisies.

Le lancement du questionnaire a eu pour but de collecter un certain nombre d'informations « crédibles » et récentes lesquelles nous ont permises de compléter notre travail. Nous l'avons adressé aux élus locaux et aux responsables des différents services techniques des APC.

Cette enquête a été effectuée par nous - même et avec nos propres moyens. Néanmoins, nous avons rencontré beaucoup de difficultés telles que : l'absence d'archives, en particulier, dans les communes les plus touchées par l'insécurité durant la décennie noire et le tremblement de terre du 21 mai 2003 ; l'information disponible est dépassée, elle date du R.G.P.H 1998. Il existe donc un problème de mise à jour dans la plupart des communes enquêtées ; quand nous sommes contraint de laisser le questionnaire, il est parfois égaré par le

responsable concerné. Quand il n'est pas rempli sur place, il nous est arrivé de repartir 4 à 5 fois pour le récupérer.

Quant aux questions, elles s'ordonnent autour de plusieurs rubriques composées elles - mêmes de deux ensembles de question : celles portant sur l'aspect quantitatif et d'autres relevant de l'aspect qualitatif.

Nous avons structuré notre travail en trois parties :

La première partie intitulée « Peut-on parler de l'urbanisation en Grande - Kabylie ? ». Elle nous permettra de savoir s'il existe réellement un réseau urbain en Grande – Kabylie, d'une part et d'autre part, de quelle façon, ce réseau urbain se développe-t-il ? S'organise-t-il ? Quel est son degré d'efficacité économique et sociale, son pouvoir d'attraction, d'organisation et de fixation des populations et des espaces économiques ?

Cette première partie de la recherche se divise en trois chapitres :

Dans le chapitre 1 nous expliquerons d'abord les théories et concepts de base relatifs à la formation et types de villes, à la définition de l'urbain, aux fonctions urbaines. Ensuite, nous donnerons un aperçu général sur l'émergence du fait urbain en Grande - Kabylie. A l'instar des autres régions de l'Algérie, la Kabylie se distingue par le poids des petites villes et des villes moyennes en construction : Bouira, Aomar, Lakhdaria, Kadiria, Béni Amrane, Naciria, Isser, Bordj-Ménaïel, Thénia, Dellys, Tadmaït, Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Azazga, Fréha, Mekla, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Bouzeguène, Béni-Douala, Béni-Zmenzer, Maâtkas, etc.

L'importance considérable des petites villes dans le peuplement est donc bien une caractéristique originale de l'urbanisation en Kabylie.

Le chapitre 2 sera consacré aux principales étapes du processus d'urbanisation en Grande - Kabylie. Nous tenterons notamment d'expliquer l'absence ou la présence du fait urbain à travers les différentes périodes de la colonisation. En premier lieu, la période antérieure à 1830 qui correspond au passage des Romains et des Turcs. En deuxième lieu, nous nous intéresserons à la période allant de 1830 à 1962 (Colonisation Française). En troisième lieu, nous aborderons la période allant de 1962 à 2012.

Le chapitre 3 portera sur les facteurs explicatifs de l'urbanisation de la Grande - Kabylie. En effet, nous énumérerons tous les facteurs qui ont agi en faveur de l'urbanisation de la région Kabyle ; la concentration de la population est une première étape vers l'urbanisation. L'exode rural, les migrations pendulaires, la croissance démographique, la

croissance des services, des équipements administratif et technique ont été les principaux vecteurs de l'urbanisation en territoire Kabyle.

La deuxième partie de la recherche s'intitule « De la trame rurale traditionnelle à l'ébauche d'un réseau urbain moderne ». Cette deuxième partie, comme la précédente, se compose de trois chapitres :

Le chapitre 1 sera consacré aux critères d'identification des petites et moyennes villes en Grande - Kabylie. La croissance démographique, les équipements de niveau moyen et supérieur, l'urbanisme, les équipements d'infrastructure, les activités économiques et commerciales, sont les principales variables d'identification des petites et moyennes villes en Kabylie.

Le chapitre 2 portera sur le développement du réseau urbain en Grande –Kabylie. La ventilation par strates (3 classes ont été retenues) renseigne sur la répartition de la population urbaine et permet de dégager les tendances de la distribution hiérarchique : les petites agglomérations de 10 à 50 000 habitants ont pour la plupart obtenu le statut urbain au recensement de 2008 ou depuis 1998, et représentent une base importante du réseau urbain, le seuil inférieur est de 10 000 habitants car au-dessus de celui-ci, les caractéristiques urbaines de ces agglomérations sont confirmées ; les moyennes agglomérations de 50 001 à 100 000 habitants exercent un pouvoir de commandement et un rayonnement les distinguant des autres ; Tizi-Ouzou, « capitale » régionale de la Kabylie du Djurdjura se situe dans la strate de l'urbain supérieur (100 001 à 200 000 habitants). Vu sa taille, sa localisation et son rôle dans le réseau urbain, il était nécessaire de lui consacrer une strate.

La répartition par strate de la population urbaine en Kabylie montre que plus de 50 % d'urbain résident dans une agglomération urbaine de 10 000 à 50 000 habitants. La Kabylie compte 44 villes appartenant à cette strate ; le nombre de petites villes est donc très significatif. Ceci peut être expliqué par la volonté de l'Etat de diffuser le fait urbain sur l'ensemble du pays en intégrant chaque espace au territoire par le biais de ces unités urbaines.

Le chapitre 3 s'intitule Tizi-Ouzou : le passage du village à la « métropole » régionale. Nous nous sommes intéressés à cette agglomération urbaine de plus de 100 000 habitants pour expliquer son passage du village à la ville « métropole » en insistant sur les facteurs de sa localisation, ses fonctions et facteurs de réussite ainsi que les problèmes induits par son développement.

La troisième partie s'intitule « **Les effets de la « révolution urbaine » sur le développement de la ville de Tizi-Ouzou.** Trois chapitres la composent :

Le chapitre 1 portera sur les relations du pôle urbain avec son environnement local. Le rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur son arrière-pays, les conséquences du développement urbain de la « capitale » régionale et les disparités du fait urbain à travers le territoire kabyle sont les trois points principaux que nous étudierons dans ce chapitre. En l'espace de 50 ans, la ville de Tizi-Ouzou a acquis le statut de « métropole » régionale en raison du rôle prépondérant assuré par celle-ci dans son environnement local, régional voire national.

Le chapitre 2 sera consacré aux coûts sociaux de la croissance urbaine de la ville de Tizi-Ouzou. La croissance urbaine crée des situations de tensions sur l'habitat, le foncier et les équipements publics, qui à leur tour alourdissent tous les marchés urbains : les coûts des équipements et les coûts des interventions publiques. La saturation progressive des infrastructures, la sur- utilisation des sols, l'urbanisation déséquilibrée, les pertes considérables des terres à fort potentiel agricole sont des obstacles sérieux qui sont posés aux autorités concernées. Pour ce faire, nous allons voir dans :

Le chapitre 3 porte sur les politiques publiques urbaines en matière d'emploi, d'habitat, d'équipements collectifs et des communications pour améliorer l'attractivité de Tizi-Ouzou. Quels types d'urbanisme puissent prétendre les autorités concernées pour produire de « vraies villes » ? Existe-t-il un marketing urbain capable d'attirer des populations en quête de différents services ? Quelle taille de ville est en mesure de générer des économies externes et les valeurs ajoutées urbaines ? C'est là toute l'importance d'une gestion urbaine attentive qui projette la ville sur le sol et assure le fonctionnement de ses services.

C'est l'ensemble de ces points que nous allons tenter de présenter dans ce travail. Ce sont là autant de questions que les pages suivantes se proposent de clarifier.

Première partie : Peut-on parler de l'urbanisation en Grande - Kabylie ?

Introduction

Le terme urbanisation désigne le passage d'une société rurale à une société de plus en plus urbanisée. Il désigne également la croissance plus rapide des populations urbaines par rapport aux populations rurales. Le taux d'urbanisation mesure le niveau d'urbanisation à un moment donné ; c'est le rapport entre la population urbaine et la population totale. Il ne faut pas confondre urbanisation et croissance urbaine ou croissance des populations urbaines. Le terme croissance urbaine désigne l'augmentation en nombre de la population des villes. La population des villes (ou de la ville) peut augmenter sans qu'il y ait hausse du taux d'urbanisation. Cependant, urbanisation et croissance urbaine vont souvent de paire. L'urbanisation est donc prise dans le sens « de concentration croissante de la population dans les agglomérations urbaines »[1].

Le monde ne cesse de s'urbaniser ; il devient majoritairement urbain. Ce phénomène urbain apparaît aujourd'hui comme majeur aux yeux de ceux qui analysent les interdépendances ou interactions entre population, environnement et développement, à l'échelle de la planète comme à celles d'unités géographiques restreintes.

Le monde urbain, lieu de concentration de l'industrie puis des services, était couramment opposé au monde rural, resté proche de la nature et tourné particulièrement vers l'agriculture, ainsi que vers l'artisanat et la petite industrie.

En opposant ville et campagne, on opposait aussi une représentation de la tradition et de la modernité. On relève donc une domination des secteurs d'activités économiques secondaire et tertiaire en milieu urbain, du secteur primaire en milieu rural, salaires élevés, meilleur niveau d'éducation, meilleurs accès aux services et à l'information dans les villes, fécondité et mortalité plus basses, population composite d'un point de vue culturel et ethnique.

La concentration urbaine, c'est-à-dire la concentration des populations urbaines dans quelques agglomérations, fait généralement flamber les valeurs foncières dans les villes touchées, et entraîne ainsi des conséquences socialement inacceptables sur le plan de la répartition des richesses et des revenus, tout en accentuant les disparités ville- campagne.

Les causes immédiates qui ont poussé les hommes à se regrouper dans les agglomérations urbaines peuvent être classées en deux catégories : la répulsion des milieux de départ (ruraux à l'origine), et l'attraction des milieux d'arrivée.

[1] P. MERLIN, « La croissance urbaine », PUF, Paris, 1994, p. 3 et suivantes.

Pour un ménage à la campagne, l'attrait de la ville se mesure à l'avantage que peut lui apporter chaque membre en restant ou en partant, compte tenu de tous les coûts (coûts psychologiques, transports urbains, logements, ...). En effet, les mouvements ville- campagne doivent être interprétés comme l'indice d'un écart de niveau de vie au profit de la ville. Tant que les écarts subsisteront, l'exode rural et l'urbanisation se poursuivront.

Les modèles de consommation des citadins et, plus généralement, leurs modes de vie tendent à se généraliser, les populations rurales –et particulièrement les jeunes- aspirent alors à vivre comme en ville. Notons que l'écart des revenus et l'inadaptation de l'éducation est le puissant facteur de l'explosion urbaine. Même les plus dénués indiquent une amélioration de leur sort par rapport à ceux qu'ils avaient connu à la campagne.

Partout l'urbanisation transforme profondément l'organisation de la société, tant ses institutions politiques et ses structures économiques que ses valeurs sociales.

L'urbanisation est donc un phénomène complexe qui ne peut s'appréhender que lorsque plusieurs de ses dimensions sont envisagées simultanément : l'importance des villes et de la population qu'elles rassemblent.

A l'aube du troisième millénaire, la Grande - Kabylie où se comptent près d'une cinquantaine de petites et moyennes villes, où près de la moitié des habitants résident en ville, apparaît comme un espace largement urbanisé. Quels contrastes avec ce que fut, dans un proche passé, la Kabylie peuplée à plus de 97% de ruraux !

En effet, la Grande - Kabylie a connu des changements importants dans l'organisation de son espace : là où le fait urbain était largement minoritaire, il est devenu une réalité omniprésente. Elle n'échappe pas au mouvement universel, dans la mesure où pour la première fois de son histoire, elle a secrété une armature urbaine malgré son relief et la faiblesse des facteurs de localisation. Elle vit sa première « révolution urbaine endogène » (Md. DAHMANI).

L'analyse de l'urbanisation peut être menée à partir de l'histoire des villages de colonisation française et complétée par la décolonisation et la fin de l'ère du socialisme.

Cette partie de la recherche sera traitée en trois chapitres que voici :

Chapitre 1 : Émergence du fait urbain en Grande -Kabylie

Chapitre 2 : Principales étapes du processus d'urbanisation en Grande –Kabylie

Chapitre 3: Facteurs explicatifs de l'urbanisation en Grande -Kabylie

Chapitre 1 : Emergence du fait urbain en Grande- Kabylie

Introduction

Comme le rappelle P. BAÏROCH, la naissance du phénomène urbain est subordonnée à l'apparition de l'agriculture car l'existence d'un centre urbain présuppose l'échange de surplus agricoles. A son tour, la vie urbaine favorise des innovations techniques qui exercent une influence positive sur l'agriculture et l'ensemble de ces interactions permet l'émergence de civilisations dans lequel le milieu urbain joue un rôle déterminant.

Traditionnellement, la population rurale des montagnes Kabyles est sédentaire. Certes, elle alimente les flux migratoires, mais elle vit dans une vaste armature villageoise de plus de 1500 unités avec peu d'échanges entre elles, surtout sans infrastructures routières jusqu'aux années 1950. Les villages de colonisation française, localisés dans les vallées et le littoral, étaient mieux équipés. Elle vit de sa petite agriculture, de son artisanat florissant, de son petit commerce, du colportage, des revenus des émigrés ou des fonctionnaires travaillant dans le secteur public… des transferts sociaux et des investissements publics.

En vérité, la Grande -Kabylie n'a jamais secrété de villes ; toute sa population vit dans des villages, plus ou moins gros, selon l'importance des tribus et des moments historiques.

Ce chapitre sera structuré en six sections :

Section 1 : Formation et types de villes

Section 2 : Définition de l'urbain

Section 3 : Les fonctions du système urbain

Section 4 : Processus historique de développement des villes : de l'antiquité à nos jours

Section 5 : Emergence du fait urbain en Grande - Kabylie

Section 6 : Classement des agglomérations urbaines selon leur rôle et leur ordre d'importance.

Section 1 : Formation et types de villes[1]

Les principes d'organisation territoriale nous permettent de répondre à quelques questions fondamentales sur la nature, la structure et les lois d'évolution de la ville. C'est :

- le principe d'agglomération qui répond à la question initiale : pourquoi la ville ?
- le principe d'accessibilité qui étudie les modes de localisation des différentes activités, résidentielles et productives, en concurrence entre elles pour l'espace urbain : où dans la ville ?

---

[1] R. CAMAGNI, « Principes et modèles de l'économie urbaine », éd. Economica, Paris, 1996, p. 19 et suivantes.

- le principe d'interaction spatiale qui s'interroge sur les rapports établis entre les différentes parties de la ville et les activités respectives : comment, en ville ?
- le principe de hiérarchie qui explore les lois d'organisation de l'espace interurbain le plus vaste et les logiques qui président à la taille et à la localisation relative des différents centres : quelles villes et combien de villes ?
- le principe de compétitivité qui montre les conditions et les modalités du développement des villes : pourquoi la ville se développe-t-elle ?

1-1 Le principe d'agglomération

La ville « serait une agglomération, une concentration d'individus et d'activités sur une portion du territoire, qu'on pourrait identifier à une quantité minimale de population agglomérée ou par une densité minimale de population et/ou d'emploi »[1]. Les villes existent et ont existé dans l'histoire, parce que les hommes ont trouvé plus avantageux et plus efficace de gérer leurs rapports personnels, sociaux, économiques et politiques, en les concentrant dans l'espace.

1-1-1 Economies d'agglomération

Nous appelons « économies d'agglomération » les avantages qu'on peut tirer d'une structure spatiale concentrée ; ces économies se classent en économies internes à l'entreprise que sont les économies d'échelle de type productif, distributif et financier ; économies externes à l'entreprise mais internes à l'industrie, ou économies de localisation : ce sont les avantages qui procèdent de la localisation concentrée des entreprises d'une industrie ou d'un même secteur de production ; économies externes à l'entreprise et à l'industrie, ou économies d'urbanisation : ce sont autant d'avantages, spécifiques du milieu urbain, qui découlent de la présence d'infrastructures de base pouvant être utilisées par toutes les industries, et de l'interaction entre les institutions et des activités différentes.

1-1-2 Les économies de localisation et d'urbanisation

Si les économies internes d'échelle induisent la concentration en un lieu d'un volume de production de la part d'une seule entreprise, les économies externes induisent une concentration d'entreprises et d'activités diverses appuyées sur les avantages provenant : de l'exploitation d'un capital social fixe localisé (équipements de communication, de transport, de fourniture d'énergie, etc.) ou de ressources naturelles spécifiques, de la présence

[1]J.-M. HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, « Economie des villes contemporaines », édition Economica, Paris, 2009, p. 16.

d'indivisibilités dans la fourniture de biens ou de services particuliers, qu'on ne saurait dépasser qu'en présence d'un seuil minimum de la demande, de la création d'effets de synergie qu'on peut noter dans l'amélioration de l'efficacité globale de la production.

1-1-2-1 Les économies de localisation : elles concernent :

a- La possibilité de processus de spécialisation entre entreprises dans le cadre du cycle productif sectoriel global, et l'instauration de liens intensifs d'achat / vente entre entreprises elles-mêmes ;

b- L'accroissement d'efficience globale se manifeste soit par des coûts globaux inférieurs, soit par augmentation des recettes et des profits : ce sont les « économies de type pécuniaire » ;

c- La réduction des « coûts de transaction » dans l'aire en question et entre les différentes unités de production spécialisées du fait de la proximité et de l'intensité de rapports personnels et des contacts face –à –face (économies « traditionnelles ») ;

d- La formation d'un réservoir de main -d'œuvre spécialisée et l'accumulation localisée d'un savoir-faire technique, à travers des processus « d'apprentissage collectif», capables d'accroître la productivité du processus de production « économies d' « apprentissage » (individuel et collectif) ;

e- La formation d'une série de services permettant une meilleure valorisation de la production locale, et des effets de synergie sur l'image de marché de l'économie locale.

Le modèle traditionnel de Weber prévoit une localisation agglomérée des unités de production chaque fois que les avantages d'agglomération et les économies sur le coût du travail, dues à une meilleure qualification professionnelle ou à une plus large disponibilité de main-d'œuvre, excèdent les coûts plus élevés de transport encourus dans la localisation effective par rapport à la localisation abstraite de coût minimum de transport.

1-1-2-2 Les économies d'urbanisation

Les économies d'urbanisation résultent de la concentration de nombreuses activités. Ces économies sont de trois catégories :

a- Celles qui naissent de la concentration de l'intervention publique dans la ville, sur le front des investissements (les biens collectifs) et des consommations publiques (services) ;

b- Celles qui naissent de la nature de la ville comme incubateur de facteurs de production et de marché des inputs de production ;

c- Celles qui naissent de la nature de la ville comme vaste marché.

1-1-3 Les économies urbaines dont jouissent les ménages

Ces avantages peuvent se ranger en trois catégories :

a- Avantages dus à la présence de services publics plus efficaces -enseignement, santé, transport et équipements sociaux en général ;

b- Avantages dus à la présence de services privés plus avancés et diversifiés rendus aux personnes, comme services culturels et récréatifs ;

c- Avantages de « variété », dus aux plus grandes possibilités de choix qui se présentent en matière de travail, logement, approvisionnement, loisir, style de vie en général.

1-1-4 Déséconomies d'agglomération

Les déséconomies d'agglomération se manifestent sous forme de congestion urbaine, de pollution et d'autres inconvénients associés à la concentration géographique des populations et des industries. A voir le niveau de pollution et de congestion de certaines villes, il est difficile de se convaincre que les économies externes l'emportent toujours sur les déséconomies.

Dans tous les pays, le jeu d'équilibre entre villes de tailles différentes est le résultat de l'arbitrage entre facteurs de concentration et facteurs de dispersion : les économies d'échelle poussent les activités à la concentration, et les coûts de transport les poussent à la dispersion. En l'absence de coûts de transport, si les économies d'agglomération ne sont pas neutralisées par des déséconomies d'agglomération, tout l'emploi finira dans une seule grande ville. Dans la réalité, la force relative des économies et des déséconomies d'agglomération diffère d'un secteur d'activité à l'autre. Les économies d'agglomération s'appliquent surtout aux biens et services qui s'échangent sur de longues distances. Les déséconomies d'agglomération, par contre, se font surtout sentir pour des facteurs et des biens dont la mobilité spatiale et les possibilités d'échange sont limitées : l'habitat, le sol, les transports urbains, l'air, etc. C'est d'abord pour des biens de ce genre que se manifeste la hausse des coûts consécutive à la construction.

Ph. AYDALOT en conclut : parler alors de dimension optimale des villes est à la fois une évidence sans portée, et une théorie bien fragile. Il y a autant de villes optimales que de villes.

1-2 Le principe d'accessibilité

On entend par accessibilité, le franchissement de la barrière opposée par l'espace au mouvement de personnes et des choses, comme à l'échange des biens, des services et des informations. L'accessibilité est le facteur qui permet à l'entreprise de disposer rapidement de

tous les facteurs de production et des biens intermédiaires dont elle a besoin, sans devoir supporter le coût et/ou le temps de transport ; elle est la possibilité de recueillir le maximum d'informations stratégiques avec un avantage temporel sur ses concurrents ; pour les personnes, c'est le pouvoir de bénéficier de services rares contraints à des localisations spécifiques (musées, œuvres d'art, bibliothèques, théâtres), ou de la proximité des beautés naturelles, sans encourir les dépenses nécessaires à de longs déplacements.

L'accessibilité gouverne donc les choix de localisation des agents économiques, qui donne lieu, par effets cumulatifs, à la structuration globale de l'espace, aux niveaux macro et micro- territorial. D'une part, nous avons en effet l'implantation des villes dans des lieux qui assurent les avantages de localisations les plus variées : proximité des sources de matières premières, des marchés ou des centres de ramassage, nœuds du réseau de transport et de communication, etc. D'autre part, il existe une organisation des activités productives et résidentielles à l'intérieur de la ville. L'avantage qui résulte de l'accessibilité se traduit, par une demande élevée en zones centrales avec une concentration d'activités.

J.-H. VON THÜNEN a analysé théoriquement au début du XIXème siècle la diffusion territoriale des différentes productions agricoles, mais c'est R.-M. HURD en 1903 qui l'a utilisé en économie urbaine. On cite souvent sa phrase sur l'accessibilité : « puisque la valeur du sol urbain dépend de la rente, la rente de la localisation, la localisation de la convenance et la convenance de la proximité, l'élimination des chaînons intermédiaires montre que la valeur dépend de la proximité »[1]. Du centre émerge une demande d'accessibilité.

Dans le modèle traditionnel de VON THÜNEN, le centre est le siège du marché des produits agricoles de la campagne environnante, et le coût de la distance est un coût de transport, par rapport aux activités productives, le centre conserve la fonction de collecter et d'exporter les produits urbains ; par rapport aux activités résidentielles, on suppose en revanche un centre-ville qui regroupe l'ensemble des lieux de travail qui déterminent les déplacements des travailleurs pendulaires. Le principe d'accessibilité gouverne également les choix de localisation de la population. Dans le cas où un « centre » exerce une attraction comme siège des postes de travail, d'occasions de loisir et de culture ou, plus fréquemment, comme centre d'interaction sociale, la demande d'habitat résidentiel va se tourner vers les localisations permettant d'accéder le plus rapidement possible et le plus facilement à ces « externalités ».

[1]R. CAMAGNI, op, cité, p. 56.

La préférence pour les localisations centrales induira par conséquent une hausse de leurs prix, et donc une substituabilité pour le particulier entre le prix du sol et la distance, entre la désutilité du coût croissant du terrain résidentiel à mesure qu'on s'approche du « centre » et un avantage croissant d'accessibilité, mesurable par la valeur / temps décroissant du transport. En termes formels, la décision de localisation s'effectue en optimisant le trinôme « accessibilité / coût unitaire du sol / dimension de l'unité résidentielle » eu égard à l'utilité globale de l'individu.

La structure interne de la ville se caractérise par une succession de localisations d'activités diverses en cercles concentriques autour du point d'attraction ou d'accessibilité majeure.

1-3 Le principe d'interaction spatiale

Alfonso VEGARA, urbaniste espagnol écrit ceci : « Tous les éléments de la production sont mobiles : matières premières, main-d'œuvre, ressources financières, entreprises. Sauf la ville, le territoire qui va devenir un élément de compétition majeur à l'avenir »[1].

Toutes les activités localisées dans l'espace physique (unités de production, unités démographiques ou villes), entretiennent avec le milieu environnant un réseau de rapports bidirectionnels complexes à des niveaux différents.

D'une part en effet, chacune voit se concrétiser autour d'elle un champ de forces d'attraction complexe, rayonnement, répulsion, coopération, qui fournissent l'énergie de base au fonctionnement du système territorial.

D'autre part, chacune des activités environnantes exerce à son tour son influence sur le premier centre, par les canaux les plus divers : rapports commerciaux d'importation et d'exportation de biens et surtout de services ; mouvements de facteurs de production, et en particulier mouvements pendulaires ou migratoires de population ; diffusion de savoir-faire technologique et d'information ; interaction par les réseaux de communication et de transport ; rapports de collaboration et de coopération ; autant d'exemples, donc, de types de rapports qui sont susceptibles de s'instaurer sur le territoire, entre entités plus ou moins complexes.

Il semblerait que ces relations s'organisent sur la base de champs gravitationnels, sensibles à la dimension des activités localisées sur le territoire et à leur distance relative.

[1] Idée complétée par le promoteur Md. DAHMANI lors de la correction de cette thèse.

Chaque point de l'espace paraît en effet subir (et exercer) une attraction qui dépend proportionnellement de l'intensité des masses en jeu et, en propension inverse, de la distance qui les sépare de tout autre point de l'espace.

Si toute la masse d'attraction pour un type d'activité était localisée en un point unique de l'espace, qu'on appellera le centre-ville ou le quartier des affaires, nous serons ramenés automatiquement au principe d'accessibilité.

1-4 Le principe de hiérarchie

« Une ville n'est pratiquement jamais isolée : elle a ses voisines plus ou moins lointaines avec lesquelles elle entretient des relations et qui sont concurrentes ou complémentaires. Ainsi existent des ensembles de villes dont la disposition dans un cadre régional, national, continental, constitue deux types d'assemblages, à la fois parallèles et emboîtées : une hiérarchie en quelque sorte verticale et fonctionnelle et un réseau disposé essentiellement sur le plan horizontal ou spatial »[1].

1-4-1 Les critères de hiérarchie urbaine[2]

Des recherches ont été effectuées en France et ailleurs pour déterminer des méthodes qui permettent d'isoler des critères hiérarchiques. Les principaux sont les suivants :

1-4-1-1 La population est un critère de base bien que peu convaincant dans les cadres inférieurs de la classification ; entre 2 000 et 20 000 habitants peuvent coexister dans la même classe arithmétique des agglomérations industrielles sans aucun rayonnement et des villes moyennes très tertiairisées. Mais au-delà de ce seuil les classes démographiques coïncident souvent avec les autres échelles dérivées de critères différents.

1-4-1-2 La fonction politique et administrative : dans les pays à structure politique centralisée le rang urbain est théoriquement fixé par la puissance politique qui décide de la hiérarchie administrative, mais le développement économique peut contrecarrer cette décision.

Dans les pays de tradition centralisée on concentre les fonctions (politique et économique) telles Paris, Londres, Tokyo, Vienne, Santiago du Chili.

---

[1] J. PELLETIER, CH DELFANTE, « Villes et urbanisme dans le monde », édition Masson, Paris, 1994, p. 67.

[2] J. PELLETIER, CH. DELPHANTE, op. , cité. , p.p. 67 –72.

Dans les pays décentralisés, les capitales fédérales sont partout assez petites et elles ne sont pas des agglomérations principales : Cambera, Washington, Brasilia.

Au-dessus de la commune, puis le chef-lieu de canton, se situent le département français, la province espagnole, italienne, marocaine, la wilaya algérienne, puis la province au sens canadien, la région (Espagne, Italie, France), l'Etat américain, le land allemand, la république russe, enfin l'Etat. Le fait d'être à la tête d'une de ces divisions procure au moins les appareils administratifs afférents.

Le degré d'importance de la fonction dépend de la plus ou moins grande décentralisation et il induit une fréquentation quantifiable à la fois par le nombre de personnes concernées, l'étendue de la surface desservie et la fréquence des recours aux services.

1-4-1-3 Le rayonnement économique

Le pouvoir de commandement économique est un des éléments les plus utilisées. Il peut s'apprécier par la présence des sièges sociaux d'entreprises, d'établissements financiers, etc. La fréquentation des services économiques de la ville est un élément fondamental du rayonnement urbain. Le rayonnement commercial permet de connaître l'aire de chalandise des commerces les plus représentatifs : grands magasins et les commerces « rares » dont la présence caractérise le niveau de la ville. Il en est de même des services de tout genre dont ceux des loisirs : théâtres, cinémas, de la santé : hôpitaux, médecins spécialistes et de l'enseignement supérieur. Toutes ces fréquentations sont quantifiables à la fois sur le plan spatial et sur celui des flux.

Tous ces critères donnent une image du rayonnement urbain et permettent un classement. La difficulté réside dans la pondération des éléments connus de façon à permettre la comparaison. Quoi qu'il en soit, on classe les villes en catégories dont les définitions les plus usitées sont les suivantes.

Au sommet de la hiérarchie urbaine s'aperçoivent les capitales et les métropoles internationales. Les grandes métropoles internationales ont d'abord une taille élevée de population, au moins plus d'un million d'habitants (dans l'agglomération) et surtout deux éléments nécessaires : un éventail de services tels que la population desservie dans un cadre étendu n'ait pas besoin d'aller ailleurs pour se les procurer et un rayonnement économique au moins sur un territoire régional très étendu et des relations internationales soutenues par l'existence de sociétés multinationales, de marchés financiers et d'équipements culturels de qualité. Répondent à cette définition : Paris, Londres, Madrid, Barcelone, Francfort, Zurich, Milan et Rome, Hambourg et Munich, Montréal, Vancouver et Toronto, New York, Chicago,

Los Angeles, Tokyo et Osaka, Johannesburg, Hong Kong, Singapour, Mexico, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Sao Paulo.

A un niveau proche les métropoles sont des villes plus petites. En termes de population, elles varient entre 500 000 et 1 million d'habitants dans les pays industrialisés mais peuvent largement dépasser ce nombre dans les pays du Tiers- Monde où la masse de population ne correspond pas forcément à la taille réelle de la ville dans l'économie.

Elles disposent d'un éventail complet de fonctions, à la fois industrielles et de services pour les populations régionales. Ce qui les distingue des métropoles internationales, c'est la nécessité pour un certain nombre de services rares de recourir à d'autres villes plus importantes et évidement la faiblesse ou l'inexistence du rayonnement international. Lyon et Marseille sont les principales métropoles régionales. Elles sont sans conteste d'un niveau supérieur des autres et correspondent seules à la définition réelle de la métropole. Ailleurs, les exemples sont légion : Düsseldorf et Stuttgart en Allemagne, Turin, Florence ou Palerme en Italie, Séville ou Valence en Espagne, Winnipeg, Edmonton et Calgary au Canada, Boston, La Nouvelle-Orléans, Atlanta, Denver aux USA…

Les villes moyennes sont en Occident de population comprise entre 50 000 et 200 000 habitants ; leur rayonnement ne dépasse pas une centaine de kilomètres ; les équipements sont suffisants pour des besoins courants mais il manque la plupart des services supérieurs : l'hôpital est présent mais pas le centre hospitalo-universitaire et les spécialistes, les commerces de luxe n'offrent pas la variété et le choix nécessaires, de même que les fonctions ludiques (l'animation nocturne est réduite). Le recours à d'autres villes, plus grandes et mieux équipées, est nécessaire. Répondent à la définition en France : Annecy, Macon, Valence, Nice, Pau, Angoulême ; en Grande- Kabylie : Tizi-Ouzou, Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel.

Enfin les petites villes de 5 000 à 50 000 habitants rayonnent sur leur propre espace, moins de 50 kilomètres et possèdent les services banaux. Ce sont les chefs-lieux de département (wilaya) ou de provinces (communes). Chaque niveau est caractérisé par une grille élémentaire d'équipements.

1-4-2 Les réseaux urbains

La disposition spatiale des villes appartenant à ces divers niveaux constitue ce qu'on appelle les réseaux urbains. Deux faits les caractérisent : la disposition même de la hiérarchie dans un périmètre donné et la répartition spatiale.

1-4-2-1 Les types de réseaux hiérarchiques

On distingue trois types de réseaux hiérarchiques :

a- Le type métropolite est caractérisé par la concentration des fonctions supérieures et en général, de la croissance démographique et économique dans des villes peu nombreuses. Deux formes se rencontrent de façon fréquente. La métropole unique détermine un réseau macro-céphalique : une seule ville, habituellement la capitale politique du pays, domine complètement les autres. Dans la presque totalité des cas, ce type de hiérarchie est dû à une évolution « naturelle », plus ou moins rapide liée à la centralisation des fonctions et à l'attrait incontrôlable des capitales. C'est ainsi dans un très grand nombre de pays.

Dans les économies sous-développées c'est le cas pratiquement habituel, tant en Afrique[1], en Asie du Sud Est[2] et en Amérique Latine[3]. Dans tous les cas les capitales rassemblent plus d'un tiers de la population totale du pays et tous les éléments du pouvoir politique et économique.

Dans les pays développés, le phénomène existe aussi : il est encore marquant en Grande Bretagne avec Londres, en France avec Paris, en Hongrie avec Budapest. Mais l'écrasement de la hiérarchie est à peu près toujours tempéré par l'existence de métropoles secondaires ou rivales même de la capitale. Exemple : Québec –Montréal.

Les réseaux bicéphales sont une forme du premier type. Ils sont plus rares et correspondent à des circonstances historiques ou à la grande dimension du pays qui empêche le mono - céphalisme. Exemples : Los Angeles et San Francisco, Rio de Janeiro et Sao Paulo, Madrid et Barcelone, Rome et Milan, Sydney et Melbourne. Les réseaux multi- Céphales amorcent déjà une division des fonctions dominantes mais les villes secondaires demeurent de taille très inférieure aux métropoles elles-mêmes dont la croissance est plus rapide. Elles peuvent exister à deux niveaux. Dans le premier, existe une capitale, parfois deux au niveau supérieur, mais elle laisse subsister des métropoles inférieures : exemples : en France (Marseille et Lyon), en Grande Bretagne (Londres, Glasgow, Birmingham), en Italie (Rome, Turin, Milan, Florence, Palerme), en Espagne (Madrid, Barcelone, Séville, Oviedo, Cordoba et Valence), en Algérie (Alger, Oran, Constantine, Skikda, Annaba).

---

[1] En Afrique (Dakar au Sénégal, Le Caire en Egypte, Antananarivo à Malagasy, Kinshasa au Zaïre).

[2] Asie du Sud- Est (Calcutta et Bombay en Inde, Djakarta en Indonésie, Manille aux Philippines).

[3] Amérique Latine (Mexico au Mexique, Montevideo en Uruguay, Buenos Aires en Argentine, Caracas au Venezuela).

Dans le second, il n'y a pas de super métropole mais des métropoles moyennes dominant leur propre territoire. Exemple : l'Allemagne, l'Amérique du Nord (Ottawa, Washington), le Japon (Osaka, Nagasaki), la Chine (Canton, Shanghai), le Brésil (Salvador de Bahia, Manaus), l'ex-URSS (Kiev, Erevan, Tachkent).

b- Les réseaux équilibrés sont ceux dans lesquels tous les éléments de la hiérarchie urbaine sont représentés sans exclusive ; il y a hiérarchie mais sans détérioration des niveaux inférieurs. Cette structure n'est pas dominante dans le monde car la métropolisation s'accentue, devenant même la règle dans les pays du Tiers –Monde. On la trouve en Suisse (Zurich, Bâle, Berne, Genève, St-Gall, Lugano), en Allemagne (Hambourg, Stuttgart, Hanovre, Munich, Francfort, Cologne, Düsseldorf, Dresde), aux Etats-Unis (Indiana, Ohio).

c- Les réseaux disproportionnés sont ceux dans lesquels il n'y a pas de hiérarchie vraiment apparente. On peut les rencontrer à l'échelle régionale. Exemples : les réseaux de la Ruhr, le bassin houiller du Nord de la France, le Sud de la Belgique.

1-4-2-2 Les aspects spatiaux des réseaux urbains

La répartition dans l'espace des différents types de villes est le second aspect caractéristique des armatures. Cette disposition dépend de multiples facteurs : la disposition géographique du territoire, l'évolution historique où le peuplement et le développement ont commencé par une extrémité du pays, une frange côtière par exemple, et de plus en plus la volonté politique qui se manifeste par la création de capitales.

Les armatures à dominante périphérique qui sont très fréquentes. Les villes principales sont disposées sur un élément de périphérie ; l'Afrique dans presque toute sa surface a une physionomie urbaine de ce type : au Maghreb (Tunisie et Algérie), en Afrique occidentale (de la Mauritanie à l'Angola), en Amérique du Sud (Brésil), aux USA (la Mégalopolis du Nord-est de Washington à Boston, les Grands Lacs et les villes de la bordure pacifique) et le Rundstedt néerlandais.

Les armatures spatialement équilibrées sont disposées régulièrement dans l'espace : nation ou région. Elles apparaissent dans les pays d'ancienne implantation et de forte activité diffuse (tous les pays d'Europe occidentale tels que la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie du Nord, la Grande Bretagne) et les pays de taille suffisante dont les possibilités d'utilisation sont relativement homogènes (les provinces des Prairies dans leur partie méridionale au Canada, le Middle West). Il y a alors souvent coïncidence des deux régularités : celle de la répartition fonctionnelle et celle de la répartition spatiale.

Les armatures spatiales « trouées » sont celles où dans un système, régulier dans l'ensemble, apparaissent des lacunes, des zones moins urbanisées, moins irriguées par la ville. Les causes sont multiples mais se ramènent à la présence de zones moins utilisables ou à perte de vitesse ou pas encore utilisées dans les pays à marge pionnière. Il existe ainsi des zones d'ombre, des espaces non métropolites, à l'écart des influences des grandes villes. Toutes les gradations de ce type existent. Les moins prononcées sont celles des pays développés où la carence est surtout apparente par comparaison : la France dont la partie centrale compte une grande ville : Clermont-Ferrand mais pas de métropole. Plus nets sont les cas des pays où de vastes espaces sont sans irrigation urbaine : une part de l'Espagne intérieure et pratiquement tous les pays du Tiers-Monde où dans des zones de faible population il n'y a rien en dehors de la capitale. Au Congo, en dehors du Brazzaville et de la Pointe Noire, les autres agglomérations abritent moins de population et disposent d'un niveau faible de services. Dans ce type d'exemple les « trous » de l'armature spatiale ont tendance à recouvrir la plus grande partie du territoire.

1-4-2-3 Les théories des réseaux urbains

a- W. CHRISTALLER

W. CHRISTALLER se propose d'examiner comment des produits et des fonctions inégales et en particulier des fonctions de service, s'articulent sur le territoire, en créant une hiérarchie urbaine. On définira d'abord une hiérarchie des biens et services, selon deux concepts distincts : la « portée » (rang), indiquée par la distance maximale de vente de chacun des produits et le « seuil », c'est-à-dire la distance (ou l'aire) qui correspond à la quantité minimale de chacun des biens susceptibles d'être produits de manière efficiente. On ne produit un bien que si sa portée excède le seuil territorial minimum et s'il se situe sur une échelle hiérarchique de biens définie par la taille des seuils respectifs.

Après avoir défini la structure spatiale de la production d'un bien d'ordre supérieur, produit par un réseau de villes d'ordre supérieur (A), et être passé par l'analyse d'un bien d'ordre immédiatement inférieur, on pensera que la localisation des unités de production relatives coexiste avec l'implantation d'une production d'ordre supérieur, à savoir dans des centres de type A, pour profiter d'économies d'agglomération. Mais comme la portée du bien inférieur est moindre que celle du bien supérieur, resteront sur le territoire des aires qui ne sont desservies par aucun producteur ; par conséquent, à équidistance de chaque triade de centre A, on pourra avoir une localisation productive de bien inférieur, et partant, un système de centres d'ordre B (inférieur à A) différent.

Selon les termes de la structure « alvéolaire » des aires de marché des villes A, les villes B seront localisées sur chacun des angles des hexagones respectifs. En étendant le raisonnement aux niveaux hiérarchiques inférieurs de biens et de centres, on voit que : un centre majeur produit le bien qui correspond à son niveau de hiérarchie ainsi que tous les biens d'ordre inférieur ; pour chaque centre d'ordre supérieur on a une arborescence de centres d'ordre inférieur qui descend jusqu'aux agglomérations les plus nombreuses de plus bas niveau, c'est-à-dire jusqu'aux villages.

Dans ce système, le nombre de villes et d'aires de marché est multiplié par trois quand on passe d'un niveau donné au niveau immédiatement inférieur. Le principe d'organisation de la localisation des villes d'ordre inférieur est appelé par CHRISTALLER le principe de marché, car il optimise la localisation des villes dans ce sens. Pourtant CHRISTALLER propose aussi deux autres principes de base qui s'affirment dans les conditions où prévalent d'autres critères d'organisation de l'espace : le principe de transport, d'après lequel l'existence d'un réseau de transport entre les centres de majeure importance impose au centre inférieur une localisation barycentrique entre chaque paire de villes d'ordre majeur, et le principe d'organisation administrative, où à l'évidence, toute aire de marché des villes mineures est interne à l'aire du centre immédiatement supérieur.

Dans le cas du principe de transport où on a une série de localisation de centres de taille différente rangés, le long d'une direction privilégiée (type : ville, village, petite ville, village, ville, etc.), et dans l'organisation du type administratif, sept aires mineures.

Avec un nombre limité d'hypothèses combinant l'élégance et l'efficacité, le modèle de CHRISTALLER permet de rendre compte des trois phénomènes signalés au départ : le rôle, la dimension, et la répartition spatiale des villes, dans une hiérarchie ordonnée et cohérente.
Dans le cas de la Kabylie, les cinq niveaux repérés sont : village, gros bourgs, petite ville, ville moyenne et capitale régionale).

b- A. LÖSH

Si la ville est à la fois une concentration d'activités de résidence, un grand marché de travail, et un mode efficace d'organisation de la production sociale, le modèle des lieux centraux crée, du point de vue analytique, dans la formulation de ses fondateurs, une hiérarchie de villes sans villes.

- **L'évolution de la hiérarchie et les réseaux de villes**

L'hypothèse qui voudrait que l'apparition de l'automobile et des transports collectifs en ville ait contribué à hiérarchiser la structure urbaine, en créant des grandes concentrations

métropolitaines et en dispersant le réseau des centres ruraux de moindre importance, est tout à fait défendable ; la hausse des économies d'échelle engendrée par le progrès technique dans l'ensemble des activités industrielles aurait également agi dans le même sens.

- **De la hiérarchie aux réseaux de villes**

Le développement des villes moyennes est lié à une mutation qualitative dans les rapports de la hiérarchie urbaine. L'abandon du principe « alvéolaire » dans l'organisation de l'espace de marché de chaque ville, notamment suite à la disparition du coût de transport comme l'élément clé dans le cadre du calcul économique, et son remplacement par un principe d'organisation et de rapports en réseau, dont les relations avec l'espace ne sont plus d'ordre gravitationnel : réseaux d'information, reliés à la présence d'infrastructures physiques relatives qui en libèrent la circulation de la contrainte de proximité ; réseaux de sous-traitance, organisés au niveau d'un espace restreint ou au niveau de l'espace international ; réseaux financiers qui relient les grands centres financiers du monde par des rapports horizontaux de synergie, non prévus par la structure des rapports verticaux et hiérarchiques de la théorie des lieux centraux.

Les « réseaux de villes » constituent en un ensemble de rapports (et de flux relatifs) tendanciellement horizontaux et non hiérarchisés, entre les villes qui, dans le modèle traditionnel, ne devraient avoir aucun type de rapport. Ces rapports peuvent relier entre elles des villes inégalement spécialisées et complémentaires, ou des villes semblables ayant même spécialisation ; dans le premier cas, nous avons des « réseaux de complémentarité » et des « réseaux de synergie » dans le second.

Dans les deux cas, l'organisation en réseau présente des avantages spécifiques par rapport à l'organisation hiérarchique (qui s'appuie sur les économies d'échelle et les économies d'agglomération).

Le modèle en réseau n'est pas un modèle d'organisation « totale » du territoire. Il convient, en effet, à la représentation du comportement spatial de l'industrie et du tertiaire supérieur (administration, finances, recherche, etc.).

En termes empiriques, A. LÖSH a avancé l'hypothèse qu'à la hiérarchie traditionnelle des centres se superpose une « hiérarchie de réseaux », constituée par : un réseau de premier niveau intégrant « les villes mondiales » ; un réseau de second niveau des villes nationales spécialisées ; un réseau de troisième niveau de villes régionales spécialisées.

Les réseaux de villes sont des ensembles de rapports, horizontaux et non hiérarchiques, entre des centres complémentaires ou similaires ; des rapports d'économies (ou d'externalités) respectivement de spécialisation / division du travail et de synergie / coopération / innovation.

D'après W. CHRISTALLER, les fonctions d'échanges définissent les villes : services et commerces symbolisent des activités centrales. La théorie doit se comprendre dans un système d'économie libérale fondée sur la notion d'équilibre d'offre –demande. La ville centrale réunit les meilleures conditions à la fois pour les entreprises et les consommateurs. En s'éloignant du lieu central, les trajets sont plus longs, les coûts plus élevés : on suppose toujours un comportement rationnel des agents de l'économie ; l'accessibilité aux services est donc essentielle. La logique de CHRISTALLER, recherchant la rigueur, a donc pour objet de saisir la complexité de la distribution géométrique des villes.

- Hiérarchie, dépendance, domination territoriale

Le mot de hiérarchie évoque en effet automatiquement un rapport non équilibré entre des partenaires ou des éléments d'une structure. De plus, les fonctions stratégiques les plus élevées de la hiérarchie urbaine, étant directement reliées aux activités administratives et managériales, dépassent explicitement les purs rapports économiques, pour intégrer des éléments de contrôle (financier, d'organisation) et de leadership politique.

On peut donc se demander jusqu'à quel point non seulement un rapport économico-fonctionnel d'allocation optimale des ressources territoriales, mais aussi un rapport de domination de la grande ville sur la petite, est implicite dans le concept de hiérarchie urbaine. Dans le cadre de la hiérarchie urbaine, la théorie économique des rapports de domination s'appuie sur les éléments tels que :

- la dépendance commerciale : la grande ville vend des produits et des services à la ville moyenne et celle-ci à la petite, sans rien acheter en échange. L'équilibre de la balance commerciale de chaque ville n'est réalisé qu'à travers la considération du secteur agricole, à la localisation diffuse, qui vend à toutes les classes dimensionnelles de ville. Entre les villes de dimension inégale émerge donc un rapport déséquilibré de dépendance commerciale ;
- Exploitation des imperfections du marché de biens finaux : un niveau supérieur de la hiérarchie implique une plus grande rareté de l'offre et une fréquence moindre d'achat à la demande c'est-à-dire une sensibilité moindre de la demande au prix par rapport aux biens et services d'usage courant ;

- Exploitation des imperfections du marché des facteurs : les biens et les services sophistiqués, produits dans un environnement urbain de haut niveau, incorporent en chaîne les surplus dans les prix des biens intermédiaires et des facteurs de production qui connaissent des imperfections des marchés respectifs. Les imperfections du marché résident essentiellement dans le facteur qualité qui permet de dissocier le prix du simple coût de production et de le rapprocher de la « valeur d'usage » requise par l'acheteur.

La hiérarchie des villes se structure sur la base de principes fonctionnels d'optimisation de l'usage de l'espace physique mais aussi comment émergent des éléments de domination qui ne sauraient être laissés dans l'ombre et qui sont mesurables en termes de répartition des revenus.

1-5 Le principe de compétitivité

Dans l'ensemble des fonctions urbaines, on distingue celles qui s'adressent à la demande externe et celles au contraire qui s'adressent aux besoins locaux de la population. Les premières déterminent les caractéristiques particulières de la ville, sa spécialisation, son rôle dans la division spatiale du travail. Les secondes sont celles qui permettent à la population urbaine de subsister.

Werner SOMBART distinguait dans la ville entre les activités « de base » ou les activités fondamentales et les activités de « complément » ou les activités de remplissage, assimilées respectivement aux activités industrielles et aux services. La ville doit forcément atteindre des niveaux de compétitivité externe suffisants pour exporter. Elle ne saurait le faire qu'à l'aide des moyens suivants :

- par la spécialisation dans les fonctions caractéristiques de son propre niveau de hiérarchie ;
- à travers la spécialisation sur certains biens constituant la « vocation productive » d'une ville ;
- à travers des processus spécifiques d'intégration entre industrie (exportatrice) et tertiaire « productif » ;
- à travers des processus d'intégration horizontale (par synergie) ou verticale (par complémentarité au sein d'une filière de production), qui aboutissent à la spécialisation et l'exportation.

Les activités « de base » qui travaillent pour le marché extérieur, deviennent le moteur de la dynamique urbaine. De leur croissance dépendent en effet non seulement l'emploi et le revenu des personnes qui y travaillent, mais aussi, en raison de multiples mécanismes d'interdépendance dans la production et la consommation, l'emploi et le revenu des activités qui leur sont reliées ainsi que l'emploi et le revenu des activités de service fournies à la population urbaine globale.

Dans l'analyse des phénomènes de développement local en effet, l'approche par la demande a été remplacée par des approches centrées sur l'offre : la qualité des facteurs de production, les synergies intersectorielles et les économies d'agglomération, le progrès technique et les capacités d'innovation, sont vus comme les véritables éléments de base de la compétitivité, et donc en dernière instance, de la capacité de développement à long terme de l'aire métropolitaine.

De ce point de vue, le rôle du secteur « résidentiel » ou celui des services n'est plus passif mais actif, comme condition préalable aux exportations elles-mêmes : la qualité des services rendus aux entreprises est en effet l'un des principaux canaux de diffusion du progrès technique et des innovations d'organisation et de production (et donc une des sources de la compétitivité de l'industrie locale), la qualité des services rendus aux personnes (l'enseignement, la santé) semblent des conditions au moins aussi importantes de développement.

Les services sont un des éléments-clés de la dynamique urbaine. La performance locale se base sur la croissance de la demande extérieure indépendamment de la compétitivité du tissu urbain productif ; compétitivité qui ne saurait provenir que de la qualité des facteurs productifs locaux, de leur flexibilité, et de leur capacité de croissance.

Ce sont les secteurs de services qui déterminent la performance locale à long terme grâce auxquels les facteurs de production locaux augmentent en qualité quand ils trouvent une allocation sectorielle adéquate. Selon la belle expression de THOMPSO, la base véritable d'exportation de la ville réside « dans la créativité de ses universités et de ses organismes de recherche, dans la sophistication de ses entreprises d'ingénierie et de ses institutions financières, dans le caractère persuasif de ses agences de relations publiques et publicitaires, dans la flexibilité de ses réseaux de transport et de services publics, c'est-à-dire dans cette infrastructure dense d'activités de service que permet une mobilisation rapide des facteurs productifs ».

Formellement, on divise l'emploi dans les services en deux catégories : les services de pointe et les services banals ; il est possible d'introduire par là l'élément dynamique fourni par la capacité des services de pointe à régénérer la compétitivité.

Section 2 : Définition de l'urbain

Il y a quelques dizaines d'années, la distinction entre la ville et la campagne, l'urbain et le rural, était encore évidente. Les limites étaient claires et surtout, dans la majeure partie des cas, visibles à l'œil nu : villes clôturées et campagnes peu habitées. Cette distinction reposait aussi sur deux autres critères fondamentaux : l'activité économique et les modes de vie.

A l'heure actuelle, il est difficile de cerner l'« urbain » du « non urbain », cela est dû à la fois à la variété des fonctions militaire, commerciale, administrative, à l'augmentation et l'expansion des agglomérations urbaines, à l'énorme progrès dans l'amélioration et la multiplication des moyens de transport, à la diffusion des moyens de communication de masse, au développement considérable des techniques…

Il est cependant certain que des différences persistent encore et que, malgré l'expansion et la généralisation du phénomène urbain, ce dernier n'englobe pas tout. Mais alors, comment peut-on distinguer l'urbain, comment peut-on le définir et selon quels critères ?

Le statut de l'urbain est généralement attribué lorsqu'un certain seuil de taille de la population est atteint : ville au- delà, zone rurale en- deçà de la limite fixée. Le choix des critères de définition n'est pas neutre et leur utilisation privilégie naturellement une certaine conception de la ville, selon qu'elle est considérée du point de vue de l'aménagement du territoire, de celui de l'administration de la population, du mode de vie des habitants, de leurs activités économiques, etc. Ces critères doivent être utilisés simultanément.

2-1 Choix des critères

L'administration désigne par les unités administratives celles qui sont urbaines en tenant compte des critères confirmant leur caractère urbain. Les critères qui sont communément admis sont les suivants :

2-1-1 Les caractéristiques de peuplement

On trouve en premier lieu la taille de la population à partir de laquelle une localité est considérée comme urbaine. Le critère sera soit le nombre d'habitants d'une unité administrative, soit celui des individus résidant en son chef-lieu. Pour notre zone d'étude, nous avons retenu volontairement le seuil minimum de 5 000 individus résidant au chef-lieu

de communes pour pouvoir dénombrer les agglomérations urbaines. C'est à partir de ce seuil qu'existent les équipements nécessaires à la vie citadine.

Une grande taille de population urbaine n'indique pas forcément la présence d'une ville : dans notre zone d'étude, le cas de Mekla, Akbil, Iboudrarène, Iferhounène, Béni-Aïssi, Tirmitine, Sidi-Naâmane, Aït Yahia Moussa sont des chefs lieux de communes qui n'ont pas pu rassembler 5 000 habitants. Cependant, nous ne pouvons pas qualifier ces entités municipales d'agglomérations urbaines ou de villes. Par contre, les villages tels que : Djemaâ - Saharidj (7342 habitants), Rédjaouna (6758 habitants), Aït- Ferrache (8 159 habitants), Aït-Mendes (7 552 habitants), Tala Illilane (10 116 habitants) sont qualifiés par l'ONS, en 1998, comme de nouvelles agglomérations urbaines. Or, à l'origine, elles étaient de simples agglomérations secondaires.

Les seuils retenus pour définir les zones urbaines sont très variables. Le seuil peut varier aussi, à une même date, entre les régions d'un même pays. En fait, dans un même pays, le seuil se modifie au cours du temps.

Le critère de l'effectif d'une population pour définir son caractère urbain présente plusieurs inconvénients. D'une part, la taille est une variable continue, et le choix d'un seuil pour opérer la dichotomie est parfaitement arbitraire ; d'autre part, une grande taille n'est pas le signe distinctif d'une zone urbaine.

Le seuil au-dessus duquel un établissement humain présente des caractères et des fonctions urbaines varie selon la densité de la population et le niveau de développement : dans un pays avancé à population éparse, un centre de petite taille peut être dit urbain, tandis que dans les pays en voie de développement, les établissements ruraux peuvent atteindre une grande taille. Des indices de concentration sont parfois retenus : cas de la densité et la continuité de la zone bâtie. Cette dernière est mesurée par la distance entre les constructions (moins de 50 mètres en Norvège, 200 mètres en France). En Algérie, c'est cette deuxième mesure qui est retenue pour désigner une agglomération urbaine.

2-1-2 Les critères économiques

La proportion de la population d'un territoire qui n'est pas engagée dans une occupation agricole est un indice de son degré d'urbanisation. Ce critère de la proportion de non agricole est marqué par l'arbitraire du choix du seuil, variable selon les pays, et d'une période à l'autre.

Selon l'ONS, on estime que la caractéristique fondamentale d'une ville est que les personnes actives qui y vivent n'exercent pas d'activités agricoles ou du moins dans une très faible proportion (moins de 25% du total).

2-1-3 Les équipements urbains

Les fonctions urbaines sont caractérisées par la présence de services, ou d'équipements, définissant les zones urbaines, exemples : l'éclairage public, le système d'adduction d'eau, le système d'adduction d'égouts, présence de services d'intérêt général, d'hôpitaux ou de polycliniques, d'établissements d'enseignement, de tribunaux, de centres de loisirs (cinémas, théâtre, etc.).

Le caractère urbain d'une localité résulte dans certains cas de l'existence d'une école, d'un dispensaire, d'un poste de police, d'un service postal, etc. Ces caractéristiques urbaines sont utilisées seules, ou en combinaison avec la taille, ou un critère administratif.

On considère en général une combinaison des critères pour arriver à classer les localités en « urbaines » ou « rurales ». Des critères administratifs, démographiques, économiques, etc., peuvent être appliqués. Les localités dont le chef-lieu est inférieur à 5 000 habitants sont qualifiées de « villages » tandis que celles comptant plus de 5 000 habitants constituent des agglomérations urbaines. Le seuil de 4 000 habitants correspond approximativement au passage du bourg rural à la petite ville.

Dans le cadre d'une approche de l'urbanisation en tant que processus de concentration de la population, la définition du milieu urbain repose, tout à fait logiquement sur un seuil de population agglomérée dans chaque localité : sont classées « urbaines », les localités dépassant un certain chiffre (5 000 habitants) de la population.

La question de la définition du milieu urbain sera abordée sous l'angle des critères à utiliser pour classer les localités en urbaines et rurales : délimitation de l'espace urbanisé et la définition de la population qui réside sur cet espace. Deux stratégies peuvent être envisagées : utiliser les limites administratives des localités, ou appliquer une définition physique. L'adoption des limites administratives légales, solution qui paraît dans de nombreux pays comme la plus simple à mettre en œuvre.

Pour ce qui est de la définition physique de la ville, l'accent est alors mis sur l'agglomération, la continuité du bâti, et la ville est définie comme une zone continue d'espace bâti.

La définition physique du milieu urbain vise à rendre compte de l'étendue effective de la ville. Elle est un lieu de concentration, de densification de la population, qui s'oppose à la

campagne; les villes remplissent les fonctions diversifiées, et imposent un mode de vie différent de celui des zones rurales.

2-2 Essai de définition

En fait, qu'est-ce qu'une ville ? Est-il possible de donner une définition précise ? Si paradoxal que cela puisse paraître, il n'est pas aisé de définir la ville.

En réalité, il y a autant d'auteurs que de définitions ; de plus, chaque pays a sa propre définition. A titre illustratif, voici quelques exemples :

- Pierre GEORGE parle de « groupement de la population agglomérée définie par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale »[1].
- Paul CLAVAL, estime que trois conditions doivent être remplies : l'agglomération de constructions, certains traits sociaux de la population et une certaine dimension.
- Le sociologue Henri LEFEBVRE se limite au rapport humain qu'abrite la ville et qui permette de la qualifier ainsi.
- Etienne DALMASSO définit la ville comme « la projection sur une surface de l'espace des conditions naturelles, des héritages de l'histoire, du jeu des forces économiques, des effets du progrès technique, du génie créateur des architectes, des contraintes administratives, des habitudes quotidiennes comme des aspirations conscientes et inconscientes des habitants »[2].
- Philipe AYDALOT parle de « cadre d'exercice d'une fonction sociale (culture, valeur, protection de l'individu) ; élément fonctionnel d'un système économique ; cadre d'un pouvoir de décisions exercées par une bourgeoisie cohérente, unité définie par la quotidienneté du marché du travail»[3].
- Jacqueline BEAUJEU-GARNIER définit la ville comme « une concentration d'hommes, de besoins, de possibilités de toutes sortes (travail, information), ayant une capacité d'organisation et de transmission (…) à la fois sujet et objet. En tant qu'objet, elle existe matériellement, elle attire et accueille des habitants (…), elle est le lieu de contacts de toutes natures (…) »[4]. Le cadre urbain, l'ambiance urbaine influent sur les habitants. Si l'homme utilise et façonne la ville, la réciprocité est également vraie.

Après toutes ces tentatives de définition de la ville, convient-il d'en proposer une de plus ?

---

[1] P. MERLIN, « La croissance urbaine », P.U.F, Paris, 1994. p. 3.

[2] Idem.

[3] Ibidem.

[4] P. MERLIN, op, cit, p. 5.

La ville est un lieu où se rassemblent les hommes, un lieu de rencontre pour mener des activités collectives, un lieu d'échanges entre des personnes, des biens, des capitaux, des idées et des informations, à la fois cadre, moteur et résultante des activités humaines.

La ville se démarque des hameaux, bourgs et villages par sa taille et par des activités et des institutions plus nombreuses et plus diversifiées.

La ville idéale, c'est peut-être tout simplement d'arriver à créer des espaces de rencontres, des espaces culturels, des espaces de discussions entre différentes couches sociales ; de croiser des horizons professionnels et des horizons d'âges différents, pour faire en sorte que la ville soit un lieu de rencontre. Il n'y aurait de ville que lorsque l'habitant est suffisamment motivé pour flâner et non plus simplement pour vaquer à ses occupations.

Section 3 : Les fonctions du système urbain

La ville se définit par ses fonctions. Selon Georges CHABOT, les fonctions urbaines représentent la profession exercée par la ville, sa raison d'être. En effet, si, dans certains cas, la ville a un rôle déterminant unique (par exemple, la Mecque, capitale religieuse de l'islam), dans de nombreux cas au contraire, surtout pour les grandes villes, mais aussi souvent pour les petites villes jouant le rôle de centre local, les fonctions exercées sont diverses.

3-1 La ville, un système ?

Qu'est-ce qu'un système ? Un système est un ensemble complexe formé de composants distincts reliés entre eux par un certain nombre de relations qui sont essentielles. Les composants eux-mêmes sont des sous-systèmes ; le système est donc un ensemble de sous-ensembles.

L'évolution du système peut être liée aux modifications internes qui peuvent affecter ses composantes, aux modifications dans les relations qui unissent les différentes parties du système, aux interactions qui peuvent s'établir entre système et environnement. Ce sont les modifications qualitatives qui changent le système. Au contraire, les variations quantitatives sont possibles sans changer la structure de l'ensemble, donc sans modifier la structure des relations systémiques.

Comment ces généralités peuvent-elles s'appliquer à l'étude des villes ?

La ville est un ensemble complexe : elle est à la fois elle-même (elle existe ; elle a une structure spatiale, sociale, économique…) et un intermédiaire, un rouage dans un autre ensemble qui est celui des relations avec l'extérieur, et les deux aspects réagissent de diverses manières l'un sur l'autre. Les relations multiformes intra- et extra-urbaines sont essentielles.

La ville est un système ouvert dont les échanges sont importants (à l'entrée, énergie, information, matières premières, produits alimentaires…; à la sortie, innovation, déchets, produits fabriqués…). Ce système vit, il se développe en maintenant son organisation structurelle mais aux dépens de l'environnement dont il est inséparable. D'autre part, ce système inclut des sous-ensembles mobiles et évolutifs (hommes, capitaux, marchandises) dans une organisation spatiale fixe mais dont les limites sont variables, floues (la ville). L'ensemble des parties du système n'évolue pas de la même manière (il y a disparité entre le centre et la périphérie).

Ce système urbain n'est pas réductible à la somme de ses parties. Leur combinaison donne lieu à des données spécifiques, mises en valeur par des économistes : les économies d'échelle, les économies ou les déséconomies externes, que les investisseurs connaissent bien car elles sont un des motifs importants des implantations ou des abandons de localisations d'entreprises.

Le système urbain est vivant ; non seulement il résulte d'une combinaison d'énergies mais il devient acteur à son tour, s'ouvre sur son environnement immédiat pour pratiquer l'échange, se ferme sur certaines propositions issues des sous-systèmes inférieurs ou des super systèmes extérieurs ; comme tout être vivant, il a une personnalité plus ou moins nette, des facultés d'adaptation aux mouvements du temps. Il y a donc évolution du système dans le temps : les conditions et les résultats dépendent du rapport logique entre le « pouvoir » urbain et les conditions de l'environnement.

Le système urbain et l'environnement sont deux termes d'une situation logique. L'un et l'autre sont également complexes et on ne peut pas les séparer. L'environnement dans lequel s'implante une ville est le résultat de l'action humaine, parfois prolongée et multiforme, sur un espace à la fois proche et lointain.

L'environnement urbain, c'est cet « espace produit », résultant du milieu physique et de l'action humaine, qui a participé à la naissance et à la croissance urbaine, et offre à la ville un cadre susceptible d'être modifié et de peser à son tour sur la ville, en une longue suite de points et de contrepoints jamais interrompus. C'est de cet environnement que le système urbain tire ses « entrées » et vers lui qu'il élimine ses « sorties ».

En face de cet environnement cadre, le système urbain joue le rôle d'un complexe actif, agissant mais aussi réceptif et plus ou moins influençable. Sa finalité qui est la reproduction de la force de travail peut être qualifiée comme la dynamique nécessaire au maintien et au développement de la ville.

3-2 Les composantes du système

Le travail, la politique, le comportement des individus et le capital sont les principales composantes du système ; elles se retrouvent et s'intègrent dans un cadre spatial physique qui est le territoire urbain.

Le travail constitue, avec les conditions naturelles, les éléments des forces productives d'une société déterminée. La force de travail est en relation étroite avec la nature de la population : le nombre des habitants, leurs caractères démographiques, leurs origines, leur degré d'évolution, influent sur les qualités et les capacités de ceux qui participent aux activités urbaines. Ainsi, une ville dynamique et prospère attire une population nombreuse qui induit un développement à la fois démographique et économique. Il faut tenir compte dans ce domaine du rôle de la politique.

Le terme politique désigne un ensemble de conditions qui influent sur le développement et l'existence même de la ville. Une ville est un ensemble d'habitants, souvent non homogènes. Elle est en relation de nature et d'intensité diverses avec de multiples milieux extérieurs. A l'intérieur de la ville, la ségrégation des résidences urbaines, des équipements de qualité inégale inscrivent, dans l'espace l'hétérogénéité économique et sociale. Par le jeu des collectivités locales, le pouvoir urbain local peut intervenir dans la vie urbaine aussi bien par des actions législatives ou financières généralisées que par des décisions localisées. Ici l'homme et la collectivité faite de nombreux individus peuvent agir et réagir, non pas suivant une attitude logique et homogène, mais suivant une appréciation et une détermination réservant une grande part au hasard. C'est pour cela qu'il est nécessaire d'introduire une autre composante : celle du comportement.

Le comportement, un sous-système fondamental, se manifeste par une pénétration intime dans tous les rouages de la vie urbaine, c'est-à-dire dans toutes les interrelations entre sous-systèmes. Il joue un rôle dans chaque sous-système.

Le capital ou ressources monétaires sont nécessaires à la croissance urbaine et celle-ci favorise l'accumulation du capital : l'argent, le pouvoir économique construisent la ville. Rien ne peut se faire sans argent. Le capital peut venir d'individus, de collectivités ; il peut être local, national ou international ; ce peut être des dons, des prêts, des investissements recherchant la rentabilité maximum. Le capital est en partie fourni et manipulé à l'intérieur de la ville par les entreprises, les banques, les individus… toutefois il peut encore parvenir partiellement de l'extérieur ou être investi en partie à l'extérieur, ou les deux. Il a donc ses propres filières qui s'articulent avec d'autres données au sein de la ville.

La combinaison « capital- travail » exprime les activités de production et de consommation dont l'artisan est la population. Néanmoins la politique peut intervenir dans des formes diverses. La ville n'est pas un espace neutre ou indifférent ; elle comporte en elle-même des forces de survie et d'évolution ; elle a le pouvoir urbain qui s'exprime par les relations de la ville avec son environnement.

Le trinôme « travail- capital -politique » ne peut être dissocié : l'expression globale de leurs interrelations se traduit par une occupation d'un morceau d'espace et la répartition à la surface du sol des diverses formes d'activités urbaines.

La ville, un rouage essentiel sur l'échiquier spatio-temporel : d'abord, la ville transforme l'espace où elle est implantée, soit directement, soit par l'influence périphérique positive ou négative qu'elle exerce ; ensuite, les villes ne vivent pas isolées ; elles entretiennent entre elles des rapports d'échanges ou vivent en concurrence dans certains domaines : elles participent donc à une structure horizontale ; enfin, il y a des villes modestes soit par leur taille, soit par leur niveau ou la nature de leurs équipements ; elles peuvent dépendre des cités plus favorisées. Elles appartiennent alors à une structure verticale. Cela conduit à la notion de classification et de réseau.

Quant à l'importance du temps, elle apparaît à travers toutes les composantes et contribue fortement à balancer ou à orienter l'équilibre de leur poids respectif à l'intérieur du système. La différence des niveaux d'évolution des contrées du globe aboutit à retrouver à travers l'espace certains aspects de la différenciation selon le schéma temporel.

Etablie sur son site physique, la ville n'est pas un élément statique. Elle est comparable à un organisme vivant dans lequel les organes accomplissent des fonctions de rythmes et de nécessités différentes mais sont liés par une complémentarité générale. Elle a donc des fonctions variées qui permettent son existence ; la répartition de ces fonctions doit être examinée, à la fois en elle-même, pour déterminer en particulier le type de la ville (industrielle, tertiaire…), et sur le plan spatial. Les fonctions sont en effet intégralement réparties ce qui introduit les zones que l'on appelle des quartiers et détermine, par les relations que les quartiers ont entre eux, la circulation interne, intense, caractéristique de la ville.

3-3 Les fonctions urbaines[1]

La ville est un assemblage de fonctions. Il n'y a pas de ville, utilisée uniquement pour l'habitat, pour le tertiaire ou l'industrie. Les fonctions de la ville sont l'habitat**,** la production,

---

[1]J. PELLETIER, Ch. DELFANTE, op. , cité, p. 39 et suivantes.

la culture du corps et de l'esprit, le transport ou la circulation, la finance**,** le travail, la politique, les loisirs,…

3-3-1 Les fonctions d'habitat

La ville est une concentration humaine, quoique l'habitat revête des formes différentes d'une ville à l'autre et d'une partie d'une ville à l'autre. La définition de ce qui constitue donc une ville varie d'un pays à l'autre et d'une époque à l'autre. Certains pays s'appuient sur des critères de densité, c'est-à-dire sur le nombre d'habitants au kilomètre carré, tandis que d'autres utilisent des seuils de population : localités de plus de 1 000 habitants et plus, de 5 000 habitants et plus, etc.

La dichotomie urbain-rural est loin d'être clairement définie ; les zones grises se multiplient à mesure que, au-delà des frontières des premiers peuplements urbains, la sub-urbanisation et l'étalement urbain s'instaurent dans le paysage. Les principales différenciations proviennent de la forme de l'habitat. La variété est illimitée cependant de grands types d'habitats peuvent être dégagés : l'habitat sans logement, l'habitat élémentaire (ou constructions précaires) ; l'habitat de physionomie rurale ; l'habitat citadin (de type pavillonnaire, le lotissement) ; l'habitat collectif.

*** L'habitat sans logement**

Cette forme d'habitat est la caractéristique des villes densément peuplées de pauvres habitant les lieux publics ouverts, les terrains vagues, les trottoirs, les angles de maisons pour des périodes longues. C'est le cas en Inde. Dans les grandes villes occidentales, le phénomène est le fait de populations en rupture avec la société.

*** L'habitat élémentaire**

C'est celui des constructions précaires sous formes d'habitations flottantes dans les ports fluviaux et les bidonvilles occupant des espaces délaissés pour raisons d'insalubrité, d'absence d'attrait ou danger du site, de spéculation foncière.

Les bidonvilles sont caractérisés par l'absence d'un droit définitif à l'utilisation, à l'utilisation de matériaux légers, peu onéreux, fréquemment de réemploi de bidons de tôle découpés et assemblés qui ont donné leur nom à cet habitat, l'absence de fondations et de la majorité des équipements dans la « maison » elle-même. Les populations concernées par cet habitat sont moins homogènes qu'on le croit : les classes pauvres y dominent, mais en Afrique du Nord on peut y trouver des familles relativement aisées de petits fonctionnaires qui trouvent leur compte à demeurer dans un logement peu coûteux. Dans tous les pays sous-

développés, ils restent une forme d'habitat essentielle malgré tous les efforts de résorption ou suppression surtout à Mexico, Casablanca, Rio de Janeiro…

*** L'habitat de physionomie rurale**

La transposition d'exploitations agricoles dans la ville maintient un minimum d'activité rurale. Elles sont fréquentes dans les pays en voie de développement en Afrique où les cases des quartiers périphériques sont les mêmes que dans les villages. Elles se juxtaposent avec les bidonvilles occupant des positions généralement plus éloignées, mais il subsiste des stigmates de ces maisons rurales dans les villes des pays développés.

*** L'habitat citadin**

C'est celui dont la physionomie dépend fondamentalement de l'adaptation des constructions à une vie urbaine, dégagées des habitudes rurales. Les principales formes peuvent être regroupées en deux types : le type pavillonnaire est une imitation de l'espace rural ; il correspond à une volonté de retrouver la campagne dans la ville, ou du moins, des aspects naturels de verdure en l' « artificialisant » ; le lotissement apparaît comme « cité jardin » à la fin du 19ème siècle ; cette forme d'habitat essaime dans tous les pays occidentaux et s'exporte en tant que modèle dans les pays colonisés. Il constitue une forme de croissance, par le partage en lots, desservis par une voirie intérieure et disposés de manière géométrique. Ces lotissements pavillonnaires s'adressent à toutes les classes de la société puisque l'on y rencontre des cités ouvrières, des ensembles pour des classes moyennes.

*** Les formes principales de l'habitat collectif**

Plusieurs familles sont logées sous le même toit, cela pouvant aller de la tour d'habitations abritant plusieurs centaines de logements au petit collectif de quatre à cinq appartements ou moins. Les ensembles de « maisons de villes » sont en moyennes de quatre à huit étages réservés à l'habitation sauf au rez-de-chaussée qui peut recevoir des commerces. Les maisons de villes constituent des îlots ou pâtés de maisons et la densité est forte.

Les habitats collectifs organisés ou organiques apparaissent d'abord en tant que manifestations d'une préoccupation sociale pour éviter aux travailleurs les mauvaises conditions d'hygiène et de confort, l'exploitation par des propriétaires exigeants. Cet habitat collectif se situe d'abord à la proximité du centre puis il émigre surtout à partir des années 1950 en Europe à la périphérie à mesure que les coûts fonciers progressent près du centre, avec les liaisons organisées ou non avec les autres éléments de l'agglomération. L'habitat collectif de haut niveau social est toujours présent. Il couvre des formes variées avec une forte hauteur des immeubles pour des raisons variées : rentabilité pour des terrains chers et pour la

mise en place des services collectifs internes dans les cas les plus évolués (room -service, gardiennage), appartements des étages élevés bénéficiant de la vue et de l'isolement.

Deux types se détachent. D'abord, les gratte-ciels ou tours d'habitations centrales. L'un des premiers exemples de ce nouvel habitat a été les tours jumelles dites Marina Townes de Chicago puis ce fut Barbican à Londres. Ensuite, tous les centres villes ou leurs abords immédiats, virent apparaître les entassements de tours à Chicago, Boston, New York, Montréal. En périphérie, ces ensembles diffèrent peu des groupes d'habitation de niveau social bien inférieur. Les différences sont ailleurs : dans une densité un peu plus faible ; les dimensions des appartements, leurs équipements, l'insonorisation, le choix des matériaux ainsi que dans le traitement et le respect des espaces extérieurs.

3-3-2 Les fonctions de production

Il n'existe pas de villes sans habitat. En revanche, il existe des agglomérations purement tertiaires sans fonction productive, types les capitales administratives comme Canberra en Australie ou Brasilia au Brésil. La fonction industrielle a joué un rôle important dans la vague d'urbanisation du 19ème siècle. Un grand nombre de villes sont nées de la grande industrie. Les industries sont d'abord des composantes du corps urbain lui- même. Des villes sont bâties autour des industries ou parfois d'une seule usine. Les autres ont des quartiers[1] industriels mêlés directement aux autres secteurs urbains, avec spécialisation de fonction ou pas.

Les industries implantées en ville ne doivent pas être incompatibles avec les zones d'habitations situées à proximité, donc ne pas provoquer de nuisances trop importantes. Ainsi se crée une distinction entre les activités de production acceptables ou souhaitables dans la ville et celles qui peuvent ou doivent en être rejetées ou éloignées.

*** La fonction productive artisanale ou proche de l'artisanat**

Avant la naissance de la grande industrie au 19ème siècle, la ville élabore des produits textiles et métallurgiques, les objets en cuir, pour elle-même et pour l'exportation. L'acier, le verre ou le papier sont fournis à partir d'ateliers sur les lieux de production liés aux gisements de matières premières ou à l'énergie.

---

[1]**Quartier** : partie d'une ville ayant une physionomie propre, liée à son histoire, à son paysage, à sa localisation dans la ville, aux spécificités éventuelles de son peuplement et de sa culture, lui conférant une certaine unité, in E. DORRIER APPRILL, « Vocabulaire de la ville », éd. Du Temps, Paris, 2001. p. 83.

Il y a liaison intime entre production, commerce et habitat et la ville abrite tout cela dans un organisme unique. Ce fut le cas de toutes les villes du Tiers Monde. Dans les villes des pays développés ce genre d'activités existe sous forme d'artisans ou d'ateliers de production pour le textile mais aussi le travail des métaux précieux, le façonnage du bois. La gamme et les types de ces activités sont très variés : prêt-à-porter à Paris et New York, ateliers de diamantaires à Anvers et Rotterdam, métiers d'art à florence et Tolède.

*** Les fonctions de production modernes : l'industrie et la ville**

Plusieurs villes sont issues de la grande industrie ; la croissance urbaine est directement liée à la révolution industrielle. Les industries sont d'abord des composantes du corps urbain lui-même. Des villes sont littéralement bâties autour des industries ou parfois d'une seule usine : cas des cités liées à la métallurgie comme Le Creusot, Terni en Italie, Tat naga ou Jamshedpur en Inde, Pittsburgh ou Bethléem aux Etats-Unis ; au textile : les villes comme Lowell ou Manchester et Nashua à l'intérieur de l'Angleterre. Les autres ont des quartiers industriels mêlés directement aux autres secteurs urbains.

Cette liaison de la ville et des activités de production industrielle est encore une caractéristique des Pays en Voie de Développement (PVD) dans lesquels les plans d'urbanisme n'ont pas encore eu beaucoup d'effets. Dans la ville, des pays développés, la tendance est nettement à l'expulsion de l'industrie du corps proprement dit. La théorie générale du zonage (1940) donne à chaque fonction un espace déterminé. Elle est fondée sur la conception que la mixité est une source de gêne, l'incompatibilité étant en effet fréquente entre des activités bruyantes, dangereuses ou simplement nuisantes, par les fumées, les odeurs, le trafic induit et les zones d'habitations voisines. Ensuite, les transformations de l'appareil industriel dans ses productions, ses exigences en locaux et en desserte ont rendu obsolètes beaucoup d'industries situées dans la ville. Enfin, la possibilité de spéculation foncière, de déménagements industriels ou de simples suppressions d'activités sur un site ont entraîné dans les pays capitalistes la vente à des prix avantageux les terrains bien situés à proximité du centre.

Les industries ont donc quitté les parties les plus internes des villes pour s'implanter en périphérie, dans des zones industrielles. L'industrie ne fait plus partie de l'organisme urbain. Elle en est dissociée par l'éloignement, l'existence de coupures volontaires. Elle ne lui est plus reliée que par le fil des migrations alternantes des travailleurs. Cette dissociation pose le problème mal résolu de la relation habitat- travail. La longueur des déplacements devient sociologiquement et financièrement insupportable pour les individus et la société. On arrête le

déménagement industriel et on cherche à retenir les activités existantes. Ainsi se crée une distinction entre les activités de production acceptables ou souhaitables dans la ville et celles qui peuvent ou doivent en être rejetées ou éloignées. Les villes minières évoluent souvent pour devenir des villes industrielles.

3-3-3 La fonction financière (banques, assurances) n'est vraiment une fonction distincte que pour les villes où est concentré le pouvoir de décision financière, c'est-à-dire là où sont situés les sièges sociaux. Il s'agit le plus souvent de très grandes villes (Londres, New York, Tokyo) ou de villes très spécialisées (Zürich, Beyrouth, Hong-Kong) avec quelques cas intermédiaires (Francfort, Amsterdam). Dans ces cas, la fonction financière peut créer d'importants rapports de domination sur les régions entières, voire souvent à l'échelle internationale.

3-3-4 La fonction politique et administrative : la plupart des capitales sont par ailleurs des villes qui ont un passé historique et qui ont accumulé des fonctions diverses. Avec le temps, d'autres activités se sont créées car attirées par la proximité du pouvoir politique. La capitale a tendance à accumuler l'ensemble des fonctions urbaines.

3-3-5 La fonction culturelle : la ville culturelle est souvent une ville universitaire. En fait, le statut de ville universitaire ne concerne vraiment que les villes de taille limitée où l'université représente le premier employeur, le foyer essentiel d'animation, le principal occupant du centre urbain.

Nous considérons l'université comme un acteur de la notoriété urbaine. Les étudiants accourent de partout. La présence dans une ville d'un établissement post-baccalauréat est un élément d'attraction pour les hommes et pour les entreprises. L'enseignement supérieur doit être considéré comme une fonction urbaine à part entière. Il faut prendre en compte les flux qu'il attire, les activités qui s'associent avec lui ou qu'il génère, d'évaluer son impact physique et en terme d'image sur son environnement urbain.

L'université attire à elle un volume de population pouvant représenter une part importante des effectifs de la collectivité. Au-delà de son effectif, la population estudiantine a bien sûr valeur d'agent économique spécifique et important, à la fois en tant que consommateur, mais aussi comme facteur d'animation sportive, associative, festive et éventuellement culturelle d'une ville.

Au-delà d'un volume de population drainée et de sites inscrits géographiquement, l'université représente par essence le lieu de l'étude, de la recherche, de l'avancée des connaissances.

3-3-6 La fonction résidentielle

La fonction résidentielle est appelée à se développer avec l'élévation du niveau de vie, le raccourcissement de la vie active et l'accroissement de la mobilité. Cette dernière s'exerce à différentes échelles dans le temps et dans l'espace.

* à l'échelle du temps, on trouve : le rythme quotidien qui est celui des migrations alternantes, des déplacements scolaires, des achats quotidiens ; le rythme hebdomadaire est celui de certains achats, des loisirs ; le rythme annuel est celui des vacances, mais aussi celui des événements de l'année scolaire ou universitaire.

* à l'échelle de l'espace: la mobilité s'exerce à : l'échelle du quartier est celle des achats quotidiens, de l'école (au moins primaire), de certaines relations ;l'échelle de la ville, ou plutôt de l'agglomération[1], est celle des migrations alternantes, etc. ; l'échelle régionale est celle de déplacements moins réguliers : résidences secondaires, certains déplacements professionnels ; l'échelle nationale, voire internationale, est celle des vacances, mais aussi de nombreuses relations d'affaires, des colloques et des congrès.

3-3-7 Les fonctions tertiaires

La fonction commerciale est souvent considérée comme la plus caractéristique des villes. En fait, elle est double. Il y a d'une part, la fonction de commerce de gros, traditionnellement représentée par des entrepôts. D'autre part, il y a la fonction de distribution (commerce de détail). C'est là une fonction qu'on retrouve dans presque toutes les villes, mais qui représente parfois la raison d'être, donc la fonction, presque unique de petites villes, jouant le rôle de centre dans des régions rurales.

La fonction de commerce de détail est cependant présente dans toutes les villes, avec une diversité et une panoplie de commerces très différents selon l'importance et l'attractivité de la ville. On distingue trois types d'achats selon leur fréquence et la rareté des produits achetés, et donc des points de vente : les achats quotidiens, les achats occasionnels[2] et des achats anomaux[3] généralement effectués dans les grandes villes.

---

[1]**L'agglomération** *:* est la portion de l'espace urbanisé qui, par l'apparence et par l'activité de ses habitants, est placé sous l'influence globale d'une ville.

[2]**Achats occasionnels** : peuvent être effectués dans les petites villes où les marchés sont implantés au centre -ville ou dans les centres secondaires.

[3]**Achats anomaux** : effectués au centre des villes, dans des quartiers précis dont l'image de marque est clairement affirmée.

En plus de la fonction commerciale, la ville comprend aussi des activités tertiaires. S'il n'y a pas de ville sans l'habitat, il n'y a pas de ville sans le tertiaire. Les villes se différencient donc seulement par le pourcentage de la population employée dans ces activités et par la répartition de leurs types.

Les activités tertiaires de la ville lui sont indissociablement liées. S'il peut exister des petites villes sans industries, mais il ne peut pas y avoir de villes sans habitat et sans tertiaire. Les principaux types de fonctions tertiaires urbaines peuvent se résumer comme suit :

*** Le tertiaire « directionnel »**

C'est celui qui permettra mieux le classement des villes entre elles si l'on combine son existence et son rayonnement. Par direction on entend tout pouvoir public ou privé ayant une influence. Le tertiaire administratif est directionnel par nature puisqu'il représente le service offert au citoyen et sa contrepartie. Il existe un nombre considérable de niveaux et de types de ce tertiaire : fonction municipale exercée à la mairie. Puis les fonctions de niveaux administratifs plus élevés. En France, la hiérarchie coïncide avec les unités administratives : commune, canton, arrondissement, département, région, Etat. A partir de la sous-préfecture, les institutions élues et les organes décentralisés de l'Etat coexistent et se partagent, le pouvoir de décision et d'instruction dans un système très complexe où le département devient de plus en plus une circonscription de grand poids décisionnel. En Algérie, la situation est différente mais comparable, avec la pyramide commune, daïra, wilaya, Etat.

Chaque pays a son système, caractérisé par le nombre de degrés hiérarchiques et selon la répartition des pouvoirs, reflet de la structure centralisée ou décentralisée du pays. En effet, ce qui a le plus d'importance pour la ville qui propose une quelconque fonction de décision, c'est que celle-ci induit des édifices, des emplois, de la fréquentation.

Les édifices de la fonction de commandement ont toujours eu une valeur fondamentale dans la ville puisqu'ils sont les symboles de l'autorité et comme tels, leur site, leur architecture, leur dimension en font des représentations de la cité. Dans toutes les villes anciennes, château et cathédrale ou temple ou mosquée sont des éléments constitutifs du centre.

*** Le tertiaire directionnel privé**

Il est beaucoup moins dispersé dans l'espace. Il se situe dans les métropoles économiques du monde capitaliste, sous forme de sièges sociaux, de directions nationales, parfois régionales, d'organismes financiers. Les Bourses, les chambres de commerce et

d'industrie, les banques, les administrations privées sont de plus en plus groupées dans les grands immeubles d'affaires, les Central Business Districts (CBD).

La fréquentation de ces services crée un mouvement dans la ville et vers la ville ; celle-ci attire d'autant plus, qu'elle a un rang plus élevé dans la hiérarchie urbaine. Les capitales sont l'objet de visites obligées de « quémandeurs » de décisions de toutes natures, ce qui entretient les autres fonctions de transport.

*** Le tertiaire de service**

Le tertiaire de service est encore plus varié que le tertiaire directionnel dans ses fonctions comme dans ses niveaux de fréquentation. Il peut être subdivisé en sous-secteurs :

* Les services aux entreprises comprennent tout ce qui est utile à la marche des autres activités. Dans le domaine de la main-d'œuvre, dans le secteur commercial, dans le domaine technique, les professions libérales juridiques et financières. Ces services ne se rencontrent pas dans toutes les villes ; leur présence, leur absence, leur panoplie caractérisent précisément les types d'agglomération : plus ils sont nombreux et développés et plus la ville est élevée dans la hiérarchie.

* Les services aux particuliers sont des services banaux de telle sorte que ceux qui ne le sont pas sont qualifiés de rares. Le tertiaire du commerce se répartit dans de multiples catégories, différenciées dans leur rythme de fréquentation : quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, exceptionnelle…, dans leur spécialité principale : alimentaire, produits de ménage, vêtements, chaussures, appareillage électrique, produits pharmaceutiques, papeterie, bijouterie… ; dans leur dimension : petits commerces, supérettes, supermarché, hypermarché, etc. De nombreux commerces sont directement liés à la fabrication ou la réparation.

* Les services culturels tels que les librairies, les galeries d'art, les magasins de matériel audio-visuel, les services spécialisés comme les collèges, les lycées, les universités, les bibliothèques, les musées, les maisons de la culture, les théâtres, les opéras, les salles de concert.

***** Les services ludiques tels que les spectacles, les cafés et les restaurants… Les équipements sportifs sont aussi typiques de la ville et caractérisent aussi son niveau.

***** Les services relatifs à la santé : médecins, pharmaciens, établissements hospitaliers de tous ordres et tout niveau. Tous ces différents types de services ont des fréquentations et des localisations différentes qui comptent beaucoup dans la physionomie urbaine. La fonction de transport est très liée à la fonction commerciale avec laquelle certains auteurs la confondent. Les activités portuaires entraînent le commerce de gros, et souvent, l'industrie.

3-4 Répartition des fonctions et leurs conséquences

Les villes ne sont jamais homogènes, elles sont constituées de secteurs, de zones, de quartiers différents par leurs fonctions, leur physionomie, leur image sociale dont l'agencement préconçu ou spontané les caractérise. L'urbanisme en tant que science a pour objet d'organiser toutes ces parties de l'organisme urbain de la meilleure façon possible.

3-4-1 Les raisons de la diversification du tissu urbain

*** Les influences ou attirances du site physique**

Le site influe fondamentalement sur les fonctions et l'agrément de l'espace qu'il constitue. Or les fonctions industrielles sont rarement compatibles avec les fortes pentes et les sites aigus ; elles réclament des espaces plus aisément desservis par des voies de communication, suffisamment vastes pour des extensions.

Les fonctions résidentielles sont liées à l'agrément du site. Les pentes leur sont souvent réservées lorsqu'elles existent. Dans les pays de faible niveau de vie, les pentes sont à la fois le lieu de l'habitat des classes aisées et celui des bidonvilles. Les équipements ne sont réalisés que pour l'habitat de haut niveau. Lorsque le sol est délaissé on obtient les bidonvilles.

Dans les pays développés, les versants les mieux exposés ayant la meilleure vue, les moins ventés sont les fiefs des populations à haut revenu. Les éléments du site physique jouent un rôle de premier plan dans l'individualisation des parties de la ville, d'une part en raison de leurs caractères propres et d'autre part en raison de l'influence qu'ils exercent.

*** L'évolution historique du tissu urbain**

Dans plusieurs cas, une ville est mise en place en plusieurs étapes. Chaque période d'urbanisation démolit, mais souvent partiellement, des bâtiments antérieurs et introduit ses propres éléments. A New York, la partie Sud de Manhattan en est à sa troisième génération de bâtiments. Les actes du développement historique des villes montrent de manière classique, cet élément de différenciation.

*** Le partage des fonctions**

La fonction dominante individualise très clairement des parties de la ville. La fonction induit des fréquentations et des rythmes différents. Dans les villes anciennes le mélange a été la règle ; dans les villes modernes, le zonage tend à ségréger les activités industrielles des zones d'habitat. Dans le présent, la différenciation fonctionnelle est liée à la notion d'incompatibilité entre les fonctions de l'industrie et de l'habitat.

*** Les interdits et clivages sociaux et ethniques ou culturels**

Un des facteurs de différenciation urbaine réside dans la division de la ville en secteurs de populations différentes. Mais l'absence de bases légales n'empêche pas la ségrégation ou séparation d'être une des bases fondamentales de la structure urbaine. Aujourd'hui, la ségrégation demeure raciale ou religieuse ; les hommes ont tendance à se grouper par affinités pour éviter aussi des gènes réciproques. La ségrégation se perpétue ou se poursuit par la différence de niveau de vie entre les groupes.

*** Les incompatibilités (ou répulsions) fonctionnelles**

Elles naissent particulièrement de la présence de zones d'activités et de zones industrielles. Les zones portuaires qui furent complètement liées à la ville avec continuité des quais et du corps urbain se sont séparées de ceux-ci pour des nécessités militaires : Brest et Cherbourg en France, La Spezia et Tarente en Italie, San Diego en Californie et économiques et fiscales. Les zones portuaires sont devenues des lieux clos par des grilles pour des raisons de sécurité, de contrôle fiscal pour les perceptions de droits de douane.

Les zones industrielles consacrées aux activités dangereuses ou nuisantes se sont aussi isolées du reste de la ville pour les raisons de pollution, de sécurité, de bruits.

On est passé de la promiscuité, de la familiarité, de l'artisanat dans le tissu urbain à la ségrégation économique.

*** Les volontés de planification urbaine**

La volonté de planification veut mettre chaque chose à sa place pour le meilleur fonctionnement possible sur le plan humain et économique. On ne conçoit pas la ville autrement que comme un tissu différencié, un ensemble fonctionnel aux organes différents individualisés. Cette conception est aujourd'hui un des facteurs décisifs de la physionomie contrastée de la ville avec ses différences encore plus fortes que dans le passé.

La planification se substitue aux tendances spontanées qui les organise ; de même les acteurs deviennent de plus en plus nombreux, ce qui a plus tendance à diversifier les diverses parties de la ville. Le résultat de tout cela c'est que la ville n'est plus l'ensemble dense et fortement fusionné du passé mais, un organisme étendu dont les différentes parties contrastent avec violence.

Les inconvénients de cette évolution sont multiples mais comportent deux aspects négatifs : l'exagération de la dimension spatiale de l'organisme urbain, donc le gaspillage de l'espace, et la mise en place d'un territoire urbain constitué de parties sans rapports les unes

avec les autres. La ville « en miettes » est devenue une « cité –puzzle » dont les urbanistes essaient de « recoller » ou d'organiser les morceaux épars.

3-4-2 Les résultats de la différenciation : quartiers, structures urbaines

*** Les quartiers de la ville : de quoi sont-ils constitués ?**

La fonction principale, le contenu social, l'aspect extérieur, le sentiment d'appartenance, le rythme de vie, sont autant d'éléments qui constituent le quartier de la ville :

a- La fonction principale est le premier et le plus évident : quartiers d'habitation, commerciaux, industriels, administratifs…

b- Le contenu social : quartiers bourgeois, ouvriers, noirs, ou blancs, chrétiens ou musulmans, etc.

c- L'aspect extérieur : anciens, modernes, contemporains, denses, pavillonnaires, bidonvilles…

d- Le sentiment d'appartenance : entité fonctionnelle et sociale, relation de voisinage organisé.

e- Le rythme de vie : quartiers centraux à rythmes soutenus ; les quartiers à dominante de bureaux ou bancaire, ont des rythmes entrecoupés dans la journée et la semaine, ils sont déserts la nuit après la sortie des employés et les deux jours du week-end. Dans les quartiers périphériques il est rare de constater des rythmes soutenus. Les cités dortoirs de faible ou de forte densité sont animées seulement lors du retour des travailleurs et des enfants de l'école.

Les quartiers sont donc à la fois des éléments fondamentaux de la différenciation dans la ville et une des résultantes de son évolution.

*** Les principales organisations urbaines : la structure générale de la ville**

a- Le système ancien : ville- banlieue

Dans le cas des villes anciennes, la structure générale de la ville est simple. La cité est limitée par des barrières défensives naturelles, artificielles ou les deux à la fois. Au-delà commence un ailleurs qui n'est pas la ville. Puis s'établissent des éléments permanents alignés le long des voies de communication, constituant fréquemment des « Grandes rues » ce sont les faubourgs.

A l'intérieur de la ville ancienne, des distinctions sont plus ou moins marquées, elles dépendent de l'histoire, de la croissance et des politiques ou de leur absence d'urbanisme.

b- Les villes centrées ou nucléaires ont une zone, un quartier central reconnaissable par la densité de ses fonctions directionnelles, des monuments, des signaux urbains dans

lesquels les habitants se reconnaissent ou s'identifient. Ce quartier porte le nom de centre et il est désigné dans les panneaux de signalisation : Milan, Paris, Londres, Francfort, Tokyo.

Dan les villes récentes développées au 19ème et 20ème siècle ce sont les éléments architecturaux en hauteur, les gratte-ciels qui caractérisent la plupart des centres, ce qui donne une image caractéristique de la vue de l'extérieur : Cleveland, Toronto, Edmonton, Dallas, Denver aux Etats-Unis, Dakar, Abidjan (en Afrique), Mexico, Rio de Janeiro (en Amérique Latine), Djakarta, Singapour (en Asie).

c- Les villes sans centralité apparente

Los Angeles est un ensemble urbain de 100 kilomètres sur 40, où les vides urbains constitués par des espaces naturels sont encore plus structurants que les rares zones de plus forte densité.

d- Les types de structure périphérique au centre

Autour du centre qui existe, la physionomie de la ville dépend de l'organisation de ce qui entoure le noyau principal.

- L'extension en tache d'huile est celle des agglomérations développées sans plan préconçu ; la ville s'étend sans ordre apparent, dans toutes les directions avec des avancées favorables sur le plan de la topographie, du foncier, des hasards de l'histoire urbaine. Les centres secondaires sont peu puissants et peu apparents.
- La structure sur axe de transports est une des plus fréquentes ; le long des lignes de chemins de fer de banlieues ou les métros, les routes et les autoroutes surtout, les tentacules de l'extension donnent à l'agglomération une physionomie étoilée plus ou moins régulière : Munich en Allemagne, Milan en Italie.
- La structure polynucléaire est aussi très répandue, elle est volontaire et dérive d'un schéma d'organisation. Le tissu urbain est alors structuré autour de centres secondaires par rapport au centre-ville, chaque centre dessert une population relativement équivalente : Londres et ses villes nouvelles satellites, par exemple. Il existe aussi des structures polynucléaires dans le cas des jonctions où plusieurs villes, indépendantes au départ, se sont rejointes par leur développement, pour former une agglomération où elles sont devenues solidaires sans pour autant perdre leur indépendance : Lille-Roubaix-Tourcoing, Le Creuset-Monceau-Les-Mines…La combinaison des axes et de la polynucléarité est fréquente, les axes ayant des connexions constituées par des

centres : l'agglomération parisienne, par la mise en place de ses villes nouvelles, liées à des axes de transport lourds : Evry, Cergy-Pontoise, est une de ces organisations.

3-4-3 Les conséquences de la répartition interne : La circulation et le stationnement urbain

L'inégale répartition des fonctions et des hommes amène des déplacements, eux aussi caractéristiques, d'une agglomération mais il faut parler d'abord de la circulation générale.

*** La circulation générale et la ville**

La circulation est à l'origine de la ville elle-même ; dans ces conditions, les routes se situaient dans le tissu urbain central lui-même ; il en résultait une irrigation commerciale certaine et des encombrements célèbres, dès l'antiquité où on les dénonçait au 1er siècle à Rome.

Très rapidement les problèmes de circulation dans les villes devinrent à l'époque moderne, un des problèmes majeurs de la cité ; les premières opérations d'urbanisme furent des travaux de voirie, des « alignements », des percées dont le 19ème siècle donne les premiers grands exemples : les travaux d'Haussmann à Paris. La tendance générale est à la séparation des fonctions de transit et de desserte interne. On sort la fonction de transit de la ville par des contournements, des tangentielles, des boulevards de ceinture.

*** La circulation propre à la ville**

Elle comporte de nombreux aspects : migrations alternantes du lieu d'habitat au lieu de travail, courants de trafic engendrés par la fréquentation des services administratifs, culturels, ludiques et commerciaux. Cette fréquentation nécessite par nature, des besoins dans les modes de transports collectifs, réseaux d'autobus ou de voies ferrées, tramways ou métros ou chemin de fer de banlieue et, pour la circulation automobile, du stationnement.

La ville apparaît donc comme un organisme de plus en plus complexe dans son contenu, dans les différenciations de son tissu, constitué de parties plus ou moins contrastées mais reliées entre elles par des mouvements de circulation de plus en plus denses et rapides au fur et à mesure des développements techniques.

Etre vivant, elle se transforme sans cesse avec toujours une grande solidarité de ses différentes parties. La ville n'est pas un élément statique. Elle est comparable à un organisme vivant dans lequel les organes accomplissent des fonctions de rythmes et de nécessités différentes mais sont liés par une complémentarité générale.

Elle a donc des fonctions variées qui permettent son existence ; la répartition de ces fonctions doit être examinée pour déterminer en particulier le type de ville (minière,

industrielle, tertiaire…). Les fonctions sont en effet inégalement réparties. Ce qui introduit les zones que l'on appelle des quartiers et déterminent, par les relations que les quartiers ont entre- eux, la circulation interne, intense, caractéristique de la ville.

Section 4 : Processus historique de développement des villes : de l'antiquité à nos jours[1]

Les villes apparaissent entre 4000 et 3500 av. J -C, au pays sumérien, puis en Egypte à la fin du 4ème millénaire. Jusqu'alors, les hommes habitaient des villages, essentiellement voués à l'agriculture. Ces villages coexistaient sans relations hiérarchiques. L'arrivée des villes change cet état de fait ; la complexification des groupes sociaux, l'intensification des échanges, la naissance des pouvoirs locaux impliquent l'administration d'un territoire plus vaste que celui dominé par le village.

C'est la ville qui abrite et symbolise ces nouveaux pouvoirs ; en assurant les échanges commerciaux, la ville favorise le développement en son sein d'un artisanat varié. Dès lors, la structure sociale de la ville se hiérarchise à son tour. Les besoins nés de l'administration des territoires suscitent l'invention de l'écriture, à la fin du 4ème millénaire et aboutissent à la création d'un Etat qui prend souvent la forme monarchique.

L'ancienne ville de Babylone (près de l'actuel Bagdad) connut son apogée pendant la dynastie néo-babylonienne. Elle était la plus grande ville que les hommes aient construite. Au 3ème millénaire, le monde grec voit émerger de petites villes. L'Acropole d'Athènes abritait des temples et divers bâtiments d'Athènes antique : Le Parthénon est l'un des plus beaux exemples de l'architecture grecque classique.

Quelques siècles plus tard, c'est l'empire romain l'Italie (actuelle) qui marque une avancée majeure de la civilisation urbaine. Rome représente le modèle urbain par excellence : elle est l'Urbs (la ville en latin). Les rues étaient disposées en damier et l'habitat intégré aux installations culturelles, cultuelles, commerciales et militaires. Les romains introduisent leur modèle d'urbanisme en Algérie.

Les romains accentuèrent cette organisation réfléchie de l'espace public : les plans de leurs temples, portiques, gymnases, thermes et formes sont autant d'exemples de construction qui tiennent rigoureusement compte de la symétrie. Leurs cités coloniales, conçues comme des camps militaires appelés « Castra » possédaient de grandes avenues et un quadrillage de rues entourées de murs d'enceinte rectangulaires ou carrés, centralisant ainsi la vision de la ville. C'est donc sur le modèle de Rome que les villes de l'Empire se développent. Après la

[1] Encarta 2005.

chute de l'Empire Romain, les villes déclinèrent en population et en importance. Du 5ème au 14ème siècle après J-C, l'Europe médiévale disposa ses villes autour des châteaux, des places fortes, des églises et des monastères. Quant à la Chine, le style d'urbanisme fut déterminé par Chang' au (aujourd'hui Xi' an) capitale des dynasties Han et Tang[1].

Dès la fin du 6ème siècle, la ville était disposée en damier et entourée par un mur de terre battue avec de larges avenues allant du nord au sud et d'Est en Ouest. Ce plan fut repris pour les villes par de nombreux autres pays influencés par la Chine, notamment pour la capitale impériale Japonaise Heiankyo (aujourd'hui Kyoto), fondée en 794 après J-C. Le développement du commerce et d'une économie monétaire en Chine sous la dynastie Song, favorisa l'essor des cités qui, pour la plupart, s'efforcèrent de reprendre le même plan. D'autres pays d'Asie centrale (le Tibet, l'ancien empire Mongol) se sont inspirés du modèle Chinois tout en le modifiant afin de corriger sa trop grande rigidité.

Concernant la ville médiévale, limitée par ses fortifications, celle-ci progressait selon un modèle concentrique, ajoutant à la première enceinte, historique, une deuxième enceinte de défense militaire qui distinguait clairement l'espace ville de l'espace rural. Très dense, close et souvent chaotique, elle opérait également une confusion totale entre le travail et le logement, ignorant les voies de transport.

En opposition aux rues étroites et irrégulières des villes médiévales, l'urbanisme de la renaissance accentuait les rues larges, régulières, en étoile ou en circonférence (certaines rues formaient des cercles concentriques autour d'un point central et d'autres étaient disposées en étoile à partir de ce point, comme les rayons d'une roue), mettant en perspective l'espace urbain.

Une ville comme Ferrare, en Italie, souvent considérée comme la première ville européenne moderne, présentait ainsi des rues droites et des angles droits, mais intégrées dans des blocs de construction asymétriques liés à la dynamique et à l'histoire ancienne de la cité.
La «cité idéale » ne devint ainsi concrète que dans de rares cas, comme par exemple Urbino en Italie ou les villes forteresses de Vauban. On trouve d'autres exemples d'une disposition néoclassique dans le plan de Londres de l'architecte anglais Sir Christopher Warren (1666) ainsi que dans les villes de Mannheim et Karls ruhe en Allemagne. En Algérie, entre les 16 ème -19 ème siècles, les Ottomans implantent des Bordjs fortifiés et des Smala, à l'intérieur du Tell et occupent des Casbahs du littoral.

[1] Encarta 2005.

Ces thèmes de l'urbanisme de la renaissance et de la mise en perspective de la ville ont été transposés dans le nouveau monde, dans les cités coloniales anglaises et espagnoles fondées aux 16ème et 17ème siècles, entre autres Savannah dans l'Etat de Géorgie, Williamsburg en Virginie ou Mexico au Mexique et Lima au Pérou.

Disposant de larges espaces vierges pour y implanter des structures urbaines, les bâtisseurs des villes américaines ont pu progressivement expérimenter une ville moderne rompant avec le développement concentrique et effaçant les défauts de la ville médiévale (croissance impossible en raison des enceintes, problèmes de transport et de repérage dans la ville, etc.). Les plans en damier (New – York, Chicago, etc.) se démarquaient de la ville historique à l'européenne mais créaient parallèlement de nouveaux problèmes comme la monotonie des rues et l'hétérogénéité des volumes et des constructions. L'urbanisme de la première période des Etats Unis reflétait une prédilection pour les bâtiments publics et les rues de grandes dimensions: la conception du district de Columbia par l'architecte Franco-américain Pierre Charles L'Enfant en 1791 en fut un exemple célèbre. Son plan prévoyait un réseau de larges avenues convergeant vers d'importants parcs, allées et autres espaces libres et sur des structures publiques comme le Capitole et la Maison – Blanche.

Dès la fin du 18ème siècle, les problèmes sociaux, économiques et politiques qui surgissaient dans une société en pleine transformation favorisèrent la naissance d'une réflexion critique et suscitèrent une vague de projets à grande échelle. Les phalanstères de Fourrier (petites villes miniatures), le « familistère » construit par l'industriel Godin près de son usine à Guise (1859 / 1870) ou encore le concept de ville idéale de Claude Nicolas Le Doux rompaient avec la ville ancienne, s'efforçant de regrouper le travail et l'habitat et de développer les voies de circulation. Les Européens ou les Français introduisent le village colonial européen, la ville européenne en Algérie et en Grande - Kabylie.

Vers le milieu du 19ème siècle, une partie des villes européennes apparaissaient anachroniques, impropres à remplir les fonctions que leur imposaient l'industrialisation et les concentrations démographiques. Pour survivre et s'adapter, elles réclamaient des transformations globales de grande envergure. La transformation la plus spectaculaire fut accomplie (entre 1853 et 1869) par le baron et préfet de Paris Georges Eugène Haussmann. Il traitait l'ensemble de l'espace parisien comme une totalité. Il fit exécuter le premier plan global de Paris, avec des courbes de niveaux, ce qui lui permit d'analyser de façon approfondie la topographie et la morphologie parisienne.

Pour résoudre les problèmes d'une circulation congestionnée et améliorer une hygiène souvent inexistante (mise en place d'un réseau d'assainissement ou d'égouts), la solution radicale d'Haussmann fut le percement de voies. Grâce à un alignement sur rue très réglementé, il contribua largement à l'aération et à une uniformisation architecturale de la capitale. Cependant, les îlots du Paris Haussmannien présentaient plusieurs inconvénients, notamment celui d'empêcher une bonne diffusion de la lumière. L'œuvre créatrice d'Haussmann stimula la transformation du réseau urbain Français et exerça une influence considérable en Europe (notamment à Vienne, à Berlin et à Anvers) et aux Etats- Unis où elle fut à l'origine du réaménagement de Chicago par Daniel Burnham (1909).

A partir du 20ème siècle, les pays anglo-saxons réagissent de façon uniforme à la nécessité d'améliorer les conditions de vie dans les cités. Ils commencèrent par réguler les conditions sanitaires et la densité des immeubles. La cité jardin créée par le Britannique E. HOWARD en 1903 fut adoptée par plusieurs urbanistes qui la généralisèrent dans de nombreux pays. La « ville – jardin » communautaire de Weluryn (1920), construite d'après ses plans, avait été conçue comme une cité indépendante, protégée de l'empiétement urbain par une ceinture verte ou une zone agricole.

Ce modèle de ville cherchait à concilier technologie moderne et justice sociale, s'efforçant de définir les différents facteurs affectant les cités modernes (travail, logement, transport et loisirs).Entre le premier après-guerre et la fin des années 1960, l'architecte Le Corbusier projetait les citées plantées, sur des espaces verts, inondées de soleil, sillonnées de voies de circulation pour drainer harmonieusement la population évoluant entre les différents quartiers définis par leurs activités (habitat, travail, loisir).

La Charte d'Athènes définissant les critères de la ville moderne. Le logement était privilégié, la rue « corridor » bannie et la nature largement introduite dans les villes. La Charte d'Athènes appliquait à la ville un fonctionnalisme radical (à chaque quartier et à chaque bâtiment une fonction unique : travail, habitat, loisir, etc.).

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, les grands travaux de reconstruction des villes et l'urgence du logement entraînèrent une application massive des principes de la Charte d'Athènes. Ils inspirèrent d'abord la rénovation des quartiers et centres anciens, c'est-à-dire la démolition au nom de l'hygiène et de la modernisation et leur reconstruction selon les normes nouvelles. Ce type de rénovation débuta d'abord aux Etats-Unis et gagna progressivement l'Europe. En effet, plusieurs villes ont été créées : Brasilia au Brésil (Oscar Niemeyer) ou Chandigarh en Inde, etc.

En Grande-Bretagne, de nombreux ensembles d'habitation furent érigés dans les banlieues de Londres mais aussi en France, plusieurs villes nouvelles furent lancées à partir de 1965. En revanche, les effets sociaux provoqués par le gigantisme et la pauvreté de ces cités dortoirs amenèrent à une remise en cause de telles réalisations démesurées. Une nouvelle prise de conscience est prise autour de la « nouvelle ville » ; ceci dit, l'urbanisme dépassait la simple dimension matérielle et qu'il englobait également les questions sociales, économiques et politiques. Ces questions étaient trop importantes pour laisser tout pouvoir aux urbanistes et à leurs rêves de cités « radieuses ».

En Algérie, l'urbanisation des populations s'est enclenchée durant la guerre de libération nationale (1954-1962) : regroupement des populations, exode rural, émigration, déplacements forcés des populations… La ville ou le « village sécurité » est devenu un refuge pour les populations fuyant la guerre et la misère.

C'est ainsi qu'un mouvement postmoderne vit le jour (caractérisé par son hostilité au mouvement moderne et par une plus grande modestie et un plus grand réalisme en matière d'urbanisme). Nous sommes au troisième stade de la ville : après la ville médiévale et la ville moderne, la ville d'aujourd'hui opère un retour à une structure urbaine plus traditionnelle tout en intégrant la lumière, l'espace, les réseaux de circulation, etc.

Avec la ville contemporaine, qui s'est affranchie des limites de la vieille ville médiévale, les mégapoles sont devenues infinies et ont donc d'autant plus besoin de repères, à l'opposé des blocs et des objets urbains isolés de la ville moderne, tramée et sans continuité.
La ville contemporaine cherche à faire ressortir son architecture hybride et refuse les formes figées. Les urbanistes ont pour rôle de recycler, transformer et restituer les ensembles anciens dans le processus d'urbanisation. Les villes deviennent ainsi des villes flexibles, plus soucieuses de cohésion formelle que fonctionnelle. La ville de reconversion, de modification et de transformation du contexte se substitue ainsi à la ville moderne de la rupture.

L'époque contemporaine est caractérisée par une urbanisation massive et le développement des grandes métropoles ou mégapoles, grâce au développement de moyens de communication rapides. Mais cette urbanisation a des effets pervers comme le développement des bidonvilles autour des grandes capitales, l'engorgement des transports et les transformations du mode de vie, propices aux phénomènes de violence urbaine, et d'isolement, et généralement à une perte des repères traditionnels de la sociabilité.

Les villes algériennes en général n'ont pas échappé à ce phénomène que l'on peut traduire en termes économiques, comme des « économies externes » négatives. En 2006, près de 60 % de la population algérienne est « urbanisée », contre 20 % en 1962.

En ce qui concerne la Kabylie, l'évolution du taux d'urbanisation n'a pas suivi celui du reste du pays : il est à peine de 40 % ! L'armature villageoise et urbaine régionale est gangrenée par tous les phénomènes évoqués ci-dessus. Des bidonvilles sont surtout localisés dans les vallées : Oued-Aïssi, Oued-Sébaou, Tizi-Ouzou, Bordj-Ménaïel, les Isser, Boghni, Tizi-Ghennif, Draâ-El-Mizan…

La section suivante est consacrée à l'émergence du fait urbain en Grande – Kabylie.

Section 5 : Emergence du fait urbain en Grande – Kabylie

L'urbanisation est un atout et un frein au développement de la Grande-Kabylie ? Elle est un atout (car il est impossible d'imaginer le développement sans villes ou l'agglomération de personnes; leur présence est une condition nécessaire du développement), eu égard de la hausse soutenue de revenu réel par habitant, de l'amélioration du bien-être matériel des populations, des conditions de vie, et spécialement des conditions sanitaires, se traduisant par une croissance de la population de la région, des transformations sociales, dont les indicateurs mesurables sont l'alphabétisation, la participation des femmes au marché du travail, les baisses de taux de natalité, etc.

L'urbanisation est un frein car, par son ampleur, elle provoque des tensions parfois insolubles et qui sont au cœur de la problématique urbaine. Parmi les problèmes auxquels elle doit faire face, nous mentionnons les suivants :

- les changements institutionnels qui permettraient l'adaptation aux nouvelles réalités urbaines sont souvent difficiles à opérer, surtout en ce qui concerne l'administration locale et l'occupation du sol. L'appareil administratif et juridique ne réussit pas toujours à suivre, ce qui contribue à la fois à la marginalisation de certaines franges de populations et de certaines zones, ainsi qu'au développement du secteur informel dans plusieurs sphères de l'économie urbaine ;
- la concentration urbaine, c'est-à-dire la concentration des populations urbaines dans quelques agglomérations, fait souvent flamber les valeurs foncières dans les villes touchées, et entraine ainsi des conséquences socialement inacceptables sur le plan de la répartition des richesses et des revenus, tout en accentuant les disparités villes-campagnes ;
- les interventions politiques dans le domaine du logement sont souvent submergées par le flot continu de nouvelles populations urbaines, si bien que les villes en expansion rapide font

Carte N° 1

Le département de la Grande- Kabylie (1963)



souvent face à des pénuries aigües de logement. Notons que le secteur du logement pose des problèmes particuliers d'analyse économique, en partie à cause de l'inélasticité relative de l'offre ;

- l'importance des investissements publics nécessaires à la réalisation des infrastructures urbaines pèse sur la gestion macro-économique de l'économie nationale. Les grandes villes exercent sur les ressources de l'Etat une pression qui rend difficile la mise en application de politiques de décentralisation, et elles posent des problèmes d'environnement qui accentue ces pressions.

L'urbanisation transforme profondément l'organisation de la société, tant ses institutions politiques et ses structures économiques que ses valeurs sociales.

Antérieurement à la période coloniale, les souks s'identifiaient à des lieux où producteurs des plaines et des montagnes se rencontraient de façon régulière pour échanger leurs produits. Cependant, les lieux où les groupements humains entre producteurs divers se réalisaient correspondent à l'emplacement du réseau urbain de la Grande - Kabylie. La fonction échange de produits divers représente la caractéristique la plus ancienne des villes actuelles.

Notons par ailleurs que la localisation géographique de ces marchés à l'intersection des routes ou de grands axes de circulation confirme de façon indéniable que le facteur échange a joué un rôle fondamental dans l'émergence de ces villes.

Tous ces lieux de marché où se rencontraient les divers échangeurs locaux constituent à l'heure actuelle le réseau urbain de la Grande -Kabylie. La particularité de celui-ci c'est qu'il est composé de petites villes et d'un certain nombre de villes moyennes en construction en plus de la ville moyenne de Tizi-Ouzou qui a dépassé le seuil des grandes villes moyennes.

Le développement de l'urbanisation coloniale s'est surtout réalisé à partir des « germes » de structure urbaine nés autour des souks, mais en introduisant un élément de structuration et de différenciation. Le phénomène urbain est en fait tout nouveau pour la région. Il reste cependant très lié à la conquête Française qui était l'ébauche même de l'urbanisation en territoire kabyle.

Au lendemain du départ des colons, il y a eu substitution de la population autochtone à la population européenne. Jusqu'à la fin des années soixante et le début des années soixante-dix, il n'y avait aucun instrument ou outil de gestion et de planification urbaine adapté à la nouvelle réalité de la ville de l'après- indépendance. Les pouvoirs locaux continuaient à travailler avec les mêmes instruments du passé.

De 1962 à 1969, poursuite des opérations de dépenses d'équipement local (DEL) héritées de la période coloniale. Elles étaient financées par l'Etat et portaient sur des opérations urgentes telles que : l'alimentation en eau potable, l'assainissement, l'habitat rural. Intégrées au plan de Constantine (**1959-1963)**, elles constituaient le support indispensable pour le développement économique planifié du secteur rural et considérées comme l'instrument essentiel à l'aide duquel seraient réalisés les objectifs qu'envisageait le plan au profit des campagnes. Les programmes DEL sont composés de six rubriques : équipements agricoles, équipements hydrauliques, viabilité, habitat rural, équipement administratif et social, équipement artisanal. Ces opérations furent plus ou moins arrêtées après l'accession de l'Algérie à la période postindépendance.

Des programmes spéciaux ont été lancés de 1966 à 1969. Leur objectif est de donner une base au futur développement des régions qui ont souffert de la colonisation et de répondre à court terme aux souhaits des populations. Ils indiquent des actions d'urgence destinées à amoindrir les déséquilibres socio-économiques et les premières empreintes de la planification régionale en Algérie, en plus de leur contribution au développement des espaces les plus déshérités.

Ces programmes spéciaux ont pour but d'atténuer les déséquilibres entre les régions les plus riches et celles qui sont les plus pauvres, d'apporter des chances égales de progrès et de soutenir une expansion harmonieuse des wilayas déshéritées. Les PS ont porté sur plusieurs secteurs : agriculture, artisanat, équipements socio-économiques, éducation et l'industrie.

Le PS, destiné à la wilaya de Tizi-Ouzou, a été évalué à 55 milliards de centimes et contenait tous les secteurs économiques, sociaux et infrastructures culturelles. Celui-ci a été complété d'un crédit d'une valeur de 280 millions de DA. Il a été d'un apport considérable pour le développement socio-économique de la wilaya. « Les PS ont démarré en 1966 par l'établissement des programmes de développement économique rural (DER) qui ont remplacé les anciennes opérations initiées par les autorités coloniales »[1].

[1] Z. SAHEB, « Opportunité et opérationnalité des plans communaux de développement dans les politiques micro-spatiales d'aménagement : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou », UMMTO, 1989, p. 213.

De 1970 à 1973 (période du premier plan quadriennal) : mise en place des **programmes d'équipement local des communes (PEL)** qui sont apparus aux planificateurs algériens comme les instruments les plus adaptés à un développement planifié, décentralisé et intégré des communes. Les PEL regroupent cinq types d'opérations : développement de l'industrie locale, crédits de plein emploi, dépenses d'équipements collectifs, développement économique et rural. Les routes, les mairies, les hôtels, l'habitat, l'hygiène, l'assainissement, l'eau potable… sont les domaines sur lesquels ont porté ces programmes.

Pour atteindre cet objectif, les pouvoirs publics arrêtent chaque année les programmes spéciaux dont le coût global hors industrie est estimé à 10,26 milliards de DA en termes courants entre 1976 et 1978. L'apport des **programmes spéciaux et des programmes d'équipement local** a été d'un grand soutien aux populations et aux régions qui ont été gravement touchées par la guerre de libération nationale.

La période du 2ème plan quadriennal (1974-1977) est marquée par la naissance et l'utilisation d'un nouvel outil de planification décentralisée : **le plan communal de développement.** Les plans communaux sont initiés de la base, c'est-à-dire des communes, tout en tenant compte des instructions nationales. Les PCD représentent théoriquement un instrument privilégié de la planification territoriale à l'échelle locale, leur but est d'assurer la plus large propagation du développement, la valorisation des potentialités locales et la satisfaction des besoins des populations[1].

Le lancement des PCD en 1974 a pour objectif d'une part d'éliminer les disparités régionales car des déséquilibres entre zones rurales et zones urbaines persistent, d'autre part, le développement des potentialités propres à chaque commune et l'amélioration des conditions de vie des populations. En somme la circulaire de 1972 envisage trois catégories de plans correspondant à trois types de territoires communaux :

a- **le plan communal de la révolution agraire pour les communes rurales** avec cinq rubriques qui sont regroupées en trois points : équipements se rapportant aux structures et infrastructures agricoles, équipements non agricoles : artisanat, tourisme et petite industrie, équipements socio-économiques et administratifs : pistes, alimentation en eau potable, salle de soins, agences postales, antenne de mairie, etc. ;

[1] Z. SAHEB, op. , cité, p. 7 et suivantes.

b- **le plan communal semi-urbain** doté des mêmes rubriques que le précédent. Il concerne les communes à dominance urbaine pouvant avoir un périmètre plus restreint ;

c- **le plan de modernisation urbaine** concernant les grandes agglomérations : chef-lieu de wilaya, chef-lieu de daïra ou grosses communes. Il comporte les équipements socio-économiques non agricoles.

Les communes de la wilaya de Tizi-Ouzou sont classées selon ces trois types de plans suivants : commune urbaine : Tizi-Ouzou ; communes semi-urbaines : Bordj-Ménaïel, Bouira, Lakhdaria, Larbaâ-Nath-Irathen, Dellys, Azazga, Draâ- El-Mizan ; communes rurales : elles concernent le reste des communes, c'est –à-dire 42 communes[1]. Le PCD en tant qu'outil de la planification spatiale rassemble dans un cadre cohérent toutes les interventions de portée locale proposées par la commune, réalisées et gérées par elle, et financées sur ressources centrales. Le PCD des communes rurales et semi-urbaines ainsi que le plan de modernisation urbaine forment un nouvel instrument de « régionalisation » du plan. Ils permettent de mettre en valeur les potentialités locales des communes et l'atténuation des différences intra-communales.

Les PMU/PCD et les PUD/PUP sont profondément liés, en ce sens que leur programmation nécessite une cohésion et coordination des actions : si les deux premiers concrétisent la politique d'aménagement de l'espace de la ville en y apportant les moyens nécessaires, les deux autres déterminent le zonage de l'espace urbain. Les résultats des PCD ont porté sur le désenclavement des parties du territoire communal, restés à l'écart du développement, l'AEP, l'assainissement, les équipements socio-éducatifs, et les infrastructures économiques qui ont amélioré le cadre de vie des citoyens et qui ont assuré aux régions des chances égales de progrès social.

Les PCD touchent plusieurs secteurs de la vie économique et sociale. Leur création est justifiée par une politique efficiente de l'aménagement du territoire, d'équilibre régional et de promotion économique et sociale. Leur finalité, c'est de changer la configuration socio-économique des communes pauvres au profit des populations les plus déshérités. Leur rôle

[1] « En 1972, la wilaya de Tizi-Ouzou comptait 50 communes. La circulaire C3 de juin 1974 se rapportant à la procédure d'élaboration et d'adoption des plans communaux qui distingue deux types de plans : les PMU pour les agglomérations urbaines, le PCD pour l'ensemble des autres communes (communes rurales, semi-urbaines, y compris les communes urbaines)», in Z.SAHEB, op. Cité, p. 8.

c'est d'être l'axe principal de développement économique et du progrès social des communes. Son application s'est faite deux années après ; les premières inscriptions remontent à 1975.
Le PCD constitue un cadre adapté aux conditions locales. Sa réalisation doit s'effectuer en partie sous l'animation et l'autorité de la wilaya. A propos de son élaboration, les actions à envisager doivent être agencées et rangées par ordre de priorité (AEP, assainissement, routes, etc.), en fonction des besoins urgents de la commune, de ses potentialités locales et ce qui a été engagé et accompli antérieurement.

Chaque commune est dotée d'un PCD[1] (et un PMU pour les grandes agglomérations), financé sur ressources de l'Etat. La commune est l'institution la plus proche du citoyen. L'élargissement de ses capacités fait qu'elle collabore à la promotion du développement économique de son territoire et accélère le progrès social. La prise en charge de la dimension spatiale du développement, s'est matérialisée par l'intensification des actions de développement local à travers les plans communaux et par le mouvement de décentralisation qui se dessine dans les prérogatives et les capacités de réalisation en faveur des collectivités locales.

A l'instar des PCD des communes semi-urbaines et rurales, les plans de modernisation urbaine (PMU) sont destinés à maîtriser la croissance des centres urbains. L'objectif du PMU est de maîtriser le développement urbain des grandes villes par la localisation réfléchie des équipements. Le PMU concerne le chef-lieu de wilaya, le chef-lieu de daïra, ou les communes qui ont bénéficié de grands projets industriels.

---

[1] « Nomenclature des investissements planifiés des PCD : « Les PCD se composent des huit (08) secteurs suivants :
Les secteurs 1 et 6 se rapportent respectivement à l'industrie, et à l'éducation, font l'objet d'autres programmes centralisés.
Secteur 2 : Agriculture (concerne l'amélioration foncière et drainage, mise en valeur en sec, mise en valeur en irrigué, aménagements pastoraux, forêts et alfa, élevage) ;
Secteur 3 : Hydraulique (alimentation en eau potable, assainissements urbains, irrigation et drainage)
Secteur 4 : Tourisme et pêche (tourisme local, pêche) ;
Secteur 5 : Infrastructures économiques (chemins et pistes, transports, postes et télécommunications, stockage et distribution) ;
Secteur 7 : Infrastructures sociales (zones à urbaniser, rénovation urbaine, aménagement urbain, santé et hygiène, culture et loisir, jeunesse, sports, habitat rural) ;
Secteur 8 : Infrastructures administratives (bâtiments municipaux) ;
Secteur 9 : Entreprises de réalisation (entreprises communales de travaux, syndicats intercommunaux de travaux et régies communales) ». in Z.SAHEB, op. , cité. , p. 36 –p37.

En ce qui concerne la wilaya de Tizi-Ouzou, la ville des « Genêts » a bénéficié d'un PMU inscrit dès la période 1974-1977. Son objectif est de résorber la carence en équipements collectifs, accroître l'efficacité des services publics et à préparer les conditions d'un développement harmonieux de la ville. Le contenu du PMU est le suivant :

a- équipements d'infrastructures (équipements commerciaux : distribution, stockage…, aménagements urbains : voiries, éclairage, jardins…, zones à urbaniser, équipements administratifs) ;
b- équipements sociaux (eau, assainissement, culture, santé, jeunesse et sports).

Le secteur productif (de l'industrie, de l'artisanat, et du tourisme) a été séparé des PCD et des PMU, écrit Z. Saheb.

L'élaboration du PMU tient compte des perspectives de développement de la ville sur le triple plan : démographique, activités et équipements socio-économiques, et spatial. En ce sens que la localisation des opérations tient compte de l'importance de la population, et du degré d'intensité des problèmes qui se posent à la ville.

Les interventions prévues du PMU doivent être conformes aux dispositions du plan d'urbanisme directeur (PUD). Par conséquent, le PMU, pour les grandes villes, permet la réalisation des instructions d'aménagement du PUD ou du PUP (plan d'urbanisme provisoire). En fait, la planification urbaine peut se servir du PMU comme outil pouvant assurer les moyens de réalisations des mesures d'aménagement et de développement de l'espace socio-physique urbain.

Le PUD est l'instrument d'aménagement et de développement de l'espace socio-physique urbain pour une durée de longue période. Il montre la distribution et la localisation des espaces ayant différentes fonctions urbaines (administratives, industrielles, touristiques, commerciales, résidentielles…). Il détermine les installations, les équipements, les réseaux de communication du cadre bâti, et des réseaux existants. Il tient compte des besoins d'extension de la ville, de l'organisation de la croissance urbaine à long terme afin de mieux aborder les difficultés de l'espace socio-physique urbain. En résumé, nous pouvons dire que le PMU et le PUD doivent être établis simultanément. Le PMU apporte les moyens et matérialise le zonage de l'espace urbain conçu dans le cadre du PUD.

Qu'en est-il de la wilaya de Tizi-Ouzou face à la mise en place de cette kyrielle d'instruments d'aménagement spatial ? Quel a été l'apport de ces différents outils d'aménagement pour la contrée Kabyle?

En 1966, seule la ville de Tizi-Ouzou pouvait figurer dans la typologie des agglomérations urbaines du fait qu'elle remplissait déjà un certain nombre de caractéristiques et fonctions. D'autres agglomérations de cette contrée étaient regroupées à travers deux autres statuts : soit rural (Draâ-Ben-Khedda, Aïn-El-Hammam, Tigzirt); soit semi - rural (Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan, Larbaâ-Nath-Irathen), tandis qu'un troisième lot d'agglomérations n'avait aucun statut. Il s'agit de la majorité des villages localisés dans les vallées, sur les piémonts ou sur les crêtes de montagnes qui continuent de peupler le territoire de la Grande - Kabylie.

En 1969 un Plan d'Urbanisme Directeur (PUD), destiné aux villes, a été élaboré suite à sa nécessité très vite ressentie. En plus du PUD d'autres instruments d'urbanisme ont été créés (le Plan d'Urbanisme Provisoire pour les chefs-lieux de communes, le Plan d'Equipement Local pour les zones rurales, les PCD, les ZHUN, les ZI et les ZA). La majorité des communes de la wilaya sont dotées soit d'un PUD ou bien d'un PUP qui représentent des dispositifs indispensables à l'extension harmonieuse des centres. Le PUD n'a malencontreusement pas pris en considération les spécificités locales.

Entre 1966 et 1977, le chef-lieu de Tizi-Ouzou voit sa population augmenter. Il compte 26643 habitants contre 53723 habitants pour l'ensemble de la commune[1]. Le recensement de 1977 donne 40788 habitants pour la ville de Tizi-Ouzou contre 73108 âmes pour toute la commune du chef- lieu de wilaya[2]. Durant cette période, la population municipale a augmenté de 19385 habitants soit un taux d'accroissement annuel de 2,84% inférieur au taux national qui était de 3,2 %. Concernant la ville, sa population a presque triplé durant cette période suite à l'exode rural vers la ville de Tizi-Ouzou. En plus de la population qui a augmenté, la ville de Tizi-Ouzou allait connaître une dynamique nouvelle de croissance économique engendrée par les besoins sans cesse élevés en moyens d'habitat, scolarisation, santé, transport, services publics.

[1] Md. DAHMANI et collectif, «Tizi-Ouzou : Fondation Croissance Développement », éd. Aurassi, Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, 1993, p. 182.
[2]Md. DAHMANI,op. , cit. , p. 187.

Parallèlement, les agglomérations rurales des plaines (Draâ-Ben-Khedda), de montagne (Aïn-El-Hammam) ou du littoral (Tigzirt), ainsi que les agglomérations semi – rurales de plaines (Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan) et de montagne (Larbaâ-Nath-Irathen) datant de 1966 changent toutes de statut en conséquence des transformations profondes, économiques et sociales. En 1977, elles deviennent des agglomérations urbaines.

Le RGPH de 1987 donne six (06) agglomérations urbaines contre une (01) en 1966, quinze (15) agglomérations semi – urbaines contre trois (03) en 1966, une (01) agglomération suburbaine contre zéro en 1966, trois (03) agglomérations urbaines potentielles contre zéro en 1966 et une agglomération (Azeffoun) non classée[1].

En résumé, c'est à partir de la décennie 70 – 80 que nous avons assisté à un développement général de l'armature urbaine tant rurale que citadine. Les zones de montagnes ne sont pas faites pour abriter de grandes agglomérations urbaines. C'est plutôt dans les vallées, les plaines et les fronts de mer que se redéploient l'urbanisation et son corollaire un début d'industrialisation.

Cependant plusieurs facteurs ont favorisé l'émergence du fait urbain en Grande – Kabylie. Les plus communément avancés sont : les actions des différents plans de développement économique (triennal, quadriennal, et quinquennal) et le programme spécial 1968/69 ; le désenclavement des zones éparses grâce à l'ouverture de plusieurs pistes agricoles ; le développement du bâtiment et des travaux publics encouragé par la disponibilité des matériaux de construction nécessaires ainsi que d'une main-d'œuvre qualifiée ; l'implantation de petites et moyennes entreprises publiques et privées ; l'ouverture de grands complexes industriels a entraîné la création d'emplois permanents et par voie de conséquence des revenus réguliers.

Cette création d'emplois a eu un triple effet sur l'économie régionale : création de noyaux structurants ; développement phénoménal des agglomérations secondaires et rurales ; arrêt de l'émigration externe suivie de la réinsertion des émigrés. Depuis le printemps noir (Avril 2001), nous constatons une situation inverse, la région souffre non seulement de la fuite des « cerveaux » qui y vivent mais aussi on constate la fuite des « bras ».

[1]Md. DAHMANI, op. , cit. , p. 142.

Par l'acte politique qu'est la promotion administrative (au stade de daïra ou de commune), les pouvoirs publics ont entraîné des changements considérables au sein de petites agglomérations. Ces dernières ont été dotées d'un certain nombre d'équipements, d'infrastructures et d'industries. Le souci de l'Etat était d'atténuer les disparités régionales. Le niveau proprement urbain commence avec des agglomérations ayant 5 000 habitants et plus, dotées des équipements de niveau moyen (souks, marchés couverts, grandes surfaces…), et des équipements de niveaux supérieurs (banques, assurances, sécurité sociale, bureaux d'études, cinémas, hôpitaux, tribunaux, polycliniques privées, etc.).

Ceci dit, il s'agit ici d'un modèle d'urbanisation de « haut en bas », réalisé à l'initiative de l'Etat. Ce rôle décisif de l'Etat dans l'urbanisation de base se retrouve qu'elles que soient les politiques suivies, les idéologies qui les sous-tendent, voire les ressources dont ils disposent. Les agglomérations qui avaient bénéficié de la rente pétrolière, même si celle-ci se trouve réduite durant les deux dernières décennies, ont été en mesure de créer quelques unités économiques, de réaliser des infrastructures de base, de favoriser l'émergence des petites villes à partir de noyaux ruraux antérieurs, d'accélérer la transformation de petits centres en villes moyennes.

La domination coloniale a été également créatrice de nombreux centres urbains ou semi – urbains (en Grande – Kabylie ou dans le reste de l'Algérie), ou encore facteur de l'urbanisation ou de développement d'agglomérations antérieures.

En Grande – Kabylie le réseau urbain est constitué de petites et moyennes villes. Pour ancien et classique qu'il soit, le problème de la définition des petites et moyennes villes se pose. C'est un problème qui se forme en termes toujours aussi irritants, aussi difficiles à résoudre.

Organismes internationaux, instituts statistiques nationaux, chercheurs ont des finalités différentes et sont conduits, chacun, à proposer une définition à partir de critères variés (taille, statut administratif, équipements, fonctions, etc.).

Les termes de « petites » villes et de villes « moyennes » définissent deux classes de dimension particulière limitées par des seuils. Entre « moyennes » et « grandes » villes, comme entre « petites » et « moyennes », les seuils (supérieurs) établissent des coupures au sein de l'urbain lui- même. Par contre, le seuil inférieur des petites villes est d'une autre nature, puisqu'il sépare le rural de l'urbain.

Par ailleurs, la définition des seuils pose le problème des critères. Les uns peuvent être quantitatifs, les autres qualitatifs. Chacun des critères peut être utilisé seul, ou en

combinaison, mais dans le cas où la combinaison est multiple, reste à savoir combien de critères doivent être réunis pour que l'on puisse parler de villes ?

Evoquant l'emploi du seul critère démographique, J. RACINE est, trop optimiste quand il écrit que l'ampleur de la population permet certes d'affiner les hiérarchies, mais dans un milieu donné, dans une civilisation tant il est vrai que, dans une même aire culturelle, la taille des Etats, l'histoire, les réalités sociologiques sont susceptibles de jouer en sens inverse. Une ville moyenne de 22 000 habitants en Mauritanie serait probablement classée comme petite ville en Egypte. A l'opposé combien d'agglomérations égyptiennes, pourtant relativement peuplées (5 000 habitants), éventuellement chefs-lieux administratifs, ne sont rien d'autre que des villages.

A notre avis, il serait souhaitable que la définition statistique de l'urbain ne se moule pas sur le statut administratif des agglomérations ou sur une taille minimale arbitrairement fixée. En vue d'atténuer toutes ces imprécisions, J. F. TROIN pour le Maroc et M. CÔTE pour l'Algérie proposent une variante de la méthode précédente, qui combine différents critères d'ordre quantitatif (seuil minimum d'habitants) et qualitatifs (rang administratif, activités économiques, certaines fonctions, l'équipement en commerces et services, aire d'influence, etc.).

En Algérie, le seuil inférieur est fixé à 5 000 habitants, comme seuil supérieur à 5 0000 habitants, comme seuil intermédiaire celui de 20 000 habitants. Le seuil supérieur est monté à 100 000 Habitants.

Dans le cadre de notre terrain d'étude, la grande partie des agglomérations se sont vues érigées en petites villes grâce à leur potentiel démographique et administratif (voir détail dans la deuxième partie). En fonction des critères que nous avons choisis (le nombre d'habitants d'au moins 5 000 habitants au chef-lieu), nous constatons que plusieurs localités ont été évincées ; à titres d'exemples : Zekri, Aït-Chafa, Aït-Aggouacha, Yatafen, et Béni-Zekri pour ne citer que celles-ci n'ont pas atteint le seuil minimum requis pour s'ériger en petites villes malgré leur promotion en chef- lieu de commune ; ceci dit, elles ne peuvent prétendre à être des agglomérations urbaines selon les données du RGPH 2008.

La Kabylie compte environ 48 agglomérations urbaines. A l'instar des autres régions d'Algérie, la Kabylie du Djurdjura se distingue par le poids des petites villes et villes moyennes en construction. On dénombre (selon la classification proposée précédemment), quarante-quatre (44) petites villes allant de 10 000 habitants à 50 000 habitants, trois (03) villes moyennes de 50 000 à 100 000 habitants. Reste la ville de Tizi-Ouzou, elle se distingue des

autres agglomérations précitées par le franchissement du seuil d'une grande ville moyenne. Elle abrite 137 000habitants en 2008.

Sur les 44 petites villes que compte la région de Kabylie, 24 d'entre elles ont le statut de chef- lieu de daïra. Dans le système de planification algérienne, les différents niveaux de la hiérarchie territoriale (wilaya, daïra, commune), bénéficient d'investissements types, correspondant à une grille d'équipements homogènes. Par exemple, une daïra doit être dotée : d'un lycée, un « technicum », un hôpital, un centre de formation professionnel, un stade, un central téléphonique, les services de la daïra, etc.

Etre promu chef-lieu de daïra, c'est se voir affecter de nouveaux programmes d'investissements.

Tableau n° 1 : Répartition des agglomérations urbaines par strate

5 000 -10 000	10 001- 20 000	20 001- 50 000	50 001-100 000
Aït-Mahmoud, Béni-Aïssi, Béni-Yenni, Akbil, Abi Youcef, Ifigha, Zekri, Akerrou, Aït Chafa, Iboudrarène, Yatafen, Bounouh, Béni-Zeki, Aït Aggouacha, Illilten, Imsouhal, Souama, Aït Boumahdi, Aït Toudert, Agouni Gueghrane, Mizrana, Aït Oumalou,	Béni-Zmenzer, Souk-El-Tenine, Boudjima, Aghribs, Ouaguenoun, Aït Bouadou, Tizi-Rached, Mechtras, Assi-Youcef, Ouadhias, Tizi N'Tlata, M'Kira, Aït-Bouadou, Aïn-Zaouia, Isser, Thénia, Aomar, Aït Yahia, Illoula Oumalou, Idjeur, Irdjen, Sidi Naâmane, Tirmitine, Aïn Zaouia, Frikat, Iferhounène, Aït Khellili, Ouacifs, Tigzirt, Iflissen,	Draâ-Ben-Khedda, Aïn-El-Hammam, Tadmaït, Béni-Douala, Maâtkas, Azazga, Yakouren, Mekla, Azeffoun, Aït Aïssa Mimoun, Timizart, Fréha, Makouda, Bouzeguène, Larbaâ-Nath-Irathen, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Béni-Amrane, Chabet-El-Ameur, Dellys	Tizi-Ouzou, Bordj-Ménaïel, Bouira, Lakhdaria

Source : notre propre classification selon les statistiques du R. G. P. H 2008.

Une quarantaine d'agglomérations abritent moins de 5 000 habitants au niveau de leur chef-lieu telles que Yakouren, Azeffoun, Tirmitine, Iflissen, Mekla, M'Kira, Illoula Oumalou, Akerrou, Aghribs, Akbil, Iferhounène, Imsouhal, Illilten, Timizart, Souama, Irdjen, Aït-Oumalou, Aït-Yahia Moussa, etc. Autrement dit, la majorité de la population des communes

sus -citées résident dans les agglomérations secondaires. Cependant, si nous tenons compte du critère de 5 000 habitants résidant au chef- lieu de commune, nous aurons à l'arrivée 48 agglomérations urbaines sur les 76 qui existent initialement.

L'importance considérable des petites villes dans le peuplement est donc bien une caractéristique originale de l'urbanisation en Kabylie. Le développement du réseau urbain régional est dû à plusieurs facteurs tels que : l'exode rural, le retour des émigrés, l'auto-construction, la croissance démographique, l'élévation du niveau de vie, la spéculation foncière et immobilière. Selon le professeur Md. DAHMANI dans son ouvrage «Economie et société en Grande -Kabylie » l'espace de la Grande -Kabylie est habité du littoral de la méditerranée au pied du Djurdjura en passant par les petites vallées ou les sommets des hautes collines. La fusion des espaces habités se fait d'une manière assez originale dans la mesure où c'est la société rurale qui façonne la ville et non l'inverse, alors qu'en pays développés, si les deux espaces (rural et urbain) fusionnent, c'est en fonction des modes de vie des citadins et non sur l'imitation ou la reproduction des genres de vie des ruraux.

Sur l'ensemble du territoire de la région Kabyle, nous assistons à une explosion de l'urbanisation sous diverses formes : tantôt planifiée, tantôt spontanée, hors des zones aménagées[1]. C'est une région qui est caractérisée par une véritable « fièvre d'urbanisation ». Une urbanisation longeant les routes nationales, les chemins de wilaya, les chemins communaux, les pistes agricoles ou les pistes sociales contournant les villages. Elle suit les réseaux collectifs : électricité, adduction en eau potable, assainissement, réseau routier… Des dizaines de kilomètres linéaires son construits. Cependant, de nouveaux villages sont en cours de développement, de petites villes se forment un peu partout. Il faut noter aussi que les villes moyennes sont les maillons essentiels du réseau urbain kabyle.

En effet, plusieurs facteurs ont contribué à l'émergence du fait urbain. Les plus importants sont : l'explosion démographique ; l'abandon de la crête pour la vallée ; l'exode rural et l'émigration interne ; la facilité de communication et la présence des équipements collectifs ; le développement de l'accumulation primitive du capital ; l'initiation de projets économiques par les collectivités locales, les entreprises publiques ou les entreprises privées de plus en plus nombreux, les services de proximité, la mobilité, les réseaux collectifs. L'urbanisation progressive de cette région s'est par contre faite d'une manière inégale.

[1]Selon l'enquête terrain, Mai- Novembre 2006.

En dépit de la diversité des moyens d'intervention des pouvoirs publics, Tizi-Ouzou demeure la ville privilégiée de l'urbanisation. Celle-ci ne peut plus accueillir, faute d'extension spatiale. Ceci dit, il faut comprendre que les villes moyennes en formation et les petites villes sont dotées d'équipements publics et privés pour constituer des foyers d'activité et de vie, capable de retenir et de fixer les migrants de la campagne contraints à l'exode, en leur offrant des emplois industriels (dans le cadre de la petite et moyenne entreprise) ou tertiaire, des logements, les conditions de vie désirables pour leur éviter l'obligation d'émigrer vers la capitale régionale ou à l'extérieur (vers Alger ou ailleurs).

Cet « essaimage » de petites et moyennes villes sur l'ensemble du territoire régional permet de desservir des zones environnantes pour tous les services nécessaires à la vie économique, sociale, culturelle, etc., et contribuer aussi à l'animation du monde rural.

L'urbanisation de la Kabylie est liée à la diffusion du fait industriel (PMI/PME, implantation de complexes industriels d'envergure nationale : ENIEM, ELECTRO-INDUSTRIES (ex-ENEL), COTITEX, ORLAC, SNVI, INDITEX, etc.), aux promotions administratives, à l'impact de l'émigration : d'où un semis de petites villes et villes moyennes. En revanche, ce qui est le plus frappant, c'est que c'est une urbanisation qui reste inachevée et le nouveau tissu urbain reste discontinu. Les extensions résidentielles n'ont pas été accompagnées d'équipements commerciaux qui soulagent un tant soit peu le centre.

Des espaces urbanisés hétérogènes qui se composent des terrains privés et publics qui engendraient à leur tour des modalités d'urbanisation distinctes :

* Sur les terrains privés : que ça soit à l'intérieur de l'espace urbanisé ou à l'extérieur, l'accroissement du cadre bâti ne s'est jamais interrompu. Il s'agit d'une croissance spatiale en grappe qui aboutit à une densification du cadre bâti sans modification des infrastructures, essentiellement la voirie, à l'origine rurale, aujourd'hui inadaptée, étroite (Azazga et Aïn-El-Hammam vivent réellement ce problème).

* Sur les terrains publics : les programmes immobiliers et les localisations d'infrastructures ou d'équipements concernent des terrains de plusieurs hectares se singularisant par leurs emprises discontinues.

L'habitat, l'industrie et les équipements commerciaux ou administratifs ont des effets qui se font sentir sur l'organisation de l'espace : la création de logements de type collectif ou individuel engendre des besoins nouveaux en commerces, équipements sociaux, etc. La création d'une nouvelle unité industrielle, l'ouverture d'une grande surface commerciale ou l'implantation d'un équipement tertiaire important attribuent à la localité qui en bénéficie des

fonctions nouvelles qui drainent une main-d'œuvre et une clientèle ou des usagers sur une aire plus ou moins étendue.

C'est ainsi qu'a émergé un réseau urbain hiérarchisé et modernisé basé essentiellement sur les anciens villages de colonisation. L'apport de capitaux par les émigrés n'est pas des moindres puisque plusieurs constructions ont vu le jour. Ceci a engendré petit à petit la formation des « quartiers » urbains, de type moderne, en rupture totale avec le mode d'organisation de l'habitat traditionnel groupé (villages) de la Kabylie.

Section 6 : Classement des agglomérations urbaines selon leur rôle et leur ordre d'importance

Comme nous venons de l'expliquer dans la section précédente, le réseau urbain en Grande – Kabylie est constitué d'un ensemble de villes de tailles inégales qui exercent, dans un espace et pour une population donnée, des fonctions différentes, tant dans le domaine économique qu'administratif. Ces fonctions sont assurées selon un ordre hiérarchique qui les distribue spatialement : les plus banales dans les petits centres (petites villes), les plus rares pour les plus importants (villes moyennes) ; ce dispositif est appelé « réseau urbain » ou « système de villes ».

En Kabylie, le fait urbain est quelque chose de récent. Son importance s'est très fortement accrue au cours des trois dernières décennies qui correspondent à une montée de l'urbanisation. Le classement par ordre décroissant des villes sera comme suit[1] : une (01) ville de plus de 100 000 habitants comprend la métropole régionale : Tizi-Ouzou qui est chef -lieu de wilaya, daïra et commune. Elle est considérée comme une agglomération urbaine supérieure ; trois (03) villes de 50 000 à 100 000 habitants comprennent Bouira qui est aussi chef-lieu de wilaya, daïra et commune, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria qui ont elles aussi les statuts de chefs-lieux de daïra et commune. Elles sont considérées comme des agglomérations urbaines. Quarante quatre (44) villes de 10 000 à 50 000 habitants comprennent : Draâ- Ben-Khedda, Azazga, Maâtkas, Tadmaït, Béni-Douala, Fréha, Bouzeguène, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Béni-Amrane, Chabet-El-Ameur et Dellys…

[1]Notre classification est basée sur un seul critère : l'agglomération doit avoir au moins 5 000 habitants au chef-lieu.

Elles ont le statut de chef-lieu de daïra ou commune. Draâ-Ben-Khedda et Azazga sont considérées comme des agglomérations urbaines. Les autres agglomérations sont qualifiées de semi-urbaines. Elles appartiennent donc à la strate de petites villes.

Trente et une (31) villes de 10 0000 à 20 000 habitants comprennent : Thénia, Assi-Youcef, Tizi-N'Tlata, Souk-El-Tenine, Isser, Aomar, Aïn-Zaouia, Ouadhias, Aït-Bouadou, Mechtras, Tizi-Rached, Aït-Aïssa-Mimoun, Ouaguenoun, Boudjima, Souk-El-Tenine, Béni-Zmenzer. Ces agglomérations semi-urbaines sont tantôt des chefs-lieux de daïra, tantôt des chefs-lieux de commune.

Vingt-trois (23) agglomérations semi- urbaines de moins de 10 000 habitants comprennent : Aït-Mahmoud, Béni-Aïssi et Béni-Yenni… Au total, on compte vingt et une (21) petites villes de 20 à 50 000 habitants. Tala Illilane, Rédjaouna, Aït-Mendes, Aït-Frache, Djemaâ-Saharidj sont des agglomérations secondaires qui figurent dans le réseau urbain de 1998. En revanche, les chefs-lieux des communes de Bounouh, Makouda, Timizart, Aït-Yahia, Iferhounène, Iflissen, Irdjen, Ouacifs, Azeffoun, Tigzirt, Ifigha, Mekla, Tirmitine, etc., sont considérées comme des agglomérations semi -rurales suite au nombre d'habitants résidant au chef-lieu ainsi que leur sous- équipement.

Le réseau urbain de la Grande -Kabylie comprend donc quarante-huit (48) agglomérations urbaines réparties en quarante quatre (44) petites villes de 10 à 50 000 habitants, trois (03) villes moyennes de 50 001 à 100 000 habitants et une (01) ville de plus de 100 000 habitants.

A l'aube des années 1970, ce qui allait devenir des petites villes n'était généralement que des groupements villageois. Ceux-ci constituaient un ensemble très disparate quant à leurs caractères. Toutes ces agglomérations sont soit :issues de villages de colonisation, de taille et de réussite très variables (exemples : Larbaâ-Nath-Irathen, Draâ-El-Mizan, Draâ-Ben-Khedda, Aïn-El-Hammam, Azazga, Tadmaït, Boghni, etc.) ; promues au chef – lieu de commune (exemples : Béni – Douala, Ouaguenoun, Maâtkas, Béni – Yenni, Bouzeguène, Tizi – Rached, etc.) ; issues d'agglomérations rurales anciennes (exemple : Souk-El-Tenine, Tizi-N' Tata, Béni-Zmenzer, Boudjima,...). Durant les années 1970, on parlait d'une «urbanisation démographique sans développement économique ».

Selon les services des statistiques nationales, seule la ville de Tizi-Ouzou pouvait figurer, dans la typologie des agglomérations urbaines de 1966 du fait qu'elle remplissait déjà un certain nombre de caractéristiques et fonctions. En revanche, d'autres agglomérations de la contrée Kabyle étaient regroupées à travers deux autres statuts : soit rural : Draâ-Ben-Khedda,

Aïn-El-Hammam, Tigzirt ; soit semi – urbain : Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan, Larbaâ-Nath-Irathen. Un autre lot d'agglomérations n'avait aucun statut : c'est le cas de la grande majorité des villages localisés dans les vallées, sur les piémonts ou sur les crêtes de montagnes qui continuent de peupler le territoire de la Grande – Kabylie.

C'est à partir du deuxième plan quadriennal (1974 – 1977) que commençait à se réaliser le processus de complexification du tissu économique, tertiaire et social. Les mutations spatiales ont été enregistrées sur le territoire Kabyle grâce : aux nouvelles capacités en moyens de paiement internationaux procurés d'une part, par la rente pétrolière et d'autre part, par les revenus de l'émigration ; à la croissance démographique ; au développement du salariat ;à la localisation nouvelle des investissements industriels publics et privés ; à la diversification des activités tertiaires[1]. Par ailleurs, l'analyse des mouvements migratoires met en évidence la Kabylie comme un réservoir d'émigration important aussi bien vers les autres régions du pays que vers l'étranger.

La guerre et l'après – guerre ont provoqué un brassage de population, un déménagement spatial ce qui a provoqué un fort exode rural. Une caractéristique de la région Kabyle tient à ce que les flux migratoires s'effectuent dans un espace limité (vers les autres villes d'Algérie ou à l'étranger), à cause de l'attachement des populations à leur cadre régional et social. Les petites villes ont joué un rôle de filtre, car elles ont arrêté une partie des migrants de leur région simultanément, elles se sont comportées comme des relais à retenir définitivement ces migrants. A côté de ces petites villes, il existe aussi d'autres villes qui peuvent jouer le rôle de centres principaux et de centres secondaires et constituer les maillons essentiels du réseau urbain régional. Désormais, ce sont des villes moyennes. Leur dynamisme s'y exprime, à la fois par une attraction indéniable et par un taux de croissance soutenu.

Ce fait urbain est différemment réparti dans ces dites agglomérations urbaines. La taille, le nombre d'équipements sont distincts d'un niveau à l'autre. De même la création des activités en leur sein n'est pas la même. D'où les petites villes et les villes moyennes en territoire Kabyle n'ont pas la même importance en termes de développement économique et social. Hormis Tizi-Ouzou « capitale » régionale du Djurdjura classée au premier niveau du réseau urbain Kabyle, trois autres catégories de villes sont à dégager :

[1]Résultats de l'enquête terrain, Mai- Novembre 2006.

1- Les villes moyennes : elles sont issues en majorité de la première subdivision comme Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria. Ce sont des anciens villages coloniaux promus en chef lieu de wilaya (Bouira) ou de daïra et sont dotés d'un certain type d'équipement. Elles ont bénéficié d'investissements types, correspondant à une grille d'équipement homogène. Par exemple, une daïra peut être dotée d'un lycée, un technicum, un hôpital, un centre de formation professionnelle, un stade, un central téléphonique, etc. Malgré l'implantation de plusieurs équipements, la présence du fait urbain n'est pas la même dans ces villes moyennes.

Le classement de ces agglomérations en villes moyennes est le résultat de l'addition de critères d'importance : les infrastructures de communication, les fonctions administratives, tertiaires, présence d'équipements, etc. Tizi-Ouzou, en tête de tous les critères, domine de loin l'ensemble des villes moyennes. Derrière, plus ou moins bien situées, viennent les petites villes dont voici quelques exemples :

2- Les petites villes : au nombre de 44, dont 20 sont érigées en chef-lieu de commune. Certaines d'entre-elles sont issues des ex-villages de colonisation telles que Baghlia, Tadmaït, Chabet-El-Ameur, Naciria, Isser... Par contre, d'autres communes datent d'après- guerre ; les répercussions de l'absence de village colonial sont visibles à l'observateur (Aït-Aïssa-Mimoun, Ouacifs, Souk-El-Tenine, Maâtkas, Ouaguenoun,…).

D'une manière générale, ces communes n'ont pas le même plan d'urbanisme que les anciens centres coloniaux. C'est l'urbanisation « libre » qui prévaut puisque certaines agglomérations ne répondent ni à une planification urbaine ni à des règles d'urbanisme établies et ce malgré que depuis 1994, toutes les communes de la région ont bénéficié d'un Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) [1].

Depuis 1988, certaines de ces petites villes se sont vues érigées en chef-lieu de daïra comme Ouaguenoun, Béni-Yenni, Tizi-Rached, Ouadhias, Makouda, Thénia, etc. Ceci entraînera une modification du paysage économique de cette catégorie d'agglomérations de vallée ou de montagne. En effet, leur dynamisme ne sera impulsé que par la création d'emplois publics, l'installation d'activités induites suite à la naissance de nouveaux flux (transports, commerces, banques, services divers).Cette promotion est fondamentale dans la transformation de ces agglomérations : nouvelles fonctions et nouveaux paysages, passage en

[1] Résultats de l'enquête terrain, Mai- Novembre 2006.

quelques années de modestes localités au rang de « villes », ceci grâce à l'implantation des équipements urbains, des activités nouvelles avec prééminence accordée aux fonctions de production (la création d'activités paraît un facteur d'urbanisation le plus déterminant).

En somme, pour que ces agglomérations se développent comme les précédentes, ne faudrait-il pas les doter d'équipements urbains structurants de services, d'emplois dans l'administration et dans les activités économiques (PME, PMI, agriculture, services, etc.) afin de bien s'affirmer en tant que petites villes de vallée ou de montagne. Selon les aptitudes de chacune, elles essayent au mieux de tirer profit de leur statut de daïra pour devenir des « étoiles » qui rayonnent sur tous les villages, les hameaux et l'habitat rural. Il existe une autre catégorie de petites villes érigées en chef-lieu de commune depuis la dernière réorganisation administrative (1984)[1]. Ce sont des agglomérations rurales anciennes correspondant aux petites villes du bas de la hiérarchie. En revanche, elles n'ont pas été promues en chef-lieu de daïra et c'est peut-être pour cela qu'il n'y a pas eu d'implications sur le développement si nous les comparons aux autres petites villes issues de la réorganisation administrative de 1974. Ce sont des petites villes de montagne à promouvoir puisqu'elles dépendent toutes financièrement du budget de l'Etat.

Depuis longtemps, ces agglomérations urbaines n'ont pas bénéficié d'une enveloppe budgétaire et d'une grille d'équipements conséquents afin de connaître un essor économique important. De même, l'absence d'activités économiques est un facteur qui conduit au blocage de la croissance urbaine qui, pourtant, provoque des mutations spatiales et socio-économiques. Elle est aussi considérée comme un élément jouant un rôle significatif dans le processus d'équilibre régional :

a- L'activité économique (tous secteurs confondus) n'est pas seulement un élément majeur de la dynamique urbaine mais également un facteur ayant un rôle prépondérant dans la disposition sur l'espace des autres éléments du système urbain.

b- Si les entreprises industrielles sont créatrices d'emplois, fixatrices de populations, c'est par les activités tertiaires que s'établissent le rayonnement des villes et leur hiérarchisation. Ces activités tertiaires déterminent les grands traits du réseau urbain régional.

c-Du point de vue des équipements urbains, cette catégorie de petites villes du bas de la hiérarchie ne dispose d'aucun équipement de niveau moyen ou supérieur.

[1]A titre d'exemples : Béni-Zmenzer, Souk-El-Tenine, Tizi N'Tléta, Aomar…

Leurs habitants se voient obligés de se déplacer à Tizi-Ouzou ou ailleurs pour satisfaire leurs besoins en services (soins spécialisés, notariat, loisirs, bureaux d'études et d'architecture…).

d- Nous allons signaler, dans le tableau suivant, l'importance en nombre et en poids démographique des agglomérations secondaires. Ce dernier dépasse souvent celui de l'agglomération chef-lieu.

Tableau n° 2 : Principales agglomérations secondaires dont le poids démographique est supérieur ou égal à 5 000 habitants en 2008

Nom de l'agglomération	Agglomération chef-lieu	Agglomération secondaire
Tizi-Ouzou	104 312	27 612
Tirmitine	3 486	12 193
Béni-Douala	10 544	10 633
Maâtkas	26 142	5 679
Azazga	26 515	6 505
Yakouren	1 658	7 102
Fréha	8 155	14 911
DEM	19 451	15 658
Illoula Oumalou	845	11 518
Azeffoun	6 196	8 200
AEH	5 575	11 984
AïtYahia	2 513	5 884
Akbil	1 514	6 549
Iferhounene	3 524	7 528
Idjeur	4 335	5 942
Ililten	1 337	6 254
Ouacifs	3 680	6 588
Aïn Zaouia	6 685	7 350
Iflissen	2 810	10 165
Mizrana	2 286	5 662
Makouda	9 948	8 973
AYMoussa	1 162	12 953
Ouaguenoun	6 712	8 390
A.A. Mimoun	13 264	6 680
Timizart	1 199	25 760
Mekla	4 461	17 550
Aït Khellili	3 738	7 469
Souama	1 950	6 710
LNI	8 278	18 345
Tizi-Rached	7 235	8 101
M'Kira	4 422	9 790
Sidi-Naamane	4 134	5 040
Tadmait	1 379	5 692

Source : R.G.P.H 2008 et nos regroupements.

La ville telle quelle est présentée en Grande- Kabylie est considérée comme étant une « ville statistique » caractérisée par une culture rurale. Par conséquent, elle est différente de la « ville classique » de l'Europe occidentale connue pour une culture urbaine et citadine.
Le fait urbain peut très bien émerger au- dessous du seuil de 5 000 habitants ; c'est le cas par exemple d'At-Mendes (Boghni), Aït-Frache (Bouzeguène), Rédjaouna (Tizi-Ouzou), et Tala Illilane (Aït-Aïssa-Mimoun). Il peut également ne pas apparaître dans les agglomérations de plus de 5000 habitants : Tirmitine, Iflissen, Irdjen, Aït-Yahia- Moussa, Aït-Khellili, M'Kira, Frikat, Bounouh, Souama, Timizart, etc.

Trente trois (33) agglomérations secondaires abritent entre 5 000 et 27 000 âmes. Très souvent, ces agglomérations secondaires sont plus peuplées que les agglomérations chefs-lieux et pourtant elles sont généralement dépourvues (à l'exception de Rédjaouna, Aït-Frache, Illilane, Aït-Mendes) d'un minimum d'équipements collectifs à leur niveau, à savoir : les services d'intérêts publics, les hôpitaux, les cliniques, les établissements d'enseignement (excepté la présence d'une école primaire), les tribunaux, les centres de loisirs (cinémas, piscines, restaurants, hôtels, musées, etc.). Ces caractéristiques sont estimées être l'attribut exclusif des villes. Le statut administratif pris isolément ne traduit pas toujours le fait urbain. Cette remarque est valable pour les agglomérations comme :

- Aït-Yahia Moussa : A.C.L : 1162 habitants ; A.S : 12 935 habitants ;
- Tirmitine : A. C. L : 3 486 habitants ; A. S : 12 193 habitants ;
- Mekla : A.C.L : 4461 habitants ; A. S : 17 550 habitants ;
- Timizart : A.C.L : 1199 habitants ; A.S : 25 760 habitants ;
- Aïn-El-Hammam : A. C. L : 7 575 habitants ; 11 984 habitants ;
- Fréha : A. C. L : 8 155 habitants ; A. S : 14 911 habitants ;
- Illoula : A. C. L : 845 ; A. S : 11 518 habitants, etc.

La spécificité de la région kabyle réside exactement dans la place prédominante occupée par les agglomérations secondaires, ce qui démontre que la spécificité rurale demeure encore dans les campagnes malgré leur urbanisation. L'espace rural et agricole traditionnel a été fortement impacté par le processus d'urbanisation de la Kabylie. En effet, l'essentiel de l'investissement, de l'accumulation du capital, de la production de richesses locales se réalisent en milieu urbain. La ville est devenue, depuis les années 80/90, le principal pôle de la formation brute du capital fixe (F.B.C.F.).

Conclusion du Chapitre 1

La première révolution industrielle introduit un brusque changement de rythme avec l'émergence de villes-champignons, des premières « villes millionnaires » et régions urbaines ; mais aussi au XIX^{ème} siècle, l'urbanisation accélérée concerne surtout les pays industriels tels que la Grande-Bretagne et quelques pays « neufs », tandis que les pays du Tiers Monde demeurent principalement ruraux. Au XX^{ème} siècle, et surtout depuis 1950, l'urbanisation se généralise. Cependant, les Pays en Voie de Développement (P.V.D.) comblent leur retard avec des taux de croissance urbaine impressionnants, même si cette croissance ne s'accompagne pas toujours de la croissance économique correspondante.

L'Algérie illustre bien l'extrême rapidité de l'essor urbain contemporain : de 1966 à 1998, le taux d'urbanisation de l'Algérie passe respectivement de 31,4 % à 58,30 %. Cette urbanisation rapide s'est cependant effectuée sans organisation, sans planification et aux dépens de la qualité du cadre bâti en particulier et du cadre de vie en général. Elle s'est donc révélée peu favorable au développement et devient, aujourd'hui, parasitaire.

En Kabylie, l'urbanisation est apparue là où historiquement la colonisation avait été la plus intense. D'une manière générale, le réseau urbain a émergé grâce à l'implantation des anciens villages coloniaux. En revanche, les villages traditionnels ont eu beaucoup de peine à se transformer en véritables centres urbains.

La naissance des petites et moyennes villes est due aussi à l'impulsion étatique sous forme de projets économiques, de promotion administrative et de programme d'habitat (individuel ou collectif) privé ou public. Le rôle du tertiaire privé dans la promotion des villes en Kabylie a été particulièrement apparent dans tous les centres urbains.

Tizi-Ouzou est devenue « capitale » incontestée de la Grande – Kabylie grâce à sa situation stratégique. Dans la politique de développement, la ville s'est dotée d'un programme d'équipements et de projets lui donnant un certain statut de commandement dans la région.

Ce n'est qu'à partir de la période 1974 / 1977 que la politique de développement a porté sur le reste du territoire Kabyle avec une décentralisation administrative et donc des équipements : dès lors nous assistons à l'émergence d'un réseau urbain régional.

L'émergence d'un réseau urbain est donc due à la multiplication des chefs-lieux administratifs suite aux découpages qui se sont succédé (1974 et surtout 1984). A cela s'ajoutent quelques projets d'investissements productifs (ELECTRO-INDUSTRIES ex-ENEL, ENIEM, COTITEX, ERIAD, et plusieurs petites entreprises), créateurs d'emplois et de richesses.

Cette succession de promotions administratives en faveur des nouvelles communes, daïras et wilayas a généré des emplois administratifs et des équipements au niveau des principaux chefs-lieux promus ; cela a induit la généralisation du mouvement d'urbanisation de la Kabylie mais indépendamment de toute diffusion réelle d'activités urbaines de base et notamment productives. Mais l'esprit urbain, la culture urbaine sont absents.

Le mode de vie reste le même que celui de la campagne. On peut aller jusqu'à dire, qu'on est citadin par la résidence en ville et on est rural par le comportement. Autrement dit du village à la ville, les différences sont grandes, mais les comportements sont proches parce que ce sont les ruraux qui font la ville.

Le poids de la population des villes donne une vue d'ensemble en termes statistiques de l'urbanisation en Grande – Kabylie. Celle-ci compte une (01) grande ville moyenne se situant dans la strate de 101 000 à 200 000 habitants, trois (03) villes de 51 000 à 100 000 habitants, quarante-quatre (44) petites villes comprises dans la strate des 10 000 à 50 000 habitants. La principale caractéristique de la région Kabyle est le grand nombre des petites villes et leur proximité.

En général, elles se situent toutes à plus ou moins 35 Km de la ville de Tizi-Ouzou. Il en résulte que seulement 10 Km séparent une ville (petite ou moyenne) de sa voisine. Ce réseau de villes a joué un triple rôle : d'abord, il a joué le rôle de filtre parce qu'il a arrêté une partie des migrants au niveau des communes ; ensuite, il a joué un rôle de relais puisque ce réseau de villes n'a pas réussi à retenir définitivement les migrants ; enfin, il a assuré un rôle de desserte ; ceci a renforcé le poids de l'urbain ou des agglomérations.

En matière de développement, les villes qui ont bénéficié de plus d'équipements, d'un certain nombre d'activités économiques, d'une promotion administrative en chef-lieu de daïra, ont eu plus de chance de se retrouver au premier rang tel est le cas de Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel, Dellys, Draâ-El-Mizan, Boghni, Draâ-Ben- Khedda, Larbaâ-Nath-Irathen, Maâtkas, Azazga, etc. Par conséquent, elles sont plus affirmées en tant que petites villes ou villes moyennes que le reste des agglomérations.

La croissance inégale de ces villes illustre bien le degré d'urbanisation de chacune d'elles. Autrement dit, l'espace urbain en région Kabyle s'est structuré progressivement en fonction de l'histoire et du site. Cette évolution de l'espace urbain peut être expliquée à travers l'apport des différents conquérants de l'Algérie en général et la Kabylie en particulier. C'est ce que nous tenterons d'expliquer dans le chapitre qui suit.

Chapitre 2 : Principales étapes du processus d'urbanisation en Grande- Kabylie

Introduction

En région Kabyle, les colonisateurs se succèdent et les formes d'aménagement diffèrent les unes des autres. La Kabylie se présente comme la survivance de la civilisation libyco-berbère, qui s'était épanouie en Méditerranée, aux côtés des Gréco-latins et des Egyptiens[1].

Y. ADLI, dans son ouvrage « La Kabylie à l'épreuve des invasions » écrit « dans toute l'histoire des invasions et des conquêtes subies par le pays, jusqu'à la pénétration du corps expéditionnaire français, en 1857, les massifs Kabyles ont érigé autour d'eux comme des murailles, rendant les occupants successifs incapables d'exercer une quelconque influence hors des plaines »[2].

Selon le même auteur, ce sont « les Grecs qui ont donné le nom de libyens (libous) aux habitants de l'Afrique du Nord, c'est- à- dire les Berbères »[3]. Les Romains les ont qualifié de Barbares (Barbarus) ; les Arabes de « Kabails » ; les Français d' « Indigènes ». Les Imazighènes est le nom qu'ils se donnent[4].

Dans ce chapitre, nous comptons apporter des réponses aux questions suivantes : quel est l'apport des différentes occupations étrangères dans l'émergence du réseau urbain actuel de la Grande – Kabylie ? En d'autres termes, pouvons- nous parler de l'existence de villes à travers les différentes périodes d'occupations étrangères ? En un mot, quel est l'héritage historique dans ce domaine précis ?

Section1 : La période antérieure à 1830

«L'histoire de l'Algérie n'a commencé ni le Premier Novembre, ni depuis la conquête coloniale, ni à l'arrivée des Arabes, pas plus qu'elle n'a commencé à la conquête romaine. Elle s'étend sur plus de vingt-cinq siècles, depuis que notre peuple a émergé de la préhistoire et qu'il s'est dénommé les Amazighs, c'est-à-dire les « Hommes Libres»[5].

Il s'agit pour nous ici de saisir dans cette section les apports successifs réalisés par les Amazighs, les Phéniciens, les Romains, les Vandales, les Byzantins, les Arabes et les Musulmans, les Turcs et les Français en matière d'urbanisation de la Grande-Kabylie.

---

[1] Y. ADLI, « La Kabylie des invasions des Phéniciens à 1990 », éd. Ziryab, Alger, 2004, p. 9.

[2] et [3] Idem.

[4] Informations retenues lors d'une discussion avec le professeur Md. DAHMANI.

[5] Extrait du discours de l'ex- Président C. BENDJEDID, 1983, in M. CÖTE, « L'Algérie ou l'espace retourné », éd. Média-Plus / Algérie, 1993, p. 15.

1-1 Les Imazighènes : il n'est point aisé de savoir ce qu'ont été vraiment les populations Kabyles d'avant la conquête romaine nous dit Y. ADLI. Les premiers occupants connus, sont les Imazighènes. Populations nomades, peu nombreuses étaient en place depuis longtemps, diversifiées en elles-mêmes et qui ont assimilé progressivement un certain nombre d'apports extérieurs très minoritaires : romain, vandale, arabe, turc. Ce qui nous intéresse ici, ce n'est pas la révolte des Berbères face à la volonté d'annexion des terres par les Carthaginois, mais les détails de la vie urbaine de ce pays. Le peuple berbère est un peuple originel dans le Maghreb central. Il est caractérisé par ses villages et ses cultures en terrasses. Les Amazighs tenaient des bastions montagnards atlasiques, les plateaux de Saïda, et se sont étendus progressivement dans les hautes plaines. Ils s'étaient maintenus aussi dans les Aurès, monts du Hodna et monts des Ksour. M. CÖTE nous parle de vestiges très nombreux de villages et d'aménagements agraires témoignant de la présence ancienne du peuple Berbère dans les plateaux de Saida, de Djebel Amour, les Ouled Nail, les hautes plaines de l'Est. C'est là que Massinissa et Jugurtha ont bâti les royaumes numides.

Quant à la Grande - Kabylie, les Imazighènes n'ont pas laissé de vestiges urbains car les montagnes étaient souvent considérées comme très ingrates à mettre en valeur. Les comptoirs commerciaux du littoral occupés par les Phéniciens et les Carthaginois étaient d'origine berbère mais entièrement restructurés et réaménagés.

1-2 Les Phéniciens : étaient les premiers envahisseurs à asseoir leur colonisation. Ils forment le début d'une chaîne de colonisation, dont les maillons sont les Vandales, les Byzantins, les Arabes, les Turcs et les Français. Les envahisseurs s'accaparent des plaines et du littoral ; ils refoulent les autochtones dans les fins fonds des montagnes. Les Phéniciens étaient les premiers conquérants des bandes côtières de Kabylie. Ils fondèrent des comptoirs sur le littoral (Dellys, Tigzirt, Taksebt, Azeffoun et Béjaïa érigés, probablement, sur de vieux sites berbères). Ces comptoirs phéniciens étaient des places de commerce maritime par excellence. Les Phéniciens, à leur arrivée sur les côtes de l'Afrique du Nord, ne pouvaient prétendre au rôle de conquérants absolus. Ils étaient dirigés dans leur ensemble par une oligarchie marchande.

A la différence des autres conquérants qui leur succèderont, les Phéniciens choisirent en effet de lier leurs intérêts à ceux des autochtones par le biais du commerce et de l'agriculture. Ils ont introduit dans le pays le grenadier et la vigne et ont aidé à l'amélioration et à la multiplication de la culture de l'olivier, et toute porte à croire qu'ils ont initié les autochtones à la caprification du figuier.

1-3 Les Romains

La chute de Carthage a permis à l'empire romain d'occuper les côtes, tandis que la défaite de Jugurtha lui ouvrit l'intérieur du pays. Avec l'expansionnisme de l'empire romain qui s'étendit en Afrique du Nord à la fin du premier siècle avant J. Christ, des cités romaines avaient été fondées sur les côtes Kabyles et sur les zones intérieures.

1-3-1 Sur le littoral Kabyle[1] : la côte a permis au conquérant romain d'avoir son premier point de chute dans la Kabylie côtière et les lits des oueds (Sébaou-Isser-Soummam) et les cols montagneux lui ont permis d'accéder aux régions intérieures et d'élargir son occupation.

La colonisation romaine en pays Kabyle s'est faite de deux manières : une occupation militaire qui se suffit de l'édification de forteresses ; une occupation plus large avec édification des villes favorisées par l'existence de routes et de ports. Parmi ces villes :

*** Tigzirt** : est un mot berbère qui signifie l'îlot. Ce serait donc ce dernier qui a donné son nom à la ville. Du temps des romains, Tigzirt était dénommée Iomnium.

Les romains avaient établi un casernement qui était la première structure d'occupation. L'installation de ce casernement remonte à la première moitié du siècle après J. C.[2].

Au début du 3ème siècle après J. C., Iomnium était devenue une petite agglomération qui a vu son tissu urbain s'étendre. Une place dallée et le temple du génie avaient été édifiés et la cité obtint son autonomie administrative et le statut de municipe romain[3].

Au 4ème siècle après J. C, une église chrétienne avait été bâtie au même endroit que la grande basilique actuelle.

*** Taksebt** : ce village distant de cinq kilomètres à l'Est de Tigzirt porte le nom de RUSU-PISIR. Il est construit sur l'emplacement d'une cité romaine. Des vestiges datant de cette époque peuvent être visités. Parmi ces ruines, on trouve le mausolée destiné à abriter la tombe du chef local et une basilique chrétienne. Cette cité berbère millénaire renferme des structures archéologiques qui datent du 2ème siècle avant J. C. Elle avait servi de comptoir phénicien, puis devenue cité romaine plus tard.

*** Azeffoun** : ville côtière, dont le nom signifie « glaïeul », plante à fleur à différent coloris, est millénaire. Son nom romain est Rusasus. Des vestiges de cette époque peuvent être visités. Des ruines de « l'habs l'kseur » restent encore sur le sommet de la montagne qui domine la baie d'Azeffoun.

---

[1] Md. DAHMANI et collectif, op. , cité. , p.19 et suivantes.

[2] et [3] M.- B. SALHI, op. , cité. , p. 41.

Par ailleurs, d'autres colonies ont été fondées à savoir : Saldae (Béjaïa) ; Igilgili (Djidjelli) ; Rusuccuru (Dellys). Ces cités antiques sont les plus importantes en Kabylie.

1-3-2 A l'intérieur de la Grande - Kabylie

La pénétration romaine à l'intérieur de la Kabylie s'est faite par les vallées et les oueds. Cependant, hormis le littoral, on ne rencontre pas de villes romaines dans les montagnes. En revanche, le conquérant avait tout de même, édifié des forteresses de protection en vue de contrôler les vallées et les plaines de toute incursion Kabyle.

L'armée romaine avait aménagé Bida Mucipium (enfouie aujourd'hui sous le village de Djemaâ – Saharidj)[1], des oppidums à Thénia, Taourga, Tigensis. Le col des « Genêts » n'a jamais été occupé par les romains au vu de l'inexistence des ruines dans la ville. Les ruines retrouvées au voisinage de Tizi-Ouzou relèvent plutôt de forteresses de guerre ou de bourgs et non de villes à l'instar de celles qui se trouvent sur le littoral.

1-4 Les Vandales et les Byzantins[2]

1-4-1 Les Vandales (5ème-6ème siècles)

Suite à la chute de l'empire romain, les montagnes Kabyles étaient vierges de l'apport ethnique des romains. Les vandales ont suivi les voies romaines pour pénétrer dans le pays et poursuivre leur déplacement jusqu' à Carthage. Aussi, en empruntant cette route jalonnée par Lemdia (Médéa), RAPIDI (Sour Djouab), AUZIA (Sour – El – Ghozlane), et SITIFIS (Sétif), Genséric a contourné le massif Kabyle par le sud.

En définitive, le résultat de l'invasion vandale a entraîné le déracinement du christianisme dans toute l'Afrique du Nord suite à la fermeture de toutes les églises et l'interdiction de toute ordination d'évêque ou de prêtre par Huméric (fils de Genséric), en 476. Suite à leur tyrannie et le désordre de leur armée, les Vandales ont tout détruit et finirent par abandonner l'Afrique aux Berbères. Contrairement aux romains, les Vandales n'avaient pas de « Limes ».

---

[1] **Djemaâ- Saharidj** : le nom antique de ce village de l'intérieur est Bida Mucipium. Un archéologue avait effectué des fouilles en 1868. J. MARTIN l'avait décrit ainsi : « il ressort tout d'abord que Bida était un lieu d'implantation et de pénétration romaine au 3ème siècle. C'était un relais nécessaire sur la route intérieure reliant Dellys à Béjaïa, où vivait une population romaine et autochtone nombreuse et prospère, sous la protection d'une garnison permanente » nous dit M.-.B. SALHI.

[2] Y. ADLI, op. , cité. , p. 31 et suivantes.

1-4-2 Les Byzantins (6ème – 7ème siècles)

Les Byzantins ont réintroduit le christianisme et réoccupé les villes romaines. Y. ADLI nous dit que les Byzantins « s'installèrent au Hodna, jusqu'à Sétif, et un peu à l'ouest, notamment à Cherchell et à Tipasa [1]».Les Vandales et les Byzantins ont constitué une puissance maritime. Quant aux montagnards Kabyles, ils n'avaient jamais cessé de surveiller les plaines environnantes avec une précautionneuse attention.

1-5 L'époque arabe et musulmane

Les conquérants arabes venus de l'Est ont fait prospérer les villes existantes et ont créé d'autres comme M'Sila, Qalâa ou Tiaret à l'Ouest. A partir du 7ème siècle, les Arabes ont effectué un apport à fondement linguistique, religieux culturel. Cet apport a intégré des éléments des cultures Berbères et Turcs.

M. CÖTE dit que « le Moyen Age arabe a vu se constituer quatre Etats , qui, tour à tour, ont organisé le Maghreb central : royaume Rustumide aux VIIIème et IXème siècle (capitale Tahert, près de Tiaret), fondé par les Kharidjites qui, plus tard, durent émigrer au Mzab ; royaume ziride au Xème siècle, établi en plein centre du pays, autour d'Achir ; royaume hammadite aux XIème et XIIème siècles, l'un des plus brillants, avec pour capitale la Qalâa des Béni Hammad et plus tard Béjaïa ; enfin, aux XIIIème et XIVème siècles, le royaume Abdalwadide organisa l'ouest du pays autour de Tlemcen. Tous ces royaumes étaient à cheval sur Tell et Hautes Plaines, avec une capitale située au contact de ces deux ensembles, en position de « balcon du sud » et entretenant des relations avec le Sud comme avec le Nord» [2]. Ainsi, ce sont les Hautes Plaines qui ont servi de base spatiale à des Etats rayonnant plus largement suite aux conditions favorables dans ces espaces où la végétation était aisée à défricher, les sols faciles à labourer, les étendues propices aux déplacements. A cela s'ajoutait l'exploitation d'une position d'échange. Chaque capitale (Tahert, Achir, Qalâa), est située au débouché de liaisons méridiennes. Une telle position permettait de profiter des échanges avec le Tell, dont la région avait besoin. Elle permettait aussi de bénéficier du trafic saharien. Grâce au commerce, les royaumes du Maghreb Central ont drainé des flux d'échanges qui ont fait la fortune des commerçants et des villes.

C'est de cette manière que les Arabes et les Musulmans ont réalisé des agglomérations à

[1] Y. ADLI, op. , cité. , p. 32.

[2] M. CÖTE, op. , cité. , p. 90.

l'intérieur du pays, ils ont quitté le littoral. Cette situation allait changer au début du XIIème siècle puisque les Hammadite transférèrent leur capitale (Qalâa) du Hodna à Béjaïa sur le littoral. Ce transfert était très significatif dans la mesure où une nouvelle ère commença avec la fixation à Alger de la capitale littorale du pays. C'est ainsi que devient l'Algérie un pays méditerranéen, mais restait un Etat intérieur, centré sur le tell et ses riches bassins intérieurs. De même, « les villes principales restaient intérieures : Tlemcen, Mascara, Médéa, Constantine, foyers intellectuels, cités religieuses, centre d'artisanat »[1].

Au 11ème siècle, d'après Ibn Khaldoun[2], le domaine Kabyle s'étendait sur un territoire compris entre l'actuelle Annaba à l'Est, Cherchell au Nord et les monts sahariens au Sud. Trois groupements importants de population y évoluaient. Les Sanhadja à l'Ouest de Dellys, les Igawawen qu'il appelle Zouaoua entre Dellys et Béjaïa, et les Kotama entre Béjaïa et Annaba. Cependant, les Igawawen ne quitteront jamais l'arrière- pays, leurs massifs, faisant des sommets de leurs montagnes un rempart au mélange de races qui aurait certainement eu raison de leurs vivaces individualités. Cet attachement au sol leur a valu d'être prémunis contre toute influence extérieure.

Ainsi, tout en fournissant la force et les assises de puissantes dynasties, les massifs Kabyles demeurèrent insoumis et gardèrent jalousement leur indépendance. Ce qui explique, historiquement, que les plaines passèrent successivement aux mains d'étrangers, tandis que les berbères se retiraient dans les montagnes du tell, dans les cantons reculés du littoral et dans le sud.

C'est au début du 18ème siècle que les Turcs ont entamé leur entrée dans les plaines du Sébaou, sous la conduite de l'officier Ali Khoja, Si Ahmed Ouali ouboukhtouch s'y était opposé avec son armée.

1-6 Les Turcs (1516-1830)

Le port de Tadlest – Dellys devint le premier point occupé par les frères Barberousse en Kabylie. Plus tard les Turcs baptisèrent le petit port d'Azeffoun du nom de « Mers – El – Fehm » (le port au charbon), pour les grandes quantités de combustibles qu'on y acheminait sur Alger.

Le port de Bgayet – Béjaïa fut occupé par les Turcs en 1555. Dès le milieu du 17ème siècle, les Turcs entamèrent leur processus d'avancée vers les plaines de Kabylie. Dans la

[1] M. CÖTE, op. , cité. , p. 95.

[2] M. CÖTE, op. , cité. , p. 35 et suivantes.

vallée de l'Isser, les Turcs créèrent des colonies militaires appelées Smala, destinées à soutenir et prêter main forte à leurs soldats. Les ottomans élevèrent ensuite le bordj de Ménaïel pour protéger la plaine de l'Isser des incursions Kabyles.

A partir de 1567, les turcs élevèrent un bordj au Hamza (Bouira) dont la vocation était la protection de la seconde voie de communication tracée entre la régence d'Alger et le Beylik de Constantine qui venait d'être créé. Cette voie passait par le col des At-Aïcha (Tizi- Nath-Aïcha, qui deviendra Ménerville, pour les Français, et Thénia aujourd'hui) ; Chabet- El-Ameur, Tachentirt, Ben Haroun, le Hamza et l'Ounnougha. La première voie de communication, quant à elle, passait par l'Oued – Zeitoun, Ben Haroun, le Hamza, les portes de fer (Bibans) et la Médjana.

Au contraire des plaines, les montagnes étaient composées de tribus indépendantes de la régence d'Alger. Réagissant autrement que les ports et les plaines, la Kabylie montagneuse ne pouvait supporter la présence turque qui ne se manifestait que par le collecteur ou le bourreau.

Lorsque les Turcs commencèrent à jeter leurs assises dans la vallée du Sébaou, accompagnés d'importantes Smala, ils entreprirent de surveiller ces montagnes réfractaires à leur avancée dans les terres. En entreprenant, en 1715, leur avancée dans la vallée du Sébaou, les Turcs Construisirent le Bordj de Tazaghart[1] (qui était le premier symbole de la pénétration Turque en Kabylie), sur la rive droite de l'oued, détruit par la suite totalement par les At – Ouaguenoun. Ils construisirent celui de Tizi-Ouzou, et installèrent une Smala, au cœur de la Tribu des Amraoua. Plus tard, les Turcs, choisissent Timizart Loghbar pour y implanter une ferme à des fins d'exploitation exclusive des terres du Beylik et Tamda, la résidence estivale du chef local.

En 1718, les Iflissen Ou Melil détruisent le Bordj de Ménaïel à la faveur d'une insurrection généralisée qui dura trois ans. En 1720, fut construit le Bordj Sébaou (sur le territoire de l'actuel Tadmaït) et servit de poste d'observation aux Turcs après la chute du royaume de Koukou. Le gouvernement d'Alger nomma l'officier Ali Khoja pour surveiller la Kabylie et asseoir solidement et durablement la présence Turque dans la région.

[1] Y. ADLI, op. , cité. , p.66.

Le Bordj de Boghni, situé à un nœud stratégique important est créé en 1712 ; une garnison de janissaires fut établie et renforcée par les Abid (esclaves), cantonnés à Tala N' Zaouia[1] (Aïn – Zaouia). Quant au Bordj de Tizi–Ouzou, celui-ci est situé en plein cœur de la ville actuelle. Il était, à l'origine, un petit poste d'observation que les Turcs avaient fortifié en y installant des garnisons et des canons. Un autre poste avancé fut installé à Chamlal pour le compte du Bordj de Tizi–Ouzou. Suite à la pénétration des Turcs dans la vallée de Sébaou, on constate l'apparition des premiers noyaux d'habitation (Smalas). Les Kabyles ont avancé graduellement vers l'oued. Des bourgs épars pouvaient être localisés sur les contours de la ville de Tizi-Ouzou.

Jusqu'en 1737, les Turcs ont fondé, dans les plaines, des établissements défensifs et d'appoint à leurs collectes de l'impôt. La colonisation Ottomane en Grande – Kabylie s'est appuyée sur la construction de forteresses défensives entourées de colonies militaires en occupant des places stratégiques pouvant collecter le maximum d'impôts, faire face aux incursions des Kabyles en protégeant les routes qui relient leurs domaines à Alger, Béjaïa et Constantine. Ils ont pu élargir leur occupation au Sud et au Sud – Ouest en contournant le territoire Kabyle par Bouira et Sour – El – Ghozlane.

En résumé, durant ces 2 000 années, la Grande- Kabylie est restée sans villes ! Sans réseau urbain, malgré ses fortes densités démographiques. Le sous-développement économique et technique, a maintenu la région dans sa ruralité en développant une armature villageoise exceptionnelle… On compte près de 1 500 villages, agglomération forte en pays Kabyle.

Enfin, nous pouvons dire que les Ottomans (ou Turcs) n'ont édifié que des Bordjs[2]. De même la chute de leur pouvoir n'influera nullement sur la Kabylie montagneuse qui resta indépendante de la régence d'Alger. L'édification des bordjs et des comptoirs commerciaux : Dellys, Béjaïa, Alger, Djidjelli s'est faite dans une optique défensive que dans celle du rayonnement. Il n'y a pas eu de « villes Turques ». L'intervention des Turcs se borna toujours en Kabylie à la perception des impôts. Aucun service public ne fut mis en place et les Turcs

[1] Y. ADLI, op. , cit. , p. 67.

[2] **Bordjs Turcs** : Bordj Boghni, Bordj Tiklat, Bordj Hamza, Bordj Sour-El Ghozlane, Bordj Dellys, Bordj- Ménaïel, Bordj Sébaou (Tadmaït et Tizi-Ouzou).

n'accrurent pas d'avantage l'infrastructure routière, scolaire, commerciale, etc. A cet effet, pouvons-nous dire que le conquérant Français était le seul occupant à jeter les bases de l'urbanisation en Grande – Kabylie ? C'est ce que nous expliquerons dans la section qui suit.

Section 2 : De 1830 à 1962, la colonisation française

Vaincus par la France, les Turcs sont expulsés d'Algérie dès le 5 juillet 1830. A ses débuts, l'occupation Française a reconduit l'essentiel du processus de domination turc en Algérie. Les corps expéditionnaires reprirent à leur profit les bordjs qui avaient échappé à la destruction (en particulier le Bordj de Tizi-Ouzou, de Ménaïel, de Bouira et de Boghni).

Afin de mener des opérations militaires en Kabylie, plusieurs îlots ont été reliés les uns aux autres : Sétif, Bougie, Dellys, Draâ-El-Mizan, Annaba, dans le but de faciliter l'accès au massif Kabyle. Cette infrastructure routière a été améliorée et a donné naissance à un véritable réseau routier. A titre d'exemple, nous avons : la route reliant Tizi-Ouzou à la forteresse de Fort National (R.N.15), en 1857 ; la route reliant Sétif et Bougie ; la route reliant Dellys et Aumale par Draâ-El-Mizan (R.N. 25), en 1880 ; la route reliant Alger – Tizi-Ouzou Azazga – Bougie (RN 12), en 1900.

C'est à l'intersection de ces routes ou de ces grands axes de circulation que ce sont implantés plusieurs marchés, tels que : Sebt Amraoua (à Tizi-Ouzou), Khemis Guesser (aux Isser), Thlatha Iouadhiyen (aux Ouadhias), El Had n' Boghni (à Boghni) sans pour autant oublier les autres axes de circulation qui contiennent à leur tour des marchés à savoir : Draâ-El-Mizan – Tizi-Ghennif Chabet-EL-Ameur (R.N. 68) ; Isser- Bordj-Ménaïel Naciria- Draâ-Ben-Khedda Tizi-Ouzou-Azazga- Mekla- Tizi-Rached ; Dellys- Tigzirt- Azeffoun. A ce jour, un autre marché se tient tous les Mercredis à Larbaâ-Nath-Irathen[1].

Tous ces lieux de marché où se rencontraient les différents échangeurs locaux constituent aujourd'hui les agglomérations urbaines de la Grande – Kabylie.

L'infrastructure routière a donc joué un rôle important dans l'urbanisation de la Grande – Kabylie.

[1]Md. DAHMANI, D. DOUMANE, D. MAACHA, S. OUALIKENE, A. TESSA, S. SAHEB, « Guide culturel et touristique de la Grande- Kabylie », Université de Tizi-Ouzou, 1999, p. 244 et suivantes.

Avec la colonisation Française, un nouveau facteur d'urbanisation s'ajoute à celui du marché : l'organisation administrative. Cette dernière est introduite en Algérie par les Ottomans puis consolidée et perfectionnée par la colonisation française, en mettant en place deux types de communes[1] : les communes de plein exercice (1866) ; les communes mixtes (1874).

2-1 Les communes de plein exercice

Ces communes sont nombreuses et parmi elles figurent Dellys, Rebeval, Abbo, Camp du Maréchal, Mirabeau, Tizi-Ouzou, Fort-National, Mekla, Draâ-El-Mizan, Boghni, Les Isser, Bordj-Ménaïel, Haussonvilliers et Bouira. Elles regroupent des espaces riches en potentialités économiques (plaines, vallées, etc.), en équipement moderne et en peuplement européen qui attirent un minimum d'investissement nécessaire à la communauté étrangère[2]. Elles fonctionnent comme en France avec un maire et des conseillers élus. Les Français y sont nombreux. Elles se localisent sur les terres de plaines où la colonisation est fortement implantée. Ces communes sont souvent organisées autour d'un périmètre et d'un village avantagé par leur position.

Les communes de plein exercice sont souvent des centres administratifs, commerciaux, artisanaux où sont implantées de petites industries. Elles avaient les mêmes prérogatives et fonctionnaient selon les mêmes modalités que leur modèle métropolitain. La bourgade coloniale constituait le chef- lieu de la commune de plein exercice. Il y avait une meilleure insertion professionnelle des résidents. Ces chefs-lieux n'ont pas connu de phénomène de bidonvilisation en attirant des populations rurales environnantes.

Ainsi, la plupart de ces bourgades étaient de taille réduite et l'essentiel de la population indigène de ces villes constituait de petits commerçants ou d'artisans, qui profitaient des services de la ville et de ses meilleures viabilités que les villages de montagne pour exercer leur activité.

---

[1] J.-C. BRULE, J. FONTAINE, « L'Algérie : volontarisme étatique et aménagement du territoire », O.P.U, Alger, 1986.

[2] A. TESSA, « Essai d'analyse des idées et des faits en matière d'aménagement du territoire contenus dans les politiques de développement national de 1962 à 2004 : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou », U.M.M.T.O, 2005, p. 114.

2-2 Les communes mixtes

Parmi ces communes mixtes nous citons Mizrana, Azeffoun, Haut- Sébaou, Fort National, Djurdjura, Draâ-El-Mizan, Palestro (actuelle Lakhdaria). Elles contrôlent les versants des massifs et les villages juchés sur les sommets des montagnes. Ce maigre patrimoine avec des terres ingrates, intéresse peu les Européens détenteurs de capitaux pour venir localiser leurs activités économiques dans les villages Kabyles.

Ce sont des communes dans lesquelles résidaient peu d'européens. Elles n'ont pas d'élus, mais elles sont administrées par des fonctionnaires d'autorité aidés par les Caïds (ou administrateurs). Elles comprenaient de nombreux douars ; les centres européens trop petits pour être érigés en commune de plein exercice. Sous- administrées, sous- équipées, sous-encadrées, enclavées, les communes mixtes sont des espaces « conservatoires » où la survie n'est possible que grâce à une émigration de plus en plus forte. Elles n'avaient de communal que le nom ; la gestion des circonscriptions était assurée par un administrateur civil ou militaire. Les communes mixtes étaient toujours érigées dans les régions rurales où le colonat européen était presque absent. En d'autres termes, ce sont des espaces de peuplement à majorité algérienne. Le 10 Avril 1941, Ferhat Abbas avait adressé un rapport au Maréchal Pétain où il réclamait la suppression des communes de plein exercice et des communes mixtes et la généralisation de la réforme des centres municipaux à l'échelle de l'Algérie entière. Ceci est dans le but d'organiser des élections réellement démocratiques et sans fraude.

Après la suppression des communes mixtes en 1947, plusieurs centres communaux ont vu le jour en Kabylie. Plusieurs réalisations ont été effectuées : viabilité, voirie, classes scolaires, etc. Ainsi, le régime d'administration coloniale locale (commune mixte ou commune de plein exercice) a engendré la coexistence de deux secteurs, l'un moderne et colonial, l'autre traditionnel et « indigène ». Par conséquent, on oppose aux meilleurs des périmètres de colonisation bien administrés (dans le cadre des communes de plein exercice), les immenses espaces défavorisés et sous-administrés des communes mixtes où vit la grande majorité de la population Kabyle. Ainsi les terres affectées à la colonisation se sont étendues dans la basse vallée du Sébaou, au Sud de Draâ-El-Mizan et de Boghni, autour de Tigzirt, Mekla, Fréha, Yakouren, Draâ-Ben-Khedda (ex-Mirabeau), etc. De nombreux villages desservis par la voie ferrée et la route se sont trouvés dans des meilleures directions de développement à proximité des crêtes et des hautes collines, occupées par les Kabyles, pourvoyeurs de main-d'œuvre à bon marché ! Débouchés des produits fournis à l'occasion !!

Plusieurs villages anciens se sont développés, de nouveaux centres de populations européennes sont créés le long des routes principales et des vallées.

Le mouvement s'est ensuite développé avec la création de la ligne de chemin de fer allant sur Tizi-Ouzou à partir de Thénia (vers 1888). Le prolongement de celle-ci de Draâ-Ben-Khedda à Tizi-Ouzou s'est fait en 1910. Vu la valeur stratégique du col des « genêts », ce site était un espace privilégié du conquérant Français. Le village de Tizi-Ouzou qui fut créé en 1857 a connu une kyrielle de transformations socio-économiques[1] :

- En 1854, le bordj est transformé en entrepôt fortifié ; en 1855, il est aménagé pour recevoir des activités militaires ; en 1855/56, il est transformé en grande caserne avec un hôpital militaire ; avec la conquête de la Kabylie montagneuse en 1857, il devint un nœud stratégique sur le plan militaire, administratif et commercial.
- En 1867, Tizi-Ouzou abritait quelques services publics à savoir « une justice de paix », une église, une école de filles, une salle d'asile, une école Arabo - Française, une fontaine, un abreuvoir, un lavoir public, un hôtel, un café et bureau de poste, le tout implanté à proximité du bordj. La ville coloniale est née.
- En 1871, c'est l'insurrection des Kabyles dirigée par El – Mokrani. Le village colonial est totalement détruit et sera refait sur une plus large échelle suivant un plan de lotissement sur une trame orthogonale, se développant du centre jusqu'aux abords de la haute ville.
- Après l'insurrection de 1871, Tizi-Ouzou détrône sa rivale sur la côte ouest Kabyle : Dellys. C'est Tizi-Ouzou qui capitalisera le déclin de Dellys vu la situation stratégique de Tizi-Ouzou sur le plan militaire. Son emplacement apparaît plus central que celui de Dellys. Dès lors, toutes les décisions ont pour conséquence d'amoindrir Dellys au profit de Tizi-Ouzou.

En 1872, le village colonial devient chef-lieu de commune de plein exercice. A partir de 1880 le noyau urbain est resté pratiquement dans ses limites, si ce n'est quelques implantations (maisons individuelles, dépôts, quelques activités…) le long de la route en direction d'Alger. Il y a cependant une densification progressive et soutenue du tissu urbain existant.

En 1888, Tizi-Ouzou se voit doter de nouvelles fonctions administratives et commerciales en raison de l'afflux progressif des européens et de la densité de l'arrière- pays

[1] M-B. SALHI, « Guide Annuaire du Djurdjura Tizi-Ouzou Bouira », éd. Agir-Plus, 2003, p. 33 et suivantes.

montagneux. A partir de 1890 le prolongement de la voie ferrée Alger – Ménerville (Thénia) vers Tizi-Ouzou porte un sérieux coup aux activités d'échanges assurées par le port de Dellys notamment entre la Mitidja et la partie occidentale de la vallée du Sébaou.

En 1883, le village colonial devient chef-lieu d'arrondissement et siège du tribunal de première instance. En effet, Tizi-Ouzou grignote un à un les avantages que confèrent des fonctions de commandement au détriment de sa rivale côtière à savoir Dellys. En même temps les flux commerciaux se densifient notamment à la faveur de la liaison avec Alger par le chemin de fer en plus de plusieurs lignes de diligences puis les autocars au début du 20ème siècle.

En 1910, Tizi-Ouzou a gagné de son importance après le prolongement de la voie ferrée de Draâ-Ben-Khedda à Tizi-Ouzou. En 1956, Tizi-Ouzou devient chef-lieu de département de la Grande – Kabylie. Elle a été dotée de nouveaux équipements : hôpital, agence postale, siège de wilaya, commissariat de police. De 1954 à 1958, la ville se développe dans toutes les directions et l'occupation spatiale sera peu ordonnée. Cet étalement marque une rupture au niveau de la forme d'urbanisation puisque le développement le long de nouveaux axes routiers ainsi que le système de carroyage sont abandonnés.

En 1958, grâce au plan de Constantine (1959 – 1963), quelques citées ont été construites[1] : « Cité Million », « Eucalyptus », « Les Genêts », dans le but d'abriter les ruraux qui ne cessent d'y affluer à cause de la politique militaire de la terre brûlée dans les zones de montagnes. Les flux migratoires se sont développés et devenus une donnée structurelle de la Grande – Kabylie.

A cause de la guerre de libération nationale (1954-1962), le village colonial de Tizi-Ouzou a connu son premier changement. Du bourg à la ville telle est la nouvelle situation de Tizi-Ouzou. Le fait urbain en Grande – Kabylie a été donc l'œuvre de la colonisation française. Il se singularise par l'importance exceptionnelle de l'agglomération de Tizi-Ouzou.

La concentration prématurée de la ville en explique l'importance démographique (plus de 100 000 habitants) et la centralisation des pouvoirs et des services de niveau supérieur. L'existence d'un nombre élevé de petites villes contribue à particulariser l'armature urbaine Kabyle.

Certaines villes cumulèrent une fonction administrative et économique. Une hiérarchisation

---

[1] Md. DAHMANI, op. , cité. , p. 56.

des villes se mettent en place car ce fut en ville et par la ville que s'exprime l'autorité coloniale. La phase coloniale fut donc une période charnière qui ancra le fait urbain dans les mentalités Kabyles puisque plusieurs villages de colonisation ont été implantés (entre 1844 et 1925) le long des axes routiers traversant de belles vallées fertiles, une SAU très riche, longées par des oueds, recélant de riches nappes d'eau pour l'irrigation et l'AEP… Citons à titre d'exemples les suivants[1]:

- La Route Nationale n°5 : Béni-Amrane, Palestro (Lakhdaria), Thiers (Kadiria), Aomar, Bouira;
- La Route Nationale n°68 : Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Chabet-El-Ameur, Souk-El-Had, Isser ;
- La Route Nationale n°30 : Tizi-Ghennif, Draâ-El-Mizan, Boghni, Tizi-N'Tlata, Ouadhias ;
- La Route Nationale n° 12: Yakouren, Azazga, Fréha, Mekla, Tamda, Tizi-Ouzou, Boukhalfa, Mirabeau (Draâ-Ben-Khedda), Camp du Maréchal (Tadmaït), Haussonvilliers (Naciria), Les Isser, Isser-ville, Isser-bourg, Bordj-Ménaïel, Félix-Faure (Si-Mustapha), Ménerville (Thénia);
- La Route Nationale n° 24: Dellys (Beni Slyem), Rebeval (Baghlia), Horace vernet, Djinet (djenet), Tigzirt, Port-Gueydon (Azeffoun), Takedempt, Bois –Sacré ou Abbo (Sidi-Daoud), Ouled-Kedache, Adekar, Madala;
- Un réseau de voie ferrée dédouble toutes ces routes nationales.

La section 3 est consacrée à la période post- indépendance, couvrant les années 1962-2012.

Section 3 : De 1962 à 2012

L'armature villageoise coloniale française a créé la première rupture dans le modèle urbanistique Kabyle. Les villages coloniaux ont été créés sur les anciens sites habités, dans les vallées, les marchés régionaux et les axes routiers comme Isser, Bordj-Ménaïel, Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha ; Dellys, Cap-Djinet, Tigzirt, Azeffoun ; Chabet-El-Ameur, Tizi-Ghennif, Boghni, Draâ-El-Mizan, Aïn-Zaouia (Pirette), Tizi-N'Tlata, Ouadhias ; Isser, Lakhdaria (Palestro), Béni-Amrane, Aomar, Bouira.

Naturellement, les plaines, les vallées et le littoral ont été les premiers espaces à être occupés de villages de colonisation. Cependant, depuis l'indépendance du pays, la Kabylie a hérité d'espaces éclatés, complexes et confus.

[1] A. MAHE, op. , cité. , p. 589-595.

Les espaces montagneux étaient restés enclavés et les flux migratoires s'accentuaient d'une année à l'autre à cause de la misère vécue dans les zones de départ.

Afin de lutter contre les disparités régionales et freiner les flux migratoires vers les villes et à l'étranger, les pouvoirs centraux ont lancé des programmes d'investissement au profit des régions pauvres et la Kabylie en était une.

La planification au profit de la région de la Kabylie d'un ensemble de programmes touchant les différents secteurs va créer une certaine dynamique urbaine dans la région en général et dans le chef-lieu de wilaya en particulier.

Par ailleurs, les pouvoirs publics vont doter les agglomérations vivant des activités agricoles rurales et artisanales, d'une consistance économique moderne (industries manufacturières, zones d'activités, zones industrielles, ZHUN, commerce de gros et demi-gros, services fiscaux et bancaires…).

Le programme spécial de 1968 dote la Grande- Kabylie, à l'instar des autres régions du pays, d'un potentiel industriel assez important et varié, à savoir : la minoterie de Bouira, la briqueterie de Bordj-Ménaïel, l'unité d'agglomérés à Tizi-Rached, le doublement du complexe textile de Draâ-Ben-Khedda et l'unité de synderme d'Azazga. C'est toujours dans le cadre du programme spécial que les unités industrielles artisanales ont été créées telles que :

- L'unité de meubles sculptés à Tizi-Rached (ex S.N.L.B : E.N.A.T.B) ;
- Trois unités de bijouterie localisées respectivement à Ath-Yenni, Boghni, et Bouira ;
- Trois unités de poterie à Bounouh, Aït-Khellili et Draâ-El-Mizan ;
- Trois unités de vannerie à Dellys, Lakhdaria et Ouadhias ;
- Une unité de filets de pêche à Azeffoun[1] ;
- Une unité de transformation de barytine à Lakhdaria.

Ces localisations industrielles ont conféré à la Kabylie les principaux «couloirs » industriels. Le programme spécial a donc doté la région Kabyle d'un potentiel industriel non négligeable :

- Le premier représenté par Thénia, Bordj-Ménaïel, Isser, Naciria, Tadmaït, Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, Tizi-Rached, Azazga et Fréha : il renferme essentiellement le textile, l'agro-alimentaire, l'électroménager, la coutellerie, etc. ;

[1] A. TESSA, op. , cité. , p. 208 et 209.

- Le deuxième représenté par l'axe Ouadhias, Tizi- N'Tlata, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Chabet-El-Ameur ;
- Le troisième représenté par l'axe Béni-Amrane, Lakhdaria, Kadiria, Aomar et Bouira.

En plus du programme spécial d'investissement (1968 / 1970), le gouvernement décide d'un plan triennal (1967 /1969) au profit de la région Kabyle. Puis d'autres plans nationaux 1970 / 1973 et 1974 / 1977 viennent développer et renforcer l'orientation du développement régional.

Le plan de Constantine (1959-1963) ainsi que les programmes de développement qui se sont succédé ont donné une impulsion et une dynamique importante dans la croissance de la région. Plusieurs projets ont vu le jour à savoir : équipement des zones de montagne : routes, électricité, écoles, adduction en eau potable, dispensaires, services administratifs ; ralentissement de l'émigration et retour partiel des émigrés ; dans le secteur industriel, implantation des petites et moyennes industries en plus des deux complexes industriels d'envergure nationale : COTITEX à Draâ-Ben-Khedda et ENIEM / CAM à Oued-Aïssi. Le troisième complexe (ENEL) installé à Fréha, est spécialisé dans la production de produits d'équipement électrique. Cette implantation de grandes industries le long de la vallée de Sébaou a provoqué des déplacements massifs des populations montagnardes vers cette zone.

Pour maîtriser cette dynamique urbaine, la nécessité d'un plan d'urbanisme directeur (PUD) est très vite ressentie afin d'accompagner le programme spécial. En plus du PUD d'autres instruments d'urbanisme (PUP, PMU, PEL, ZHUN…) ont été créés. L'objectif de la ZHUN est la réalisation de logements collectifs et de leurs équipements et services, rapidement, sur des assiettes foncières importantes.

Dans le cadre du programme d'industrie locale[1], une vingtaine de petites unités sont créées entre 1967 / 1973, particulièrement dans les activités d'artisanat traditionnel : poterie céramique (Ath-Kheir, Bounouh, Draâ-El-Mizan) ; travail du bois (Mekla, Ath-Hichem, Ath-Yenni, Tizi-Rached) ; bijouterie (Ath-Yenni, Ath-Zmenzer, Waghzen…).

A côté de ces petites unités, deux types d'investissements publics sont réalisés :

- Un ensemble d'unités destinées à fournir les intrants à la filière bâtiments et travaux publics ;

[1]M.-O. OUSSALEM, « L'industrie dans la wilaya de Tizi-Ouzou essai d'analyse en longue période » in M.-.B SALHI, « Guide Annuaire du Djurdjura Tizi-Ouzou - Bouira », éd. Agir-Plus, p. 105 et suivantes.

- Un complexe textile à Draâ-Ben-Khedda qui fut un des premiers investissements importants réalisés au lendemain de l'indépendance et trois unités de confection.

Durant la période 1974 / 1984, la priorité fut donnée aux programmes d'industrie locale, aux branches fournissant le secteur du bâtiment (briqueterie à Fréha, complexe de matériaux de construction à Tizi-Ghennif, unité de carrelage à Oued -Aïssi et aux Ouacifs, unités de carreaux céramiques à Tizi-Ouzou, unités de menuiserie, etc.). Les investissements ont contribué à faciliter la création et l'extension des entreprises du bâtiment au niveau des principales communes.

A côté des grands complexes, des unités de taille moyenne sont mises en place ; elles sont spécialisées dans la production de biens de consommation durables et non durables. Il s'agit de :

- l'ENPC de Draâ-El-Mizan, produisant des articles scolaires et de bureau à partir de matières plastiques ;
- l'unité de meubles de Taboukert produisant des meubles modernes et des meubles de style berbère ;
- l'unité de menuiserie générale de Mechtras destinée au bâtiment ;
- l'ORLAC à Draâ-Ben-Khedda ; Semouleries à Tadmaït, Baghlia et Bouira ; B.C.R à Bordj-Ménaïel ; SOCOTHYD aux Isser ; peinture à Lakhdaria; couscous à Dellys.

Les réalisations constituent un saut qualitatif : elles amorcent d'une part, la diversification de la structure industrielle régionale et d'autre part, l'entrée dans la production de biens technologiquement plus complexes. L'expérience et les apprentissages accumulés auraient pu impulser une diversification du tissu industriel.

Quant au secteur privé, la majorité des investissements sont concentrés sur trois branches d'activités : produits destinés au bâtiment et travaux publics, produits alimentaires, produits de la confection et de l'habillement.

Les investissements sont concentrés sur deux axes principaux : l'axe Tadmaït – Tizi-Ouzou – Azazga et l'axe Draâ-El-Mizan – Boghni – Ouadhias.

Entre 1994 et 2000, plus de 600 projets[1] ont été présentés au Comité d'Animation Local et de promotion des Investissements (CALPI).

A côté des projets industriels, on enregistre la construction de villages socialistes répartis sur le territoire de la Grande -Kabylie. A cela s'ajoute la réalisation des zones

[1] M.-O. OUSSALEM, op. , cité. , p. 111.

d'habitat urbaines nouvelles, des plans de modernisation urbaine, des opérations d'auto - constructions privées. Bref, la Kabylie a reçu une variété d'équipements urbains, des infrastructures de base (chemin de fer, axes routiers, AEP., électricité, téléphone,…) et collectives (écoles, dispensaires, polycliniques, mairies, et autres services sociaux et publics). Mais il faut seulement noter que la mauvaise allocation des investissements étatiques a provoqué un déséquilibre à travers le territoire Kabyle. Ces investissements ont surtout profité aux chefs-lieux des wilayas (Tizi-Ouzou et Bouira) durant les différents plans économiques de développement qui se sont succédé.

« Capitale » régionale par excellence, et lieu de concentration du pouvoir politique et administratif, la ville de Tizi-Ouzou va accaparer l'essentiel des programmes d'équipements de la wilaya et les réaliser sur son territoire. Cet essor administratif, politique et économique a milité en faveur de l'émergence de la ville de Tizi-Ouzou. Celle-ci continue toujours d'être un lieu prépondérant de concentration des opérations nouvelles d'urbanisme, alors que les chefs-lieux des autres daïras et communes telles que Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Draâ-El-Mizan, Boghni, Aïn-El-Hammam, Larbaâ-Nath-Irathen, connaissent à des niveaux différents un rythme de développement urbain beaucoup moins rapide.

Durant ces deux dernières décennies, la densification des opérations d'urbanisme s'opère au profit de la seule ville de Tizi-Ouzou, contrastant avec le reste du système urbain infra - régional caractérisé par une situation d'atrophie générale.

La ville de Tizi-Ouzou s'est plus développée durant les années 1980, et ceci grâce aux autres projets structurants de dimension régionale. Son arrière – pays reste sous-développé et déshérité.

Grâce à l'implantation de l'université (1977), à la construction des ZHUN, des ZI, et des ZA, à la rénovation du centre – ville, Tizi-Ouzou remplit les fonctions d'une « métropole régionale ». En effet, elle a acquis les attributs essentiels d'une ville moyenne moderne rayonnant, dans certains secteurs et activités sur plusieurs wilayas du centre du pays.

De 1980 à 1988, Tizi-Ouzou n'a pas reçu de projets d'investissements économiques et sociaux. Aucun projet important n'est réalisé en Kabylie depuis 1980 à cause de la revendication berbère et la baisse du revenu pétrolier. L'Etat ainsi que les différentes collectivités locales se sont contentés de la réalisation de quelques opérations se référant à : l'électrification rurale, l'assainissement, l'adduction de l'eau potable, l'ouverture de pistes agricoles, etc. Tous les projets de grande envergure sont mis en veille.

A partir de 1990, grâce à l'amélioration de la situation financière du pays et ce malgré la guerre civile (1992-1998), plusieurs projets sont réalisés ou en voie de réalisation tels que : le barrage de Taksebt, la construction du pôle technologique de l'université Hasnaoua II, l'extension de Hasnaoua I dont la capacité est de 2000 places pédagogiques, la réalisation de trois trémies à l'entrée Est de la ville de Tizi-Ouzou, au centre –ville sur l'avenue Abane Ramdane, une arche au carrefour du 20 Avril ainsi que le revêtement des grands axes routiers : Tizi-Ouzou – Azazga – Bouzeguène ; Tizi-Ouzou – Aghribs – Azeffoun; Tizi-Ouzou – Tigzirt ; réalisation de la rocade Sud ainsi que le prolongement de la ligne de chemin de fer Tizi-Ouzou et Oued-Aïssi ; réalisation des ports d'Azeffoun et de Tigzirt devenus fonctionnels depuis peu de temps.

Les villes telles que Thénia, Isser, Bordj-Ménaïel, Tadmaït, Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, Azazga, Yakouren sont traversées et desservies par la R.N n° 12 et la voie ferrée Alger-Oued-Aïssi. Ce couloir est caractérisé par la concentration des activités économiques, des infrastructures, l'importance du nombre d'agglomérations urbaines et l'émergence du réseau urbain en Kabylie (voir détail dans la deuxième partie consacrée à l'identification du réseau urbain en Grande-Kabylie).

Conclusion du chapitre 2

En Kabylie le fait urbain est récent. La plupart des agglomérations urbaines datent de la période coloniale française. Ce sont les villages coloniaux qui ont été à la base de l'ossature du réseau urbain Kabyle. Les ruines romaines ne manquent pas dans ces régions de Kabylie et d'assez nombreuses inscriptions ont été relevées. Il y a eu là des groupes qui se sont montrés réfractaires à la « romanisation » et il semblerait qu'ils n'ont subi tout au plus qu'une influence superficielle.

Le littoral, les vallées, les plaines et les piémonts étaient placés sous le contrôle des colons. Comme au temps de la domination ottomane, les populations Kabyles contrôlaient essentiellement les montagnes et les crêtes. A cette époque, les montagnes de Kabylie étaient les plus peuplées de l'Afrique du Nord, écrit Y. ADLI[1].

Un pays « improductif » comme la Kabylie n'offrait d'intérêt aux Romains que dans ses régions côtières et ses vallées de pénétration, d'où la nécessité de fonder des postes militaires plus avancés autour des centres urbains et le long des routes. Les berbères ont rejeté presque entièrement les civilisations qui leur sont venues tour à tour de l'extérieur et n'en ont gardé en apparence, que bien peu de traces. Plusieurs vestiges romains ont été signalés dans la Kabylie maritime. On dénombre des centres importants, comme Saldae (Béjaïa), Rusuccuru (Dellys), le port d'Igilgili (Djidjelli), Ruzusus (port Gueydon), Tubusuptu (Tiklat), Iomnium (Tigzirt), Rusupisir (Taksebt), Cissi (Isser), Bida (Djemaâ-Saharidj), …

Les Turcs à leur tour n'ont bâti que des bordjs, espèce de forteresses militaires dans un but purement défensif et non pas de développement. Ils n'ont donc laissé aucune trace de ville. Toutes les forteresses ont pratiquement disparu suite aux attaques des tribus Kabyles du versant nord du Djurdjura (celles de la confédération des Igouchdal) [2] et celles des contreforts du massif central Kabyle (Mechtras et Maâtkas).

Les Turcs auraient voulu s'implanter dans les montagnes mais le rapport de forces militaires n'était pas en leur faveur, et les Kabyles les en auraient chassés. Ils détruisirent régulièrement les bordjs des plaines et en chassèrent les occupants.

[1] Y. ADLI, op. , cité. , p. 21.

[2] Confédération des Igouchdal: comprenaient les tribus des Frikat, At-Smaïl, At-Koufi, At-Mendes, At-Bougherdane et At-Bouadou.

Le milieu montagnard s'est donc distingué par sa résistance, son courage et sa patience légendaire, face aux multiples frustrations dont il fait l'objet. Depuis l'indépendance politique, l'urbanisation est apparue là où historiquement la colonisation française a été la plus présente. De même la promotion administrative et industrielle des anciens villages coloniaux, dans le cadre d'une politique de desserrement, ont renforcé le poids de l'urbain. La diffusion du fait urbain en Kabylie demeure très inégale (la densité moyenne de population de la région Kabyle est de 383 habitants au Km^2).

La vallée du Sébaou et la dépression de Draâ-El-Mizan restent les axes privilégiés de l'urbanisation, même si les agglomérations de l'intérieur enregistrent désormais les taux de croissance les plus soutenus. Ces inégalités de la croissance des villes récentes démontrent qu'elles n'ont pas bénéficié avec la même intensité de l'allocation des investissements étatiques. Par conséquent, trois niveaux hiérarchiques de villes peuvent être relevés : les villes érigées en chef-lieu de wilaya classées comme villes moyennes (Tizi-Ouzou et Bouira); Tizi-Ouzou a franchi la strate de villes de 100 à 200 000 habitants ; les villes érigées en chefs-lieux de daïra ; les villes chefs-lieux de communes.

C'est à partir de 1962 que le fait urbain s'accrut en Grande – Kabylie. La ville était devenue un pôle attirant sans cesse de nouveaux venus rêvant d'un monde meilleur. Les migrations stimulèrent la croissance spectaculaire des villes, engendrant de grandes disparités économiques entre les citadins.

De nos jours, l'enthousiasme des villes historiques du pays kabyle, qui constitue un atout touristique, donc économique majeur, repose sur des vestiges de l'urbanisation française (Bordj- Ménaïel, Dellys, Baghlia, Thénia, Naciria, Lakhdaria, Aomar, Bouira, Azeffoun, Tigzirt, Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, etc.).

Désormais, la ville est partout présente en Kabylie et l'élargissement spatial du fait urbain résulte des marchés hebdomadaires, de l'héritage des villages coloniaux français et de l'agrandissement du cadre d'intervention de l'Etat (promotion administrative de nombreux centres et des grandes actions de planification spatiale).

Tous ces facteurs expliquent l'émergence d'un réseau urbain en Grande – Kabylie. Le développement des équipements de base (routes, adduction d'eau potable, électricité, gaz de ville, écoles, et centres de santé) et la multiplication des circonscriptions administratives à la faveur des différents découpages ont facilité la dissémination ou dispersion des services et l'esquisse d'un réseau urbain (en zone de montagne).

Chapitre 3 : Les facteurs d'urbanisation de la Grand-Kabylie

Introduction

Depuis le début des années 1980, on peut dire, en reprenant l'expression de Md. DAHMANI, que la Grande-Kabylie vit sa première « révolution urbaine ». Le passage d'un état où la population et l'économie basiquement rurales à un état majoritairement urbain s'est effectué en moins d'une génération. Le développement de l'industrie et du prolétariat, du bâtiment et des travaux publics, des services administratifs, commerciaux et sociaux, la diversification des activités économiques et l'amélioration de l'accès aux services publics (postes et télécommunication, état civil, eau, gaz de ville, électricité, route, école, santé et soins, éducation, sécurité, secours…), sont les principales raisons qui expliquent cette révolution urbaine.

En effet, le dernier RGPH de 2008 donne un taux d'urbanisation (population résidant dans une agglomération de plus de 5 000 habitants) de 52 % ; le reste (48 %) vit dans les communes rurales ou semi-rurales de moins de 5 000 habitants.

En effet, la Kabylie est urbanisée à plus de 50 %. C'est une des plus petites régions du pays. La montagne, essentiellement rurale, a atteint des densités de 383 habitants au Km². Le problème de fond posé est celui-ci : pourquoi les montagnes kabyles sont-elles si peuplées ? Pour répondre à cette question, on doit se référer à l'époque pré - coloniale. Les Kabyles ont préféré s'installer dans les montagnes pour assurer leur sécurité face à des menaces extérieures, économiser leur espace, piémonts et vallées, pour les cultiver. Mais l'habitat était établi presque toujours sur les crêtes.

Dans leur montagne, les Kabyles ont développé l'agriculture, basée essentiellement sur l'arboriculture, l'élevage d'animaux et l'artisanat traditionnel, pour prendre en charge une forte population. Dès lors, les densités s'accumulent sur place.

La région Kabyle se caractérise par sa vie villageoise très développée (1500 villages) et un réseau urbain en voie de développement. Celui-ci est plus ou moins structurant avec la libéralisation des activités économiques privées et l'introduction d'une PMI publique dans la première phase de la PME privée durant les deux dernières décades.

Toutes les crêtes, les plaines, les piémonts et le littoral méditerranéen sont essaimés, de villages et agglomérations à l'exception des crêtes dénudées du Djurdjura. Ni le relief, ni la tradition de vie villageoise n'ont empêché le développement du réseau urbain de la région qui compte 48 agglomérations au RGPH de 2008.

Sur l'ensemble du territoire de la Grande – Kabylie, nous assistons à une explosion de l'urbanisation. De nouveaux villages sont en cours de développement, de petites villes se forment ici et là, des conurbations entre villages, entre villes, entre agglomérations de montagne et/ ou de vallées, se réalisent. Quels sont les facteurs explicatifs de cette urbanisation ? C'est ce que nous nous proposons de voir dans les sections suivantes.

Section 1 : L'infrastructure routière

Elle était un élément important de l'œuvre de la colonisation d'une part, et de l'urbanisation après l'indépendance, d'autre part. Afin de mener des opérations militaires vers la Kabylie, le désenclavement de la région s'imposa, d'où l'opportunité d'une politique routière.

1-1 Sur la frange côtière

La frange côtière est traversée par les routes nationales n° 24, 71, 72 et 73. Elles desservent plusieurs agglomérations comme Cap- Djinet, Dellys, Tigzirt, Mizrana, Iflissen, Azeffoun, Aït-Chafa, Fréha, Azazga, Aghribs. D'autres agglomérations sont traversées par les chemins de wilaya n° 3, 7, 37, 158, 159, 252 telles qu'Aït-Chafa, Akerrou, Azeffoun, Makouda, Iflissen, Timizart, Tigzirt, Boudjima, Ouaguenoun, Aït-Aïssa Mimoun, Sidi-Naâmane. Une autre route longe la ligne de crêtes de la chaîne côtière, allant des Aghribs à Dellys par Afir et Mizrana.

1-2 Dans la vallée du Sébaou

C'est une voie de pénétration facile, toujours suivie dès la haute antiquité par les colonisateurs. C'est la zone la plus équipée, plus urbanisée et industrialisée. Elle est longée d'Est en Ouest par la R.N 12 et la voie ferrée Alger – Tizi-Ouzou dont le prolongement jusqu'à Oued-Aïssi vient d'être réceptionné[1]. Les R.N 15, 20, 25, 30, 71, et les chemins de wilaya n° 1, 5, 100, 128, 147, 150, 152 relient la vallée du Sébaou à d'autres localités du territoire Kabyle.

Durant la période Ottomane, pour relier Alger à Béjaïa, il a été tracé une route traversant Thénia, Isser, Bordj- Ménaïel, Tirmitine, Abid- Chamlal, Djemaâ-Saharidj, Sahel, Koukou, Yakouren, Lakfadou, El-Kseur, Béjaïa.

[1] La présence d'une ligne de chemin de fer et la R. N. 12 constituent des atouts majeurs dans le processus d'urbanisation de cette zone.

Carte N°2: Réseau routier de la Grande- Kabylie



LEGENDE

- Limite de la WILAYA
- Limite de DAÏRA
- Limite de COMMUNE
- ROUIBA CHEF LIEU DE DAÏRA

ECHELLE: 1/ 500 000

NOUVELLE TOPOMYMIE

AÏN EL HAMMAM	: MICHELET
AZZEFOUN	: PORT GUEYDOM
BAGHLIA	: REBEVAL
DRA BEN KHEDDA	: MIRABEAU
KHADIRIA	: THIERS
LAKHDARIA	: PALESTRO
LARBA NATH IRATHEN	: FORT NATIONAL
M'CHEDALLAH	: MAILLOT
NACIRIA	: HAUSOM VILLIERS
SIDI DAOUD	: ABBO
TADMAÏT	: CAMP DU MAR ECHAL

Source: Conception personnelle

1-3 Le massif central Kabyle

Il regroupe plus de la moitié de la population Kabyle et constitue un réservoir de main-d'œuvre saisonnière et alimente les flux migratoires internes ou externes.

Plusieurs routes nationales (RN 20, RN 25, RN 30, RN 68) et les chemins de wilaya (CW 9, CW 10, CW 100, CW 107, CW 113, CW 147, CW 150, CW 250, CW 251) la traversent dans tous les sens.

Cette infrastructure routière relie la vallée du Sébaou à la dépression de Draâ - El – Mizan et le Djurdjura. Les principales pénétrantes sont celles d'Aïn – El – Hammam, Ifigha, Irdjen, Béni – Yenni, Boghni, Draâ – El – Mizan, Maâtkas, Béni-Zmenzer, Béni-Douala, Takhoukht, etc. Plusieurs agglomérations se développent un peu partout tel est le cas de Béni – Yenni, Souk – El – Tenine, Béni – Douala, Souk – El – Khemis, Larbaâ – Nath – Irathen, Bouzeguène, Aïn – El – Hammam, etc. Nous assistons à une véritable conurbation des villages.

1-4 La dépression de Draâ El – Mizan

Elle est longée d'une part, par la R.N 68 qui dessert à partir des Issers un certain nombre d'agglomérations : Tizi – Ghennif, Draâ – El – Mizan, Chabet – El – Ameur, Isser, d'autre part, par la R.N 30 qui traverse les localités de Draâ-El-Mizan, Aïn – Zaouia, Boghni, Mechtras, Tizi – N'Tléta, Ouadhias, Béni-Yenni.

A l'Est, la dépression de Draâ-El-Mizan s'ouvre sur la vallée de Takhoukht, des Ouacifs et des Aït-Yenni. Grâce à la R.N30 A, elle communique avec Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou et Tadmaït. Plusieurs routes relient la « capitale » régionale au corridor de Draâ-El-Mizan. Les R.N 20, 25, 30 A constituent les principales voies de pénétration à la « capitale » du Djurdjura.

A l'Ouest, l'axe d'aménagement du Djurdjura est relié aux Issers – Thénia – Lakhdaria par les piémonts de Tizi-Ghennif et de Chabet-El-Ameur. Les chemins de wilaya CW11, CW 48, CW 107, CW128, CW 147 relient la dépression de Draâ-El-Mizan à la vallée du Sébaou.

Vers le Sud, la porte de Draâ-El-Mizan ouvre le passage sur l'Ouest Isser, la R.N 5, Bouira et les hauts plateaux. Le chemin de wilaya n° 4 traverse les communes de Draâ-El-Mizan, Frikat, Bounouh, Boghni et se prolonge jusqu'à Bouira. Dans le passé, une voie ferrée fut ouverte par les Français afin de relier Boghni à Draâ-Ben-Khedda. Aujourd'hui, il ne reste que des traces (elle est remplacée par le CW 128).

L'urbanisation connaît un développement exceptionnel. L'essentiel de la croissance urbaine de cet axe de développement est supporté par la R.N 30. Ceci grâce à sa position géographique, aux ressources locales, et au potentiel humain. Une conurbation est en train de se réaliser entre agglomérations urbaines telles que les Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, et Tizi-Ghennif (près de 50 km linéaires).

L'existence de routes nationales, de chemins de fer, de chemins de wilaya et de routes secondaires, joue un rôle décisif dans l'urbanisation de la Kabylie. A titre d'exemples, nous pouvons citer trois méga-conurbations que voici :

a- R. N 30 *:* Ouadhias, Tizi- N'Tléta, Mechtras, At-Imghour, Tirmitine, Abid, Aïn-Zaouia, Draâ-El-Mizan, Boufhima, Tizi-Ghennif;

b- R. N 12 *:* Isser, Bordj-Ménaïel, Si-Mustapha, Chender, Naciria, Tadmaït, Draâ-Ben-Khedda, Boukhalfa, Tizi-Ouzou, Abid-Chamlal, Oued-Aïssi, Tizi-Rached, Taboukert, Chaâïb, Fréha, Azazga ;

c- R. N 15: Abid-Chamlal, Irdjen, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, et Iferhounène.

C'est bien aussi le long des nouveaux axes, autoroutes, que les activités économiques s'installent et se développent sans contrainte. En l'espace de 50 ans, les réseaux urbain et routier hérités se sont radicalement transformés. En Kabylie (à travers la wilaya de Tizi-Ouzou), la densité du réseau routier est estimée à environ 228 habitants /kilomètre linéaire contre 336 pour toute l'Algérie.

Section 2 : La croissance démographique

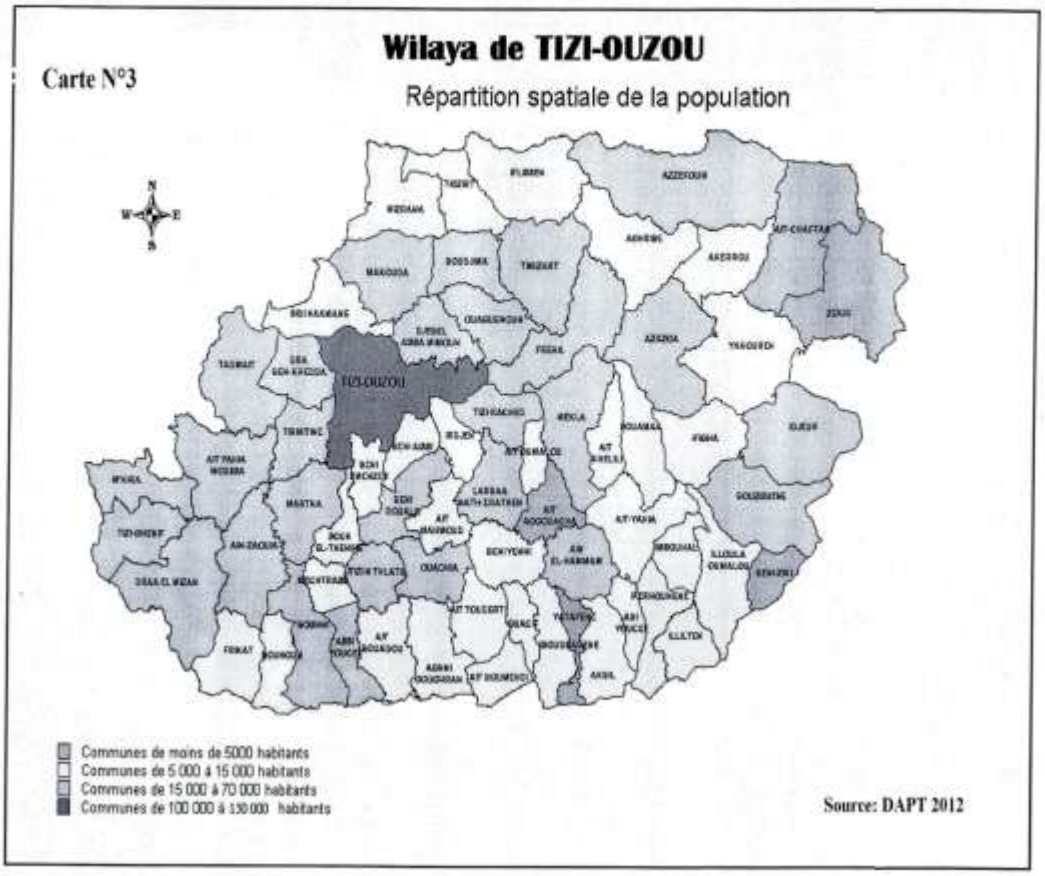
La Kabylie se présente comme un groupement humain constitué par un territoire, un mode de vie, une langue, une littérature et des traditions communes et un artisanat. Le développement urbain est l'un des grands enjeux planétaires actuels. En 50 ans, la population urbaine en Grande – Kabylie a augmenté considérablement tel que nous le constatons à travers les petites et moyennes villes comme Tizi-Ouzou, Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, Draâ-Ben-Khedda, Azazga, etc. La densité est estimée à 172 habitants au Km² en 1966, contre 383en 2008.

Le tableau ci-dessous nous donne l'évolution de la population urbaine en Grande – Kabylie de 1966 à 2008**.**

Tableau n° 3 : Evolution de la population urbaine en Grande-Kabylie de 1966 à 2008

Nom de l'agglomération	1966	1977	1987	1998	2008
Tizi-Ouzou	26 023	44 416	61 163	79 244	104 312
Azazga	6 836	8 116	13 249	22 135	26 515
Bordj-Ménaïel	14 530	20 562	28 520	35 556	-
Bouira	16 120	22 412	36 550	52 509	72 773
DEM	4 505	6 210	9 632	17 480	19 451
Lakhdaria	10 347	18 066	28 023	37 770	44 915
LNI	2 058	4 826	5 403	7 111	8 278
Tala Illilane	-	-	-	10 116	-
Dellys	10 180	12 058	16 152	19 453	-
At-Mendes	-	-	-	7 552	-
DBK	5 902	12 310	19 862	26 232	29 403
Béni-Douala	3 053	3 885	10 456	12 024	9 544
Maâtkas	3 290	5 246	7 941	25 490	26 142
Mechtras	3 128	4 124	6 517	7 223	9 361
At-Frache	-	-	-	8 159	-
Thénia	8 241	10 386	13 960	15 336	-
SET	2 170	2 957	8 608	13 857	14 538
Béni-Yenni	5 020	5 227	5 947	6 810	5 734
Djemaâ-Sahari	4 540	5 312	6 538	7 342	-
Rédjaouna	-	-	-	6 758	-
Assi-Youcef	8 748	10 974	11 175	14 053	16 238
At-Bouadou	1 842	5 666	8 105	11 511	12 157
Boghni	4 715	6 751	12 155	15 576	16 238
Ouadhias	2 928	4 864	8 084	10 462	13 626
Naciria	3 117	4 410	5 852	6 998	-
Tadmaït	5 246	6 245	9 388	12 483	13 791
Isser	5 517	7 710	10 737	13 654	-
Chabet/Ameur	-	-	6 682	8 361	-
Tizi-Ghennif	-	2 376	3 100	18 099	20 748
TNT	-	HCL	1 023	13 955	13 558
Bouzeguène	-	HCL	3 322	9 353	21 097
Béni-Zmenzer	-	HCL	5 393	8 540	8 975
Boudjima	-	-	6 173	7 024	14 469
Tizi-Rached	-	2 228	5 609	6 795	7 235
Baghlia	-	-	-	6 930	-
Fréha	-	910	3 760	6 492	8 155
Kadiria	-	-	5 099	8 735	11 600
Cheurfa	-	-	7 140	12 150	-
Azeffoun	-	1 767	2 555	4 297	6 196
Makouda	-	998	2 596	3 117	9 948
Mekla	-	1 712	2 799	3 962	4 461
AEH	-	3144	4 063	4 893	7 575
Aïn Zaouia	-	HCL	1 109	5 744	6 685
Irdjen	-	2 566	1 948	1 985	9 383
Ouaguenoun	-	2 393	5 431	6 416	6 712
A-A-Mimoun	-	-	1 730	10 090	13 264
Tigzirt	-	1 585	3 089	4 347	8 001
Aomar	-	-	-	-	7 290

Source : Nos regroupements, tirés de l'armature urbaine de 1987, p. 56, 58, 63. Collections statistiques n° 4, R. G. P. H 1998, 2008 et enquête- terrain Mai- Novembre 2006.


Wilaya de TIZI-OUZOU
Carte N°3
Répartition spatiale de la population
N
W
E
S
TIZI-OUZOU
Communes de moins de 5000 habitants
Communes de 5 000 à 15 000 habitants
Communes de 15 000 à 70 000 habitants
Communes de 100 000 à 130 000 habitants
Source: DAPT 2012

La population urbaine a augmenté d'une manière remarquable durant la période inter – censitaire 1987-1998. Cela s'explique par l'exode rural, l'équipement des centres urbains, l'auto –construction, etc.

A travers ces différents recensements, il nous appartient de dire que la population urbaine en Kabylie ne fait qu'augmenter même s'il y a eu une légère baisse pendant la période intercensitaire 1966 / 1977 suite à la perte des daïras de Bouira et Lakhdaria (en 1974), Bordj-Ménaïel et Dellys au profit de Boumerdes (en 1984).

Entre 1977 et 1987, on observe d'abord un rythme de croissance démographique assez lent, ensuite commence à s'accélérer à partir de la décennie 1987 / 1998. La population totale de la région Kabyle (à travers la wilaya de Tizi-Ouzou) s'élevait à 1 127 165 habitants en 2008, soit une densité de 383 habitants au Km².

A cause du surpeuplement des villages, plusieurs habitants ont quitté leurs anciennes demeures en raison de la rareté des espaces constructibles et la limite de leurs extensions, de l'incommodité de la maison Kabyle car, celle-ci ne répond plus aux exigences de la vie quotidienne moderne, d'une éventuelle nouvelle construction où les locaux du rez-de-chaussée sont destinés aux activités économiques et commerciales. Plusieurs propriétaires arrondissent leur fin de mois grâce à la location de leurs garages. Ces derniers reçoivent tous les services de proximité urbains tels que les épiceries, les ateliers de confection, d'entretien et de réparation, les magasins de stockage, les menuiseries, les ébénisteries, les artisans en tous genres, salon de coiffure, des kiosques multiservices, cafés, restaurants, etc.

Entre les périodes 1966 et 2008, cette région (wilaya) passe de 830 758 à 1 127 165 d'habitants, soit une croissance annuelle de 1,35 %. Durant la même période, le nombre d'agglomérations urbaines est passé de 01 à 48 et la population urbaine a atteint 584 520 habitants. Si l'on adopte le critère de 2000 habitants, le taux d'urbanisation de la Grande – Kabylie (wilaya de Tizi-Ouzou) est passé, quant à lui, de 3,20 %[1] en 1966 à environ 52 % en 2008. Nous remarquons donc une progression à la fois de la population et du taux d'urbanisation d'où une forte liaison entre croissance démographique et urbanisation.

[1]Taux d'urbanisation= population urbaine/population totale= 26643/830758=3,2%.

Vu la poids démographique, les aménageurs et les urbanistes sont obligés de créer de nouvelles zones d'habitation urbaines à travers tout le territoire Kabyle, d'où le taux d'urbanisation qui croît à un rythme soutenu.

D'une manière générale, la Kabylie se caractérise par une croissance démographique relativement importante et par un grand dynamisme urbain. La principale composante du croît de la population semble être l'exode rural et l'excédent naturel important malgré son ralentissement durant la période intercensitaire 1998-2008, soit 0,2 % par an (il était de 3 % en 1977/1987, 2% en 1987/1998)[1].

Cette situation s'est traduite par une transformation de l'espace urbain, une réduction des surfaces agricoles exploitables, l'apparition de l'habitat spontané et un déficit notoire en matière d'équipements et d'infrastructures de base et notamment par une transformation des structures économiques et sociales.

Section 3 : Le statut administratif

L'urbanisation rapide de la Grande – Kabylie, au cours des quatre dernières décennies, ne peut trouver d'explication satisfaisante dans le seul mouvement naturel de sa population. La promotion administrative a aussi provoqué l'élargissement spatial du fait urbain.

A l'instar des autres régions du pays, la Kabylie a repris à son compte le réseau des villages coloniaux, de chefs-lieux de daïras, de communes voire de wilaya. Suite au découpage administratif de 1984, la contrée Kabyle a bénéficié de 29 communes supplémentaires par rapport à celui de 1974. En revanche, celle-ci a subi deux amputations : l'une en termes de superficie (on passe de 5806 Km² en 1954 à 2 931 Km² en 1984), l'autre en termes de démographie (quatre daïras : Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel, Dellys, ont été respectivement rattachées aux wilayas de Bouira et Boumerdes).

La multiplication des circonscriptions administratives, avant tout, a donné un coup de fouet à nombre de petites et moyennes villes alanguies : en cinquante ans le nombre de chefs-lieux est devenu important et l'on compte environ, 75 communes et 26 daïras.

Les équipements en services publics marquent désormais le paysage de ces villes où affluent les fonctionnaires et leurs familles et où s'implantent commerces et services publics et privés induits par la promotion administrative. Ces centres deviennent des pôles vers lesquels convergent les réseaux et flux.

[1] Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 23.

Cette prolifération du tertiaire constitue bien souvent la base économique de quelques agglomérations urbaines. Ces dernières concentrent aujourd'hui l'essentiel de la population, des activités et des richesses. Le tissu urbain s'est donc profondément transformé suite à une tertiairisation massive des activités (bureaux, services, commerces, établissement culturels, etc.).

La promotion administrative assure un relatif meilleur encadrement et fournit, à un niveau de qualification, certes modeste, une offre d'emplois non négligeable. Le réseau urbain de la Grande – Kabylie se caractérise donc par le poids des petites et moyennes villes et par un nombre important d'agglomérations secondaires dont la population est comprise entre 5000 et 19000 habitants.

De manière générale, dès qu'il y a promotion administrative, il y a programmation d'équipements de niveau moyen (souk, marchés couverts, grandes surfaces, cinémas, centres de santé, écoles, collèges, lycées, Technicum, CFPA, PTT, gardes communales, police…), et des équipements de niveau supérieur (banques, assurances, sécurité sociale, agences de voyages, avocats, bureaux d'études…). A cela, s'ajoutent plusieurs localisations d'unités industrielles qui accélèrent l'urbanisation de ces dites agglomérations.

Toutefois la diffusion de ces équipements est souvent faite de façon inégale. La promotion administrative n'est pas toujours un facteur dominant de l'urbanisation car il serait souhaitable que la définition statistique de l'urbain ne se moule pas avec le statut administratif des agglomérations.

Le cas de Tadmaït est très significatif. En effet, son urbanisation n'est pas due à la présence d'un nombre d'équipements de niveau supérieur. C'est une agglomération urbaine issue d'un ancien centre colonial qui a fini par drainer des populations des compagnes environnantes surpeuplées.

Si urbanisation il y a, celle-ci est due à une énorme croissance démographique qui s'explique par les taux d'accroissement annuels suivants depuis 1966 à 1998 : Exemple de Tadmaït :

- durant la période 1966/1977, elle a enregistré un taux d'accroissement de 1,59% ;

- entre 1977 et 1987, ce taux a atteint 4 %[1] ;

- en 1987/1998, il a baissé sensiblement. Il n'a augmenté que de 2 % [2].

Dans le processus d'urbanisation, une part non négligeable est attribuée aux découpages administratifs. Ces derniers ont joué un rôle principal dans la formation de plusieurs villes administratives chefs-lieux de commune, de daïra ou de wilaya. Ces villes constituent par la suite des entités géographiques, administratives et économiques autour desquelles se structure et s'aménage l'espace urbain et rural. Elles offrent les conditions spatiales adéquates aux implantations commerciales, politiques et services tertiaires.

Section 4 : L'émigration en tant que facteur d'urbanisation

Depuis la fin du 19ème siècle jusqu'en 1973, un flux migratoire constant d'algériens en général et des Kabyles en particulier a traversé la Méditerranée. Aujourd'hui, plus d'un million d'Algériens vivent dans les pays d'Europe ; les 4 / 5ème résident en France[3]. Une estimation précise du nombre d'émigrés est impossible vu l'indisponibilité des statistiques au niveau des communes enquêtées.

La population Kabyle possède une très grande tradition de mobilité. Le Kabyle n'hésite pas à s'éloigner de sa terre natale pour rechercher du travail en dehors des espaces montagneux. L'émigration (à l'étranger) d'une manière générale et en France en particulier est un fait ancien. Il a commencé pendant la période coloniale (émigration d'hommes partant seuls) et se poursuit jusqu'à aujourd'hui (émigration familiale).

Le mouvement migratoire connaît trois phases successives[4]: la première concerne l'émigration saisonnière avant la deuxième Guerre Mondiale ; la seconde se caractérise par les départs massifs après la Seconde Guerre Mondiale dont les flux n'ont cessé de s'accroître jusqu'aux accords bilatéraux (Franco-Algériens) de 1964, 1968, 1971 ; la troisième émigration qui est exceptionnelle provient des regroupements familiaux, des déplacements pour études et des naissances ou des clandestins.

J.-C. BRULE et J. FONTAINE soulignent que cette émigration est bénéficiaire aux deux partenaires : « l'économie Française (mais également Belge…) réalise d'importants bénéfices grâce à cette main-d'œuvre mal payée et qu'elle n'a pas eu à former ;

[1et 2] Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 23.

[3] M. CÖTE, op. , cité. , p. 79.

[4] A. TESSA, op. , cité. , p. 158.

l'économie algérienne recevait les transferts de fonds des émigrés et atteignait plus d'un milliard de Francs à la fin des années 60 et au début des années 70. Cela faisait vivre une part importante de la population» [1].

Aujourd'hui, les modalités de transferts des émigrés ont changé : les émigrés investissent leur argent dans la construction de logements, création de fonds de commerce, achats de fourgons pour le transport de voyageurs et de véhicules pour leurs déplacements particuliers[2]. Cela permet le maintien de ces familles dans leurs villages d'origine et contribue donc à ralentir un exode rural déjà important.

L'émigration et l'exode rural sont une constante de la société Kabyle. Néanmoins, ils sont considérés comme les principaux agents de l'urbanisation. Les flux humains partent de la région vers d'autres régions algériennes, voire même vers l'étranger. De nos jours, le contraire est pratiquement inexistant ! Autrement dit, les retours sont moins fréquents jusqu'à l'âge de la retraite[3].

Quelles sont les principales causes de cette émigration ? Elles sont d'ordre démographique, économique, psychosociologique et politique. L'émigration est engendrée par la faiblesse de l'offre du travail ; la pénibilité des conditions d'existence ; la forte densité de la population ; l'exiguïté des exploitations et l'insuffisance des rendements agricoles ; l'absence de l'industrie ; la réduction des besoins de main-d'œuvre due à la mécanisation agricole ; le développement des moyens de déplacements ; le désir d'émancipation familiale et sociale ; la séduction exercée par la vie moderne, etc. En un mot, les Kabyles ont émigré pour faire face à la misère insupportable.

Depuis, l'émigration est devenue la ressource pécuniaire de la Kabylie ; le processus migratoire est unilatéral. Il conduit à l'extérieur de la Kabylie voire à l'étranger ou vers d'autres villes algériennes (Alger, Oran, Constantine, Annaba, Hassi-Messaoud, Tamanrasset, Béchar, etc.). Il est orienté dans deux sens prédominants :

4-1- au niveau du pays dans son ensemble : par manque de statistiques traitant le sujet, il nous paraît impossible de donner le nombre de personnes Kabyles travaillant dans les autres wilayas et communes du territoire national ; on peut le constater par l'intensité des flux automobiles durant les week-ends, les fêtes, les vacances estivales.

---

[1] J.C Brulé et J. Fontaine, op. , cité. , p. 19.

[2] et [3] Enquête-terrain, Mai -Novembre 2006.

4-2- au niveau de l'étranger : il n'y a pas une famille Kabyle qui n'a pas un parent à l'étranger. Mais la France, les Etats-Unis, l'Angleterre, l'Italie, l'Allemagne, le Moyen-Orient, et le Canada durant ces dernières années accueillent l'essentiel des émigrés Kabyles à l'étranger[1].

L'émigration d'une manière générale et étrangère en particulier a apporté une différenciation sociale dans divers aspects de la vie des Kabyles : mode vestimentaire occidentale, produits ramenés par les émigrés, régime alimentaire de type occidental : consommation de pain généralisée en ville et au village, croissance de la demande sur la viande. L'apport en capitaux par les émigrés en est donc pour beaucoup dans l'amélioration du pouvoir d'achat et du niveau de vie des populations Kabyles.

A raison de 1 Euro pour 14,7 DA, ce sont les émigrés qui investissent, construisent des villas somptueuses. Ce sont ces « montagnards travailleurs » qui ont refait le paysage des villages traditionnels et l'impact de l'émigration est très apparent dans plusieurs localités telles que : Bouzeguène, Ifigha, Azazga, Maâtkas, Mekla, Ouaguenoun, Draâ-El-Mizan, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam…

Nous assistons donc à l'émergence d'un réseau urbain de type moderne suite à la formation progressive des quartiers urbains. L'adoption de l'architecture occidentale a participé à l'amélioration des conditions de vie des populations. Ce facteur a contribué directement à la relance des activités économiques ou artisanales des espaces villageois qui se dotent d'une multitude de commerces et de services modernes, financés par des transferts sociaux de l'émigration.

Section 5 : Le souk en tant que facteur d'urbanisation et organisateur de l'espace

Le monde rural avait secrété son propre instrument de vie : « le souk » ; chaque grande collectivité avait le sien. Lieu d'échange entre les ruraux, il devient très vite le lieu de rencontre entre ville et campagne. « Le souk prolonge la ville dans l'espace rural » [2] ; il est « une ville à la campagne» [3], en y transportant une fois par semaine les produits et les services qui sont le propre de la ville (coiffeurs, réparateurs, amuseurs publics, commerçants…), mais qui ne peuvent y être en permanence par manque de clientèle.

---

[1]Enquête-terrain, Mai -Novembre 2006.

[2]M. CÖTE, « L'espace Algérien : les prémices d'un aménagement », OPU, Alger, 1983, p. 68.

[3]J.- F. TROIN, « Les souks marocains, marchés ruraux et organisation de l'espace dans la moitié Nord du Maroc », Aix-en-Provence, Edisud, 1975, p. 503.

Autrement dit, le souk est la ville démultipliée en 5 ou 6 places au long de la semaine. A l'image de la ville, sa fonction est à la fois économique (lieu d'échange des produits), et sociale lieu de rencontres des hommes[1].

Md. DAHMANI écrit : « on ne peut pas imaginer la Kabylie sans tout ce réseau de souks distribués géographiquement sur l'ensemble de son territoire. L'ordre d'implantation des souks se superpose à celui des localisations des établissements humains, des villages et des tribus »[2]. Il existe environ une quarantaine de souks en Kabylie si l'on considérait l'ancien découpage.

La localisation géographique de ces marchés à l'intersection des routes ou de grands axes de circulation confirme de façon indéniable que le facteur « échanges » a joué un rôle prédominant dans l'émergence du réseau urbain en Kabylie.

Souvent, les villages de colonisation (lieu d'habitat des seuls colons), sont nés autour des emplacements des souks. C'est à ces endroits précis que les Turcs et les Français ont posé les centres d'autorité politique et administrative, tels que Bouira, Lakhdaria, Chabet-El-Ameur, Isser, Bordj-Ménaïel, Dellys, Baghlia, Draâ- Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan…

Tous ces lieux de marché constituent à l'heure actuelle les agglomérations urbaines de la Grande – Kabylie. Le souk s'est progressivement urbanisé, au point où presque tous les souks se sont transformés en agglomérations urbaines. Autrement dit, le souk a été souvent à l'origine de la création des principaux centres urbains (Tizi-Ouzou, Azazga, Aïn-El-Hammam, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Bordj-Ménaïel, Isser, Dellys...).

[1] M. CÖTE, op. , cité. , p. 68.

[2] Md. DAHMANI, Op. , cit. , p.98.

Dans ce cas précis, souk et ville se superposent. Par contre, la ville de Tizi-Ouzou, soucieuse d'urbanité, a fini par rejeter son marché ; rejet spatial par report de l'emplacement du souk hors des limites urbaines[1]. Malgré l'essor du commerce de détail et polyvalent, le souk continue toujours à satisfaire les besoins essentiels des populations avoisinantes, voire les plus éloignées. Son rayonnement dépasse parfois l'aire régionale. C'est le cas des souks de Boghni, Aïn-El-Hammam, Azazga où leurs principaux clients viennent de Batna, Sétif, M'Sila, Tiaret, Aïn- Defla, Boumerdes et Bouira[2].

Ainsi, le souk fait face au sous- équipement des communes environnantes. Il joue le rôle de relais pour acheminer les produits et services dont les populations rurales en ont besoin. D'une manière générale, les souks centraux assurent essentiellement l'approvisionnement de la population urbaine en nourriture et biens de consommation durables (textile, mobilier, équipement de la maison, audiovisuel …). Ils desservent non seulement la ville elle-même, mais un vaste rayon en arrière- pays, voire même à l'extérieur de la Grande – Kabylie. Ces différents marchés se tiennent hebdomadairement et prennent le nom du jour de semaine durant lequel ils se déroulent. On peut remarquer tout de même les grandes différences d'amplitudes de leur rayonnement et de leur capacité à attirer les vendeurs et les acheteurs des localités environnantes.

Selon le tableau suivant, on note aussi une répartition très inégale des marchés les plus importants et les plus attractifs dans les différentes zones de Kabylie. C'est dire que les marchés Kabyles étaient le lieu de multiples échanges, de biens, de mots, etc.

[1]Le marché hebdomadaire de Tizi-Ouzou (aujourd'hui transféré vers la zone d'activité de Tala-Athmane), polarise des flux de grande densité.

[2]Enquête-terrain, Mai- Novembre 2006.

Tableau n°4 : Les souks hebdomadaires de la Grande -Kabylie

Daïra	Commune	Jour de Souk
Azazga (09 Souks)	Azazga Khemis-Illoula Mekla (Souk-El-Had) Larbaâ Ifigha (Bouzeguène) Bouzeguène (Nait-Bou-chayeb) Tniène Nath Djennad (Fréha) Ighil N' Zekri (Yakouren) El-Had Nath Adhas (Timizart) Azeffoun	Samedi Jeudi Dimanche Mercredi Mardi Lundi Dimanche Dimanche Jeudi
Aïn-El-Hammam (03 Souks)	Aïn-El-Hammam Ouacifs Illilten	Mardi Mercredi Lundi
Draâ-El-Mizan (05 Souks)	Draâ-El-Mizan Tlata – Iflissen (Oued Ksari) Boghni Ouadhias Tizi-Ghennif	Jeudi Mardi Dimanche Mardi Samedi
Dellys (02 Souks)	Dellys Baghlia	Mardi Lundi
Tigzirt (02 Souks)	Tigzirt Boudjima	Mercredi Jeudi
Bordj-Ménaïel (03 Souks)	Isser Bordj-Ménaïel Chabet-El-Ameur	Jeudi Vendredi Lundi
Tizi-Ouzou (05 Souks)	Tizi-Ouzou Sidi –Ali- Moussa (Souk-El-Tenine) Béni-Douala Tala-Athmane (Tizi-Ouzou) Souk-El-Khemis (Maâtkas)	Vendredi Lundi Mercredi Vendredi Jeudi
Larbaâ-Nath-Irathen (05 Souks) Lakhdaria (03 souks) Bouira (01 souk) Thénia (01 souk) Total = 39	Larbaâ-Nath-Irathen Tizi-Rached Djemaâ Oufella (Béni Yenni) Souamaa Mekla Lakhdaria Kadiria Aomar Bouira Thénia	Mercredi Mardi Vendredi Dimanche Vendredi Lundi et Jeudi – – Lundi et Jeudi Jeudi

Source: A.MAHE, op. , cité. , p. 55 et notre enquête-terrain, Mai- Novembre 2006.

Carte N°4: Répartition géographique des marchés hebdomadaires en G-K



Source: Conception Personnelle

La répartition spatiale de ces marchés est homogène. Globalement, toutes les agglomérations urbaines que nous avons citées précédemment correspondent bien aux lieux de localisations des marchés hebdomadaires. Ils rayonnent sur l'ensemble des communes de la région. Parfois ils dépassent les frontières de cette dernière.

La réussite de ces marchés tient à deux facteurs : la variété des produits proposés et la sécurité qui y règne. En fait, les régions où se concentrent les marchés et celles où ceux-ci exercent la plus ample attraction sont les mêmes. Le couloir Tizi-Ouzou – Azazga (c'est-à-dire le long du couloir du Sébaou) a bénéficié naturellement de facilités de communication, par conséquent nous dénombrons des marchés bien plus attractifs et mieux achalandés que ceux de l'intérieur (c'est-à-dire le massif central Kabyle).

D'autres communes restent moins pourvues de marchés et où ceux-ci n'ont qu'un faible rayonnement, exemples : les régions de la chaîne côtière et le versant Sud du Djurdjura. Ici, aucun n'y possède le pouvoir attractif qui lui permettrait de drainer les acheteurs et les vendeurs extérieurs à la région.

Section 6 : Le développement des zones d'activités et des zones industrielles

Malgré la volonté des pouvoirs publics de développer l'industrie en milieu rural, l'essentiel des implantations se fait toujours en ville ou à proximité dans des zones industrielles et d'activités. Pour le cas de la Grande -Kabylie, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, on compte deux zones industrielles situées respectivement à dix kilomètres de la « capitale » régionale ; l'une à l'Est (Draâ-Ben-Khedda), l'autre à l'Ouest (zone industrielle de Oued-Aïssi). Ces deux zones industrielles sont implantées dans la périphérie urbaine immédiate. Elles se trouvent à équidistance des régions les plus peuplées.

En outre, la wilaya de Tizi-Ouzou s'est vue dotée de plusieurs zones d'activités implantées dans de nombreuses communes telles que Larbaâ-Nath-Irathen, Draâ-Ben-Khedda, Draâ-El-Mizan Aïn-El-Hammam…Dellys, Azeffoun, Tigzirt ont bénéficié de l'implantation de zones d'expansion des sites touristiques ZEST[1] (voir détail dans la deuxième partie).

Tous les chefs-lieux de daïras sont dotés d'une zone d'activité à l'exception de l'agglomération de Boudjima qui est un chef-lieu de commune. Sur les 21 zones d'activités, seule une minorité a été viabilisée.

[1] Dellys est dotée de deux ZEST (la ZEST de Takedempt : 162,5 Ha, la ZEST des Salines : 137,5 Ha).

Le tableau suivant présente le taux de viabilisation des zones d'activités :

Tableau n°5 : Liste des zones d'activités partiellement viabilisées

Dénomination de la zone	Superficie viabilisée (en %)	Nombre total de projets	Nombre de projets en activité	Nombre total d'emplois envisagés
Draâ-Ben-Khedda	77	95	12	3566
Mouldiouène	81	28	10	539
Azeffoun	81	47	04	942
Boghni	81	35	03	769
Aboudid	66	33	04	406
Fréha	84	25	01	446
Mekla	93	38	02	1152
AEH	68	13	02	153

Source : Nos regroupements à partir du document de l'agence nationale d'intermédiation et de régulation foncière, rubrique Monographie de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Malgré la viabilisation partielle de ces zones d'activités, le nombre de projets en activité reste faible à cause de plusieurs obstacles tels que le relief de la wilaya qui est constitué à 94 % de relief accidenté, l'insuffisance des moyens d'étude et de réalisation, la bureaucratie, l'insécurité, la complexité de la procédure de concession du terrain…

Nous relevons d'autres zones d'activités qui sont opérationnelles malgré l'absence de viabilisation. Parmi elles nous citons les zones d'activités de Tizi-Ghennif (03 projets en activités sur les 28 projets recensés), Draâ-El-Mizan (04 projets en activité sur 14 prévus). Par contre, les zones d'activés implantées de Boudjima et Azazga ne sont pas viabilisées et ne sont dotées d'aucun projet et ce malgré leur proximité des grandes infrastructures : routes principales (RN 12, RN 71), voie ferrée (gare de TO), aéroport (Alger), port (Azeffoun et Béjaïa).

La création des zones d'activités et de dépôts répond à des impératifs économiques : création de l'emploi puisque le chômage y est très important (soit 18 % en 2008), la nécessité de dégager des espaces appropriés à abriter des unités économiques appelées communément polluantes, ou présentant un caractère nocif pour le milieu urbain et l'espace environnant. Ainsi, tout autour de Tizi-Ouzou, se met en place une nouvelle périphérie composée des deux zones de dépôt, des zones d'équipement (particulièrement universitaires, sanitaires, scolaires, etc.) et plusieurs zones d'habitat.

Le facteur industriel demeure prépondérant sur les couloirs RN 12, RN 30 et RN 05. Sur l'axe de la RN 12, plusieurs petites villes ont bénéficié d'une implantation industrielle : Thénia (unité de verre ENEVA), Issers (SOCOTHYD), Bordj-Ménaïel (BCR), Tadmaït et Sidi-Daoud (ERIAD, ZA), DBK (COTITEX et ORLAC), Tizi-Ouzou (zone de dépôts, zone d'activité de Tala Athmane, zone industrielle Aïssat Idir), Tizi-Rached (menuiserie-ébénisterie de Taboukert, ENAMARBRE), Fréha-Azazga (ENEL). Au total, ce couloir de vallée et de plaines offre environ 12 000 emplois industriels.

Concernant le couloir de la RN30, celui-ci est le deuxième axe où sont concentrées d'autres petites villes. Ces dernières sont dotées de petites unités industrielles telles que DEM (ENPC-GABION), Tizi-Ghennif (SNMC), Boghni (ECOTRABA), Mechtras (Menuiserie-ébénisterie), Ouadhias (SN METAL). Ce deuxième couloir offre en moyenne 2 800 postes de travail.

Le couloir de la RN 05, troisième axe dominant de l'espace régional, abrite des agglomérations urbaines disposant d'unités industrielles : Chabet-El-Ameur, Béni-Amrane, Lakhdaria-Kadiria (ENPC), Bouira (ERIAD). Ce couloir offre plus de 1000 emplois industriels. Ainsi, l'implantation des unités industrielles a induit la réalisation des investissements, la création des emplois, la distribution des allocations familiales, des produits, etc.

Plusieurs hectares de terres agricoles sont donc soustraits à l'agriculture par ces zones industrielles, les zones d'activités, les grands équipements, les Z.H.U.N. (Zones d'Habitat Urbain Nouvelles). Ces terres ont beaucoup d'avantages : elles se situent à proximité de la ville, elles sont planes et bien desservies par la R.N12. Sauf que l'agriculture est abandonnée par les Kabyles à l'exception des jardins/potagers familiaux.

Section 7 : Les critères économiques et commerciaux

En effet l'émergence des petites et moyennes villes peut encore s'expliquer par la création d'unités de distribution et de stockage relevant des secteurs public et privé telles que l'EDIMCO (matériaux de construction), l'ERIAD (semoules et farines panifiables), NAFTAL (carburants et gaz butane), l'EDIPAL (distribution des produits alimentaires) par les EPL et les EPE, surtout par les plans sectoriels de développement et les PCD, le transport, le bâtiment

et les travaux publics et les 60 869[1] commerçants inscrits au registre de commerce au 31/12/10 dont 1653 grossistes distributeurs, 478 boulangeries et 210 supérettes et 26 supermarchés pour une surface totale de 60 610 mètres carré[2]. Le petit commerce est ancré dans la wilaya par ses débouchés et par ses ressources financières mobilisées à partir de l'épargne familiale et des transferts des émigrés.

Le circuit organisationnel de l'activité commerciale au niveau de la wilaya est également renforcé par le fonctionnement d'autres marchés de produits alimentaires et de fruits et légumes, d'effets vestimentaires et de voitures d'occasion à Tizi-Ouzou, Tala Athmane, Azazga, Draâ-Ben-Khedda et de 27 autres marchés hebdomadaires de types traditionnels (centres d'échanges ruraux) qui se tiennent au niveau de 22 communes. Les marchés hebdomadaires ont été toujours l'œuvre du temps. Il y a eu toujours marché sur les sept jours de la semaine. Ces souks assurent l'approvisionnement de la population en biens banals comme anomaux.

D'une manière générale, la répartition spatiale des investisseurs industriels a contribué à l'émergence de petites et moyennes villes en Kabylie. La route est devenue un facteur de dispersion des unités industrielles multipliant les sites possibles d'implantations isolées ou groupées et contribuant à une mutation de l'espace. La Kabylie, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, a bénéficié de 20 154 petites et moyennes entreprises pour une population de 1 133 349 habitants avec un taux de concentration de 17,78 pour mille, de 6 054 artisans dont 1 271 spécialisés dans l'artisanat traditionnel et d'art, 1 036 en artisanat de production de biens et 3 747 en artisanat de production de services, de 130 unités industrielles employant 10 834 travailleurs dont 108 unités relèvent du secteur privé offrant 4 342 postes de travail [3].

Parmi les principales agglomérations qui ont bénéficié des unités industrielles privées figurent Tizi-Ouzou (41 unités), Aïn-El-Hammam (02 unités), Azazga (10 unités), Fréha (01 unité), Azeffoun (01 unité), Béni-Zmenzer (01 unité), Boghni (15 unités), Draâ-Ben-Khedda (03 unités), Aïn -Zaouia (06 unités), Larbaâ-Nath- Irathen (02 unités), Maâtkas (01 unité),

[1] L'importance de l'emploi privé dans le commerce peut être expliquée par : la prolifération de petites activités commerciales, aussi bien dans les espaces urbains que dans les espaces ruraux ; les coûts d'entrée relativement réduits et les rendements intéressants ; la mobilisation des ressources financières à partir de l'épargne familiale et des transferts en devises des émigrés ; l'existence d'aires de marché à travers le territoire de la wilaya.

[2] et [3] DPAT de la wilaya de Tizi-Ouzou, décembre 2011.

Mekla (06 unités), Ouadhias (02 unités), Agouni- Gueghrane (01 unité), Tizi-Rached (09 unités).

La production est essentiellement menée dans des entreprises publiques économiques et des petites et moyennes entreprises qui ont participé à l'émergence de centres locaux et de centres de sous-région. Il existe une relation étroite entre le niveau d'industrialisation et le niveau d'urbanisation. « L'industrialisation favorise l'urbanisation et la ville favorise l'industrialisation. La relation serait circulaire et cumulative. L'industrialisation favorise l'agglomération dans les villes, directement par le jeu des rendements croissants et indirectement par la baisse des coûts de transport qu'elle induit. La ville favorise l'industrialisation parce qu'elle est un creuset d'innovation et une réserve de main-d'œuvre qualifiée »[1].

L'émergence de petites et moyennes villes en Kabylie est également favorisée par la présence de services supérieurs (succursales et agences bancaires, organismes d'assurance, etc.) aux entreprises, ils sont stratégiques parce qu'ils touchent la fonction de coordination, donc le pouvoir économique. Ces services se situent à l'intersection des services supérieurs et des services aux entreprises. Les services aux entreprises sont des services intermédiaires vendus à d'autres firmes ; ils comprennent les services aux affaires et professionnels, les services financiers, l'assurance et l'immobilier.

Certains services supérieurs comme les services bancaires et financiers, l'assurance, l'immobilier, peuvent être vendus aux ménages comme aux entreprises. Les services supérieurs peuvent être marchands ou non. Les services non marchands relèvent du secteur public. Ce qui fait la spécificité des villes, c'est les services supérieurs en général. Les activités qui jouent un rôle majeur dans la coordination des activités économiques sont plutôt les services supérieurs marchands aux entreprises. Ces services supérieurs aux entreprises se regroupent majoritairement dans les centres-villes, ils sont beaucoup plus concentrés spatialement que la plupart des autres activités car ils doivent répondre précisément à une demande spécifique et produire du sur-mesure. Le tableau suivant nous donne les principales agences bancaires et les principaux organismes d'assurance se regroupant dans les chefs-lieux de daïras comme Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha, Mekla, Bouzeguène, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Draâ-El-Mizan, Draâ-Ben-Khedda, Béni-Douala, Tigzirt, Ouacifs, Ouadhias, Boghni, Azeffoun.

[1] J.-M. HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, op. Cité, p. 60.

Tableau n° 6: Agences bancaires et organismes d'assurances implantés sur le territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou au 31/12/2009

Nom de l'institution financière	Nombre d'institutions	Effectifs employés
- Succursales et agences BADR	12 dont un groupe régional d'exploitation	226
- Succursales et agences BEA	01	53
- Succursales et agences CPA	06 dont un groupe d'exploitation	108
- Succursales et agences BDL	12 dont une direction du groupe	231
- Succursales et agences Banque d'Algérie	01	38
- Succursales et agences CNEP	10 dont direction du réseau	223
- Société Nationale d'Assurance SAA	30 dont 01 direction régionale Tizi-Ouzou, 14 agences directes, 08 agences intermédiaires (AGA), 07 antennes d'agences générales	347
- Caisse régionale de la mutuelle agricole (CRMA)	04 unités	32
- Caisse Algérienne d'Assurance et Réassurance	02 agences	25
- Caisse Algérienne d'Assurance Totale (CAAT)	02 unités	____

Source : Nos regroupements à partir de l'annuaire statistique n° 25, édition 2010, pp.170-175.

C'est l'ensemble de ces activités, inexistantes pour certaines avant 1962, qui constituent de nos jours la consistance ou la substance économique et commerciale de la Kabylie.

L'émergence d'une petite bourgeoisie locale a grandement participé à la croissance économique, commerciale, spatiale des agglomérations Kabyles. Les nouveaux riches n'hésitent pas à faire étalage de leurs richesses à travers leurs effets démonstratifs : voitures de luxes, villas somptueuses, bâtiments de plusieurs étages, etc. alors que le code social traditionnel prône la discrétion…

Conclusion du Chapitre 3

L'activité économique et le principe d'attraction agrègent activités et ménages pour donner naissance aux villes, aux villages et autres agglomérations. Il est classique de relever l'extrême variabilité des regroupements humains et de l'occupation du sol par l'homme, le point culminant en étant l'existence des villes. Sans les facteurs d'urbanisation qui ont permis l'émergence du réseau urbain en Grande – Kabylie, cette panoplie de villes n'aurait pas vu le jour aujourd'hui.

En Kabylie (à travers la wilaya de Tizi-Ouzou), le nombre de personnes vivant en ville a augmenté tout d'abord lentement, passant de 26 643 en 1966 à 130 075en 1977. Il approche les 301 514 en 1987, puis atteint 477 981 en 1998. En 2008, le nombre d'habitants résidant en ACL était estimé à 584 520[1], montrant ainsi une croissance importante de la population urbaine.

L'existence d'une infrastructure routière et la proximité des agglomérations favorisent l'émergence d'activités pour lesquelles les bénéfices de l'agglomération sont les plus importants ; par conséquent, elles ont tendance à apparaître dans les zones urbanisées, renforçant ainsi le poids des petits et moyens centres. Le développement de ces dits centres semble donc dépendre du réseau routier (routes, autoroutes, réseaux collectifs : A.E.P, assainissement, électricité, services, transports, etc.). La route est un puissant facteur d'urbanisation !

Les « agglomérations routières » se développent sur des infrastructures étatiques et plus, grâce aux échanges inter- régionaux et locaux ; le passage du souk rural à la petite ville se réalise rarement spontanément et il nécessite souvent des facteurs externes (routes, administration, équipements).

Le paysage urbain de la Grande – Kabylie est en pleine transformation du fait de la croissance démographique, des mouvements de population qui y arrivent ou qui partent, des promotions administratives, des investissements qui s'y localisent grâce à l'épargne des émigrés. Par conséquent, les investissements massifs et l'extension du cadre bâti favorisent l'essor du bâtiment et des travaux publics. Tous les différents facteurs précités ont contribué pour accélérer le processus d'urbanisation en Kabylie et la sortir des trappes de ruralité.

[1] Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 23.

Conclusion de la première partie

L'espace montagneux de la Grande – Kabylie constitue un obstacle à la circulation, à l'aménagement du territoire, au développement économique et social. Malgré la division des tâches au sein des villages, tous les responsables se sont intéressés au côté organisationnel en ignorant le côté économique. Cependant, il n'y a eu aucun instrument ou outil de gestion et de planification adaptés aux spécificités des villages traditionnels (PUP, PUD, PDAU, POS…). En effet, c'est ce qui a manqué aux Kabyles lesquels n'ont pas pu ou su équiper leurs villages.

L'urbanisation a commencé avec la présence romaine sur le littoral Kabyle et à l'intérieur de la Grande – Kabylie. Les principales villes romaines édifiées sont : Cap Djinet, Dellys, Tigzirt, Taksebt, Azeffoun, Béjaïa, Tiklat, et Bida Municipium enfouie aujourd'hui sous le village de Djemaâ-Saharidj. Les Romains prirent le relais des Puniques et fondèrent beaucoup de cités, telles que Thasgate (Souk-Ahras), Théveste (Tébessa), Mascula (Khenchla), Lambeasis (Lambèse), Igilgili, Saldae ou Sétifis (Sétif).

Après la période romaine, et suite au passage des Turcs en Kabylie, plusieurs bordjs ont été édifiés. Les Turcs venus par la mer, ne donnèrent pas une grande importance à l'urbanisation et occupèrent les villes littorales les plus importantes pour surveiller les côtes. Toutefois il n'y a pas eu de trace de villes ottomanes, hormis les Smalas et les Abid. Toutes les forteresses ont quasiment disparu.

En débarquant, les Français se trouvent devant un pays profondément rural, la population urbaine ne dépassant guère les 10 %. Avec la conquête française, plusieurs villages coloniaux ont été créés sur les anciens emplacements de souks régionaux. Les plaines et le littoral furent les premiers espaces à être dotés de villages de colonisation. C'est seulement avec la colonisation française que les villes prirent à nouveau de l'ampleur, faisant apparaître de nouveaux centres et assurant le développement des villes existantes.

Aujourd'hui, nous dirons que ce sont les Français qui ont jeté les bases du réseau urbain de la Grande – Kabylie. Ces villages coloniaux se sont développés en dehors des règles et des codes traditionnels instaurés ou tracés par les Djemââs villageoises. Cependant, ils demeurent des références d'établissements humains fortement exclusifs mais en même temps ouverts aux commodités modernes qui les intègrent et les assimilent.

Par contre dans les villages traditionnels, la volonté de garder un espace fortement intériorisé a engendré le sous- développement des villages et des populations y habitant. Par conséquent, ce n'est pas le village traditionnel qui sert de noyau structurant, mais ce sont les villages de colonisation qui ont constitué l'ossature du réseau urbain actuel en Kabylie.

Les villages coloniaux européens se sont développés en fonction des intérêts économiques lesquels s'expliquent par : l'implantation sur les terrains agricoles ; la construction des logements en fournissant une assise économique structurante tels que les services collectifs et administratifs…

Au lendemain de l'indépendance, les pouvoirs publics n'ont fait que promouvoir les anciens villages coloniaux sans pour autant se soucier du reste. Les responsables locaux ont conçu des instruments d'aménagement (PUP, PUD, ZHUN, ZI, ZA, ZEST…), au profit des chefs-lieux de communes, de daïras, au détriment des entités villageoises ; d'où, la plupart d'entre elles n'ont pas été promues au rang de ville tandis que les anciens centres coloniaux ont drainé l'essentiel des investissements de la région. On relève une concentration d'activités, de services et d'équipements sur quelques points du territoire Kabyle ; ce qui permet de bénéficier d'un effet de masse et d'économie d'échelle, avec des effets induits sur le développement régional.

Cependant, les secteurs public et privé ont préféré s'implanter dans les localités ou agglomérations où les conditions minimales sont réunies : main-d'œuvre, infrastructures collectives, énergie, eau, services administratifs qui sont considérés comme des facteurs développant et attractifs. En revanche, les villages traditionnels souffrent de beaucoup d'insuffisances telles que : l'absence de services de proximité, d'eau ou d'espaces aménagés ou disponibles. Leurs réserves foncières sont inexistantes ; toutes les terres sont privées et non adaptées à un processus d'urbanisme classique.

Le réseau urbain actuel s'est modelé à partir des prescriptions du pouvoir colonial. La spoliation des terres et la pratique du cantonnement ont fait perdre à la société agraire son soubassement économique, provoquant un exode rural massif et donnant naissance à une urbanisation importante, alourdie par un accroissement démographique spectaculaire.

L'urbanisation massive est d'abord causée par la guerre de libération, suivie par le départ des européens. Les actions de développement économiques mises en place par le nouveau pouvoir algérien issu de l'indépendance jouent également un rôle important. L'exode rural s'oriente d'abord vers les grandes villes puis, dans un second temps, vers les villes de moindre importance et les bourgades. Un tel exode ne s'accompagne pas d'un essor économique équivalent, permettant le développement de l'emploi urbain ou la construction de logements.

L'urbanisation de la Grande- Kabylie et de l'Algérie n'a jamais été aussi anarchique même si les schémas d'urbanisme existent[1]. Pourtant, la majeure partie de la population n'adhère pas aux règlements car les programmes publics et les opérations privées sont édifiés de manière très dispersée, sans respect du plan d'ensemble et parfois même sans autorisation !

La tendance à l'expansion linéaire marque particulièrement plusieurs axes routiers de la région : R. N. 30, R. N. 12, R. N. 25, R. N. 15, R. N. 5, R. N. 68, R. N. 24 ainsi que les principaux chemins de wilaya. A l'instar des autres régions d'Algérie, en Grande- Kabylie, le plan d'urbanisme n'est pas respecté ; les entreprises, les équipements se sont installés là où était prévu expressément le maintien des terres agricoles.

La Kabylie, l'une des plus belles régions d'Algérie, a été dévastée par l'urbanisation déstructurée ; l'ensemble de la région est constitué par la juxtaposition d'agglomérations informelles épousant les axes routiers, échappant à toutes les règles d'urbanisme, à toute la législation du pays !

Cette difformité s'aggrave dans notre pays, où la corruption fréquente et le manque de perception de l'Etat sont tels que les plans d'urbanisme ne sont guère que des exercices de style. Même respectés, les schémas planificateurs ne résolvent pas tous les problèmes. Ils quantifient plutôt qu'ils ne qualifient. La non- maîtrise de l'espace est tout autant préjudiciable aux citadins, aux ruraux, etc.

La Grande-Kabylie a perdu son modèle d'urbanisme villageois traditionnel (privé, tribal, local). Elle a aussi perdu le modèle d'urbanisme colonial (privé, colonial, exogène), comme elle a encore échoué dans l'application de l'urbanisme officiel et public (PUP, PUD, PMU, ZHUN, ZA, ZI).

Ce n'est qu'à partir du dernier découpage de 1984 que les législateurs avaient une vision constructiviste. Plusieurs agglomérations urbaines de la Kabylie ont bénéficié d'un statut de chef-lieu de commune. En effet, on relève une volonté politique et sociale de l'Etat de diffuser

[1] Au moment de notre enquête, nous avons constaté que les particuliers ne demandent le permis de construire que s'ils en bénéficient d'avantages : bon de ciment à l'Entreprise de Distribution de Matériaux de Construction (EDIMCO), aide à l'auto- construction, etc. En fait ce qui est encore problématique c'est que ces mêmes particuliers ne respectent pas le plan établi par l'architecte lors de la réalisation de leurs logements.

le progrès social. Ainsi, à partir de 1988, de nouvelles communes se voient ériger en chef – lieu de daïra, ce qui engendrera à court terme l'émergence de nouveaux centres urbains qui ont besoin en premier lieu de divers équipements et services (collèges, lycées, hôpitaux, centres de santé, polycliniques, sûreté urbaine …). Cela reste insuffisant pour urbaniser ces nouveaux centres urbains dont la présence des fonctions de production est un facteur décisif de l'urbanisation de ces petits centres. C'est le cas par exemple de Makouda, Iferhounène, Tizi-Rached, Ouaguenoun....

La Grande-Kabylie a secrété un modèle d'urbanisme unique dans les annales historiques de la région, de l'Algérie, des montagnes de la Méditerranée. Pour la première fois, dans sa longue histoire, de l'antiquité à nos jours, la montagne kabyle s'urbanise et secrète ses propres « villes » ! Cette « révolution urbaine » a été enclenchée par la stratégie coloniale française puis développée et accélérée après l'indépendance de l'Algérie.

Selon les observations de Md. DAHMANI, le processus d'urbanisation de la Grande-Kabylie a secrété plusieurs effets :

a- En villes ou dans les grandes agglomérations, on assiste à la « détribalisation » de la société kabyle ; toute la population s'est mélangée, les « classes sociales » ont remplacé les « castes » ;

b- Le code social et d'urbanisme traditionnel (villageois et tribal) a volé en éclat ! Plus personne ne le respecte ;

c- Les villages routes « reçoivent » des « étrangers » à la tribu ; les espaces tribaux traditionnels s'ouvrent et se décloisonnent « l'argent est devenu roi » ;

d- Le kabyle veut rester propriétaire de son bien, des biens immobiliers (notamment le domicile). En ce sens il reste attaché à la terre de ses ancêtres, à ses saints, à son cimetière, sa djemââ, son tamcherat, etc.

On peut alors montrer dans la deuxième partie comment se présentent ces villes, fruit, d'une urbanisation si récente et si rapide ? Comment identifier le réseau urbain en Grande – Kabylie ?

Deuxième Partie : De la trame rurale traditionnelle à l'ébauche d'un réseau urbain moderne

Introduction

Derrière l'expression « réseau urbain » on trouve deux concepts principaux : dans le langage courant, l'expression « réseau urbain » désigne « les infrastructures de voiries, de transport, de canalisations et câblage, etc., propres à une agglomération. Une notion propre aux géographes est liée par contre aux concepts d'organisation des villes dans un pays, de morphologie des systèmes de villes et de hiérarchisation de l'espace »[1].

Le réseau urbain se caractérise par le « semis urbain », c'est-à-dire la répartition des villes dans l'espace d'une part et les relations entre- elles et l'influence exercée par ces villes sur les territoires d'autre part. Plusieurs types de réseaux urbains sont à distinguer: le réseau polarisé intégral (ou unipolaire) où la ville principale domine toutes les autres et concentre toutes les fonctions importantes ou encore le réseau où les relations se font principalement entre la ville principale et les villes secondaires. Dans le cas du réseau urbain en Grande- Kabylie, il est unipolaire autour de la ville des « Genêts ». Dans le réseau bipolaire, deux villes principales organisent l'espace. Entre les deux pôles, il existe des relations de concurrence et de complémentarité. Les échanges se font principalement sur l'axe reliant ces deux villes : exemples, Tizi-Ouzou et Alger. Dans le réseau multipolaire : plusieurs villes d'importance équivalente se partagent les fonctions dans une région. Il arrive qu'une des villes soit plus importante que les autres mais sans étouffer ses voisines. Dans le réseau linéaire, plusieurs villes d'importances variables se trouvent le long d'un axe. Ce système correspond bien au réseau urbain de Kabylie se caractérisant par l'existence de relations entre différents pôles. Les villes telles que Azazga, Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Naciria, Isser, Thénia, Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Lakhdaria, Kadiria, Bouira, etc., répondent à cette logique.

Si l'existence du village en Kabylie est avérée, et depuis longtemps, celle de la ville, est mise en doute. Il n'y a pas de ville dans la tradition kabyle : les villes actuelles datent de la colonisation[2]. La Kabylie est constituée de 1500 villages et hameaux abritant 64,87 % de la population rurale.

---

[1] Wikipédia.

[2] Les villes kabyles étaient Béjaïa et Alger.

Les villages constituent les agglomérations les plus anciennes de la contrée Kabyle et représentaient (avant de connaître les changements opérées depuis quelques décennies) les vestiges d'une organisation sociétale dont les conditions et les structures objectives de reproduction ont quasiment disparu. Si les villages se trouvent surtout sur les hauteurs (pour les raisons de défense), les villes se trouvent, par contre, en vallée ou alors non loin de la mer.

Le réseau urbain en Grande -Kabylie se caractérise par la dominance des petites villes. L'étude du semis urbain permet d'observer la répartition spatiale des agglomérations urbaines et d'analyser l'état de l'urbanisation du territoire. Il est inégalement distribué sur l'ensemble du territoire de la contrée kabyle ; en observant la répartition des unités urbaines et leur population selon le recensement de 2008, une seule agglomération possède une unité urbaine supérieure à 100 000 habitants.

Une concentration urbaine sur deux axes structurants (RN. 12, RN. 30) est prononcée contrastant avec la RN 24 et la RN. 5 plus clairsemée (voir carte n° 5). Autrement dit, on constate une hétérogénéité dans la répartition spatiale du semis. Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, si la Kabylie est fortement peuplée, elle ne possède pas obligatoirement les densités urbaines, les plus élevées. « La densité élevée de la région ne se justifie ni par des considérations naturelles, ni par des circonstances économiques. La population Kabyle a une origine ancienne et est l'exemple type de la montagne refuge. Ce sont des paysans pratiquant une agriculture pauvre et peu diversifiée, suscitant des activités de compléments »[1]. Dans l'ensemble, les entités les moins urbanisées apparaissent être des espaces montagnards ; la population urbaine est concentrée sur des espaces plus accessibles. Le vide urbain de l'espace montagnard est dû à l'absence d'intérêt économique, l'accès est difficile malgré les aménagements comme les routes bitumées.

Globalement, la colonisation a provoqué une montée en puissance de l'urbanisation (voir tableau n° 1 en annexe) ; le nombre de villes s'est multiplié et leurs tailles sont devenues de plus en plus considérables. Par ailleurs, la colonisation a changé la diffusion spatiale et concouru à répartir le fait urbain sur le littoral mais également favorisé la concentration sur les couloirs RN 12 et RN 30.

[1]V. ROUSSEAUX, « L'urbanisation au Maghreb, le langage des cartes », PUF, Lille, 2004, p. 21 et p. 28.

Elle a donc « fondé l'organisation des territoires colonisés en ayant pour objectif la mise en valeur des secteurs riches en relation directe avec la métropole »[1].

V. Rousseaux (2004), souligne que les préoccupations coloniales n'étaient pas d'aménager l'ensemble du territoire ni d'aider le pays à développer ses potentialités ou de lui montrer les voies de modernisation.

Le fait urbain s'est considérablement propagé entre 1974 et 2008 (voir tableau n° 2 en annexe), il est apparu dans les milieux les plus reculés en contribuant à la diminution des distances et en rendant l'espace plus accessible pour les populations et plus maîtrisable pour les pouvoirs publics.

De cette analyse, on est amené à remarquer qu'il existe trois niveaux de l'armature urbaine en Grande -Kabylie :

D'abord, les centres élémentaires dispersés en grand nombre à travers toute la région, ils ne possèdent que quelques uns des services les plus courants. Ces centres prennent la forme de villages -centres lorsque l'habitat rural est groupé.

Ensuite, au-dessus de ce premier niveau, chaque région possède un certain nombre de centres locaux constitués par les petites villes qui disposent de toute la gamme des services courants et y ajoutant parfois une ou deux activités tertiaires de rareté intermédiaire, ces centres locaux représentent le niveau de recours hebdomadaire ou mensuel. On y vient de tous les villages ou agglomérations avoisinants se situant dans un rayon qui varie essentiellement en fonction de la densité de population de la région. Elles constituent le maillage inférieur du réseau urbain dans la mesure où les centres élémentaires se trouvent en porte à faux par rapport à la notion même des villes.

Enfin, on constate à l'intérieur des limites d'influence de centre régional qu'il existe souvent quelques villes plus importantes que les centres locaux qui possèdent, outre les services de rareté intermédiaire (ou services semi -rares) et parfois quelques uns des services rares[2] en principe réservés au centre régional.

Ces quelques villes disposent non seulement d'une zone d'influence locale liée à la présence de services courants mais une zone d'influence plus large englobant un certain nombre de centres locaux avec leur propre zone d'influence ; elles sont donc un élément de l'organisation de l'espace régional en secteurs dont le rayon peut dépasser une vingtaine de kilomètres ;

---

[1] V. ROUSSEAUX, op. , cité. , p. 28.

[2]Enquête- terrain, Mai -Novembre 2006.

On les appelle souvent, de ce fait, des centres de sous -régions ou villes moyennes[1]. Ces petites et moyennes villes sont des organismes urbains modestes et ils sont appelés à jouer un rôle important et certain dans l'avenir du réseau urbain kabyle.

Cette deuxième partie de la recherche, comme la précédente, se compose de trois chapitres :

Le chapitre 1 sera consacré aux critères d'identification des petites et moyennes villes en Grande - Kabylie. La croissance démographique, les équipements de niveau moyen et supérieur, l'urbanisme, les équipements d'infrastructure, sont les principaux facteurs d'identification des petites et moyennes villes en Kabylie.

Le chapitre 2 portera sur le développement du réseau urbain en Grande –Kabylie. La ventilation par strates (3 classes ont été retenues) renseigne sur la répartition de la population urbaine et permet de dégager les tendances de la distribution hiérarchique :

- les petites agglomérations de 10 000 à 50 000 habitants ont pour la plupart obtenu le statut urbain au recensement de 2008 ou depuis 1998, et représentent une base importante du réseau urbain, le seuil inférieur est de 10 000 habitants car au-dessus de celui-ci, les caractéristiques urbaines de ces agglomérations sont confirmées ;
- les moyennes agglomérations de 50 001 à 100 000 habitants exercent un pouvoir de commandement et un rayonnement les distinguant des autres ;
- Tizi-Ouzou, « capitale » régionale du Djurdjura se situe dans la strate de l'urbain supérieur (100 001 à 200 000 habitants). Vu sa taille, sa localisation et son rôle dans le réseau urbain, il était nécessaire de lui consacrer une strate.

La répartition par strate de la population urbaine en Kabylie montre que plus de 50 % d'urbains résidents dans une agglomération urbaine de 10 000 à 50 000 habitants. La Kabylie compte 44 villes appartenant à cette strate ; le nombre de petites villes est donc très significatif. Ceci peut être expliqué par la volonté de l'Etat de diffuser le fait urbain sur l'ensemble du pays en intégrant chaque espace au territoire par le biais de ces unités urbaines.

[1]Enquête- terrain, Mai-Novembre 2006.

Le chapitre 3 porte sur le développement urbain de la ville de Tizi-Ouzou appelée chef-lieu régional. Nous nous sommes intéressés à cette agglomération urbaine de plus de 100 000 habitants pour expliquer son passage du village à la ville métropole en insistant sur les facteurs de sa localisation, ses vocations et facteurs de réussite ainsi que les problèmes induits par son développement.

Chapitre 1 : Critères d'identification des petites et moyennes villes en Grande-Kabylie

Introduction

L'urbanisation de l'Algérie, pendant la colonisation, s'est limitée au développement des pôles économiques stratégiques (Annaba, Alger, Oran, Constantine) ; le reste du territoire national étant formé par des bourgs dont les fonctions se limitaient aux activités commerciales (autochtones) et aux règlements des affaires administratives[1].La notion de ville est une notion nouvelle en Kabylie car elle a plus de sens dans certains cas (Lakhdaria, Bouira, Issers, Bordj-Ménaïel, Dellys, Tizi-Ouzou, Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen, Boghni, Maâtkas…) que dans d'autres (Akbil, Aomar, Ath-Aïssi, Aït Mahmoud, Iboudrarène, Yatafen, Béni-Ziki, Frikat, …).

D'une manière générale, c'est le caractère villageois (rural) qui est le plus dominant. La convivialité, la cohésion sociale très affirmée, l'entraide, l'esprit tribal, sont autant d'éléments qui n'ont pas été altérés par la confirmation du statut urbain ; ce sont des villes qui ont su concilier avantages urbains (effets d'agglomération) et atouts villageois.

Tous les responsables enquêtés s'accordent à dire que « la ville implique la présence d'équipements urbains structurants de services, d'emplois dans l'administration et dans l'industrie »[2] : chose qui n'est pas très significative notamment dans les agglomérations d'Akbil, Aomar, Iboudrarène, Iferhounène, Béni-Amrane,...où la ruralité, la paysannerie, l'artisanat et la culture tribale règnent encore !

« Il n'existe toujours pas de ville typiquement Kabyle ; l'absence d'une cité caractéristique de l'art et de la culture Kabyle se traduit sur le tissu urbain de la Grande-Kabylie par l'inexistence d'un urbanisme local original, puisque les villes de notre région se résument aujourd'hui, à une somme d'architectures importées de l'occident »[3]. S. OUALIKENE souligne que « le développement de l'urbanisation coloniale s'est surtout réalisé à partir des embryons de structure urbaine nés autour des souks, avec l'introduction de l'administration ; ainsi, le marché et l'administration caractérisaient les fonctions urbaines des populations locales »[4].

---

[1] H. AÏT-SIDHOUM, « Les coûts de la croissance urbaine en Algérie : étude des coûts d'aménagement des lotissements de la ville de Tizi-Ouzou », UMMTO, 1998, p. 51.

[2] et [3] Résultat de l'enquête Mai- Novembre 2006.

[4] S. OUALIKENE, op., cité. p. 242.

Section 1: La notion de réseau urbain

« Les villes ne sont jamais isolées ; elles entretiennent des relations de concurrence ou de complémentarité »[1]. Elles se développent donc à travers un réseau qui s'inscrit dans un ensemble d'éléments physiques et sociaux à l'intérieur d'un espace géographique.

Qu'est-ce qu'un réseau urbain ? Quelles sont ses caractéristiques ? Existe-t-il en Grande- Kabylie ? L'expression « réseau urbain » définit l'ensemble organisé et hiérarchisé des villes d'une région, d'un Etat ou d'un continent. Le réseau urbain se caractérise d'abord par la répartition des villes dans l'espace : c'est le semis -urbain ou la trame urbaine. Le second caractère est la hiérarchisation des villes selon leur taille et leur fonction. Les expressions armature urbaine et système urbain sont également utilisés comme synonymes de réseau urbain[2]. Mais l'expression « réseau de villes » définit les liens tissés entre des villes dans le cadre d'une politique d'association et de coopération. Le sens est donc différent de celui de réseau urbain qui caractérise la répartition géographique et la hiérarchie des villes dans un cadre régional, national ou continental.

1-1 Evolution des agglomérations urbaines en Kabylie

En 1966, six (06) localités figuraient dans la typologie des agglomérations urbaines élaborées par l'Office National des Statistiques (ONS). Les autres agglomérations avaient le statut rural.

Entre 1966 et 1977, l'ONS enregistrait treize (13) unités urbaines et ceci résultant des grandes mutations spatiales qui se sont opérées au niveau du territoire kabyle, à l'instar des autres wilayas du pays ; cela est le fruit de la politique d'industrialisation initiée par l'Algérie depuis le premier plan triennal (1967-1969), à laquelle s'adjoint la croissance démographique stimulée par les mouvements naturels de population ; la population de la wilaya de Tizi-Ouzou passe de 532 632 habitants à 827 080 habitants entre 1966-1977. Cette croissance démographique a enregistré des besoins en matière de scolarisation, de santé, d'habitat, de transport, d'activités culturelles, d'emploi, de commerces, etc.

---

[1] et [2] F. FABRIES- VERFAILLIE, P. STRAGIOTTI, « La France des villes », éd. Bréal, 2000, p.180 et suivantes.

La poussée démographique et les transformations de l'appareil économique de production se sont répercutées sur la physionomie urbaine de certaines agglomérations. Entre 1977 et 1987, le nombre de localités urbaines passe à 30.

La création d'équipements et d'infrastructures au niveau de certaines localités rurales et semi -rurales a bouleversé totalement leurs structures économiques et sociales en devenant en l'espace de 20 ans, des agglomérations urbaines. Leur nombre ne cesse d'augmenter : 42 centres locaux en 1998 et 48 agglomérations urbaines en 2008. Le tableau suivant montre l'évolution des agglomérations urbaines de 1966 à 2008.

Tableau n° 7: Evolution des agglomérations urbaines en Grande -Kabylie (1966-2008)

Années / Agglomérations	1966	1977	1987	1998	2008	Fonction en 2008
Tizi-Ouzou	V	U	U	US	US	**CLW**
Rédjaouna	-	-	-	SU	SU	AS
DBK	R	U	U	U	U	CLD
Azazga	SR	SU	SU	U	U	CLD
Boghni	SR	SU	SU	SU	U	CLD
Assi-Youcef	-	-	SU	SU	SU	CLC
Béni-Douala	-	-	SU	SU	SU	CLD
DEM	SR	SU	SU	SU	U	CLD
Tadmaït	-	-	SU	SU	SU	CLC
SET	-	-	SU	SU	SU	CLC
T Rached	-	-	-	SU	SU	CLC
Aït-Bouadou	-	-	SU	SU	SU	CLC
Ouadhias	-	-	SU	SU	SU	CLD
Maâtkas	-	-	SU	SU	SU	CLD
Fréha	-	-	-	SU	SU	CLC
Mekla	-	-	SU	SU	SU	CLD
Mechtras	-	-	SU	SU	SU	CLC
Béni-Zmenzer	-	-	-	SU	SU	CLC
LNI	SR	SU	SU	SU	SU	CLD
Tizi-Guhenif	-	-	-	SU	SU	CLD
TNT	-	-	-	SU	SU	CLC
Talla Illilane	-	-	-	SU	SU	AS
Bouzeguène	-	-	-	SU	SU	CLD
Aït-Frache	-	-	-	SU	SU	AS
Béni-Mendes	-	-	-	SU	SU	AS
Boudjima	-	-	-	SU	SU	CLC
Bouira	VR	U	U	U	U	**CLW**
Dellys	SU	U	U	U	U	CLD
Lakhdaria	SU	U	U	U	U	CLD
Bordj-Ménaïel	VR	U	U	U	U	CLD
Thénia	SU	SU	U	U	U	CLD
Isser	-	SUP	SU	SU	SU	CLC
Chabet-El-Ameur	-	-	SU	SU	SU	CLC
Naciria	-	-	SU	SU	SU	CLC
Kadiria	-	-	NCA	U	SU	CLC
Djemaâ-Saharidj	-	-	SU	SU	SU	AS
Béni-Yenni	-	-	SU	SU	SU	CLC
AEH	-	-	SUP	SU	SU	CLD
Tigzirt	-	-	SUP	SU	SU	CLD
Azeffoun	R	SUP	NCA	SU	SU	CLD
Ouaguenoun	R	SUP	SUP	SU	SU	CLD

Source : M. Laïche, op, cité, p.72 et nos regroupements à partir des RGPH 66, 77, 78 98, 2008.

V : Ville ; U : Urbaine ; R : Rurale ; US : Urbaine Supérieure ; CLW : Chef-lieu de Wilaya ; SU : Semi -Urbaine ; AS : Agglomération Secondaire ; SR : Semi Rurale ; CLD : Chef -Lieu de Daïra ; CLC : Chef- lieu de Commune ; VR : Ville Rurale ; SUP : Semi- Urbaine Potentielle ; NCA : Non Classée Ailleurs.

Seule l'agglomération de Tizi-Ouzou est classée dans la strate de l'urbain supérieur (US) où le nombre des occupés est supérieur à 10 000 dont plus de 75 % non agricoles. La ville des « Genêts » concentre un grand nombre de services de type supérieur : enseignement supérieur, hôpitaux spécialisés, infrastructures de base très denses (gare routière, ferroviaire, stades de sports de grandes capacités, etc.)[1].

La strate de l'urbain (U) comprend neuf (09) agglomérations telles que Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel, Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Dellys, Boghni, Draâ-El-Mizan, Thénia, abritant au moins 20 000 habitants.

Le nombre des occupés non agricoles est supérieur à 2 000 représentant au moins 75 % non agricoles du total des occupés. Contrairement à l'urbain supérieur, cette catégorie d'agglomérations ne concentre qu'un nombre limité de services supérieurs.

La strate semi- urbaine (SU) comprend 31 agglomérations dont le nombre d'occupés hors agriculture est fixé à 1 000 actifs et celui du seuil minimum d'habitants à 5 000. Cette strate est composée d'unités qui ont un rayonnement local et offrent un service minimum particulièrement en matière d'éducation et de santé pour non seulement à leur population mais aussi au profit des unités rurales voisines ou limitrophes (semi -rural, le rural aggloméré et épars).

En 1998, on dénombre, en Grande- Kabylie, trente deux (32) agglomérations semi- urbaines dont cinq (05) d'entre elles étaient jusque –là des agglomérations secondaires comme Rédjaouna, Aït- Frache, Talla- Illilane, Djemaâ-Saharidj et Béni-Mendes.

Contrairement à ces agglomérations secondaires qui ont été promues au statut de semi- urbain, le RGPH 1998 a identifié 38 agglomérations semi-rurales qui sont livrées dans le tableau suivant :

[1] Enquête terrain Mai- Novembre 2006.

Tableau n° 8 : Liste des agglomérations semi-rurales en Grande- Kabylie selon le RGPH 1998

Nom de l'agglomération	Population	Statut ou fonction
Ras Bouira	5057	
Haïzer	7190	CLC
Aomar	6166	CLC
M'Chaddalah	3124	CLC
Tala Athmane	3758	
Menguelette	5568	
AEH	4930	**CLD**
TalaTegana Azrou	3940	
Timizart	4404	CLC
Abizar	8102	
Tala Bazrou	4208	
Attouche	4350	
Makouda	3148	**CLD**
Bounouh	4870	CLC
Béni-Aïssi	5880	CLC
Taourirt Molrane	4040	
Aït-Frah	3642	
Azouza	3555	
Tikobain	6446	**CLD**
Aïn-Zaouia	5735	CLC
Izemouchène TiziAmer	5122	
Tagmout Azouz	5737	
Berkouka	5399	
Tachkirt	4860	
Azeffoun	4283	**CLD**
Tigzirt	4341	**CLD**
Ifigha At Said	4466	
Aït-Saad Aït Daoud	4616	
Zoubga	7993	
Mekla	3990	**CLD**
Agraradj- Tamassit	6011	
Tarihant, A. hamidouche	7297	
Agoulmime	4108	
Azaghar	3808	
Béni-Amrane	5599	CLC
Benrahmoun	4050	
Si Mustapha	3782	CLC
Tidjalabine	4864	CLC

Source : RGPH 1998.

CLC : Chef-lieu de commune, **CLD** : Chef-lieu de daïra

Plusieurs critères ont été utilisés pour recenser les agglomérations semi -rurales tels que: le seuil minimum d'habitants étant fixé à 3000 ; le nombre d'occupés à 500 dont au moins 50 % d'entre- eux exercent des activités non agricoles ; le raccordement obligatoire aux réseaux (AEP, électricité, assainissement). Ces agglomérations où habitent des populations présentent des caractéristiques proches de l'urbain (activité non agricole relativement importante, existence des services et des équipements).

Seize (16) agglomérations chefs-lieux de commune et daïra figurent parmi les agglomérations semi rurales (Haizer, Aomar, M'Chadallah, Aïn-El-Hammam, Timizart, Makouda, Bounouh, Béni-Aïssi, Tikoubain, Aïn-Zaouia, Azeffoun, Tigzirt, Mekla, Béni-Amrane, Si-Mustapha, Tidjalabine). En revanche, les agglomérations secondaires citées auparavant ont été promues en agglomérations semi- urbaines ; cela nous fait remarquer que la promotion administrative des seize (16) localités sus -citées n'a pas eu d'effet au moment du classement, pourtant considérées comme des petites villes, vu la présence de caractéristiques les désignant d'urbaines.

Par conséquent, il est indispensable de prendre en considération, en plus des critères retenus par l'O.N.S, le niveau d'équipement des agglomérations ainsi que le statut administratif.

1-2 Evolution du taux d'urbanisation -ruralisation de la Kabylie : En Kabylie, le taux d'urbanisation a évolué d'une manière significative depuis 1966. Le tableau suivant présentera les taux d'urbanisation- ruralisation de la wilaya de Tizi-Ouzou:

Tableau n° 9: Evolution du taux d'urbanisation- ruralisation de la Grande-Kabylie à travers la wilaya de Tizi-Ouzou 1966-2008[1]

Année Population	**1966**	**1977**	**1987**	**1998**	**2008**
Population totale de la wilaya	523 632	827 080	936 948	1 108 709	1 116 484
Population urbaine	41 891	132 207	219 406	392 484	577 322
Taux d'urbanisation	**8 %**	**15 %**	**23 %**	**35 %**	**51,7 %**
Taux de ruralisation	**92 %**	**85 %**	**77 %**	**65 %**	**48,3 %**

Source : Nos calculs à partir des données des RGPH 1966,1977, 1987, 1998, 2008.

[1]Notre objet d'étude porte sur la Grande -Kabylie, mais parfois, par manque de statistiques, nous donnons celles se rapportant à la wilaya de Tizi-Ouzou.

Durant les vingt premières années postindépendance (1966-1977, 1977-1987), le taux d'urbanisation de la wilaya de Tizi-Ouzou est faible suite à l'absence d'infrastructures et d'équipements urbains.

Ce n'est qu'à partir de 1987 que le taux d'urbanisation devient de plus en plus important, ceci grâce à la réalisation des projets inscrits dans les plans de développement économiques. En 1998, 35 % de la population de la wilaya vit dans des agglomérations urbaines, cela s'explique par les actions de développement menées par les pouvoirs publics et les élus locaux. 51,7 % de la population vivent dans des agglomérations urbaines en 2008, d'où une dynamique d'urbanisation forte avec comme conséquences : une ruée vers la « capitale » régionale (Tizi-Ouzou), de multiples surcoûts de concentration urbaine (en l'absence de gestion adéquate) et une rétraction des terres agricoles de plaine.

La ville continue d'être attractive pour les populations rurales en quête d'emploi et de meilleures conditions de vie; de ce fait, ce sont les grosses bourgades et les petites villes qui connaissent les plus forts croîts naturels.

L'urbanisation accélérée se poursuit, désormais orientée vers les niveaux inférieurs (petites villes) et les niveaux moyens (moyennes villes) de la hiérarchie urbaine. De nouvelles localités ayant le statut d'agglomérations secondaires ont été promues grâce à la réorganisation administrative de décembre 1984 ; des localités modestes et de nouveaux centres ont émergé. Le nombre de chefs-lieux de wilaya passe de 31 à 48, celui des chefs-lieux de communes de 15 à 67 pour le cas de la wilaya de Tizi-Ouzou. En 2008, le taux d'urbanisation de la wilaya de Tizi-Ouzou a atteint 51,7%.

En effet, le caractère rural de cette dernière a tendance à diminuer puisque moins de la moitié de la population vit dans les agglomérations secondaires et les zones éparses.

La diffusion du fait urbain à travers le territoire permet aux populations rurales de se sentir moins isolées et accorde une transition plus douce au passage du milieu rural au milieu urbain, s'il s'effectue par la transition d'une agglomération semi- urbaine ou infra- urbaine. Les actions de planification et d'implantation économique visent-elles une meilleure organisation de l'espace ?

1-3 Déséquilibre entre les réseaux urbains

La wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise par un essor des petites villes et par des changements qui sont dus à l'urbanisation. Sur une population de 1 116 484 d'habitants, 51,7 % des habitants sont des « citadins » ou populations agglomérées[1]. L'explosion urbaine se traduit par l'évolution rapide des petites et moyennes villes. Si ces transformations montrent une progression soutenue de la population urbaine en Kabylie, elles donnent lieu à un processus d'urbanisation peu homogène ; différenciée dans l'espace ; cette urbanisation est un fait qui aura tendance à s'intensifier dans les prochaines décennies, cette évolution est liée à un taux d'accroissement démographique élevé (voir tableau n° 10 page 145) et à une forte pression migratoire.

En Kabylie, on relève la présence d'une seule métropole qui domine le système urbain. Les Nationales 12 et 30, les axes Larbaâ-Nath-Irathen - Iferhounène, At-Aïssi-Béni-Douala-Ouadhias, Souk-El-Khemis- Souk-El-Thenine- Béni-Zmenzer-Bouhinoun-Tizi-Ouzou demeurent les lieux d'implantation privilégiés des petites villes. En ce qui concerne l'explosion urbaine qui caractérise la périphérie des centres urbains, l'un des faits les plus marquants est l'intensification des relations entre les centres urbains et leur périphérie. De ce fait, en Kabylie, le nombre de villes a progressé sur les axes routiers (RN 12, RN 30) regroupant la grande majorité de la population urbaine qui est de l'ordre de plus de 280 000 habitants (RGPH 2008). En Kabylie, la forte tendance à l'urbanisation est liée en partie aux découpages administratifs.

L'ossature urbaine se situe sur les territoires de Tizi-Ouzou et Bouira, chefs-lieux régionaux, qui disposent des infrastructures économiques et concentrent une grande part de la population urbaine. L'essentiel du réseau urbain, disposé le long des grands axes routiers et ferroviaires, connaît de fortes densités et se distingue par la « macrocéphalie » de Tizi-Ouzou. La prépondérance de Tizi-Ouzou est avérée puisqu'elle rassemble 18 % des urbains en 2009 ; ceci s'explique par le fait qu'elle s'est équipée de fonctions de direction, politique surtout universitaire[2], administrative et de gestion économique, qui ont fait d'elle le cœur du système spatial régional.

[1] Contre 80 % à l'échelle nationale (RGPH 2008).

[2] 50 000 étudiants plus les ATS et les enseignants= 60 000 sur 120 000, c'est-à-dire 50 % de la population totale de la commune de Tizi-Ouzou.

Les grandes tendances observées en Kabylie, après la période post-indépendance, se dessinaient autour de zones à forte urbanisation (Tizi-Ouzou et Bouira) face à des espaces à l'urbanisation faible (montagne et espace maritime).

En résumé, on peut définir, trois zones géographiques et humaines, d'inégales urbanisations :

1- La zone centrale de la Grande-Kabylie, fortement densifiée, vit l'émergence de plusieurs villes moyennes, de petites villes et d''axes routiers urbanisés ;
2- La zone littorale et occidentale, faiblement peuplée, enregistre l'émergence de quelques petites villes ;
3- La zone orientale (Zekri, Yakouren) et le Sud de Tizi-Ouzou (Bounouh, Inezliouène, RN 5, At-Laaziz), faiblement peuplés enregistrent les plus bas taux de croissance urbaine.

La RN 12 et la RN 5 (l'ouest de Tizi-Ouzou), futur axe de conurbation Alger –Tizi-Ouzou (100 km) supporte la majeure partie de l'urbanisation régionale.

Section 2 : La croissance démographique (facteur d'émergence des villes moyennes)

La localisation accentuée des investissements publics et privés dans les secteurs secondaires et surtout tertiaire, a essentiellement privilégié la ville de Tizi-Ouzou autour de laquelle gravitent des petites agglomérations urbaines périphériques de la plaine (Draâ-Ben-Khedda, Boukhalfa, Azazga, Fréha, Mekla, Ouaguenoun..) ou de Montagne (Béni-Zmenzer, Béni-Douala, Irdjen, Maâtkas, Souk-El-Tenine, Makouda, Rédjaouna) connaissant des rythmes différents de développement. Certaines agglomérations qui étaient pourtant traditionnellement rurales ont connu un processus d'urbanisation progressif.

Le niveau proprement urbain commence avec des agglomérations ayant 5 000 habitants au chef –lieu[1], des équipements de niveau moyen (cas des petites villes) et des équipements de niveau supérieur (pour les moyennes villes). Pour identifier les petites et moyennes villes en Kabylie, plusieurs critères peuvent être retenus : croissance démographique, équipements de niveau moyen et supérieur, urbanisme, équipements d'infrastructures.

La plupart des villes en Kabylie doivent leur existence à leur localisation géographique (situation) et cet environnement géographique a été très déterminant dans la genèse de ces villes. Il faut remarquer que la localisation géographique et le lieu d'implantation peuvent avoir des effets contraires sur l'urbanisation, l'un favorable, l'autre défavorable.

A l'instar des autres régions d'Algérie, la Kabylie a connu une croissance démographique très rapide entre 1977/1987 estimée à 2, 93 % par an conjuguée avec l'interaction de facteurs endogènes et exogènes qui a engendré une poussée urbaine fulgurante. L'on tentera de démêler le poids de ces différents facteurs : accroissement naturel élevé, exode rural, implication des politiques de développement de l'Etat.

2-1 Le croît naturel : la population urbaine augmente du fait de son mouvement naturel (par le jeu des naissances et des décès) et du fait des mouvements migratoires. Les flux migratoires entre les campagnes et les villes laissent souvent un solde positif aux bénéfices des agglomérations. La natalité et la mortalité de la population d'une agglomération résultent de ses comportements démographiques intrinsèques (la fécondité et la mortalité pour chaque tranche d'âge et pour chaque sexe) et de sa composition par sexe et, par âge.

---

[1]Il faut cependant modérer l'optimisme des statistiques officielles, puisque la limite de 5 000 habitants agglomérés servant à définir les zones urbaines est une définition purement technique qui ne correspond pas à la réalité sociale de la Kabylie. En fait, certaines agglomérations comptant plusieurs dizaines de milliers d'habitants ne sont souvent que de gros bourgs ruraux officiellement baptisés « villes », mais dont les paysages, les structures et les activités ne rappellent que vaguement le monde urbain. L'ONS considère à ce propos que les localités dont la taille balance entre 5 000 à 10 000 habitants appartiennent à une strate particulière, située entre l'urbain et le rural qui représente 48,3% de la population kabyle en 2008 (contre 92 % en 1966). On peut donc abaisser la part de la population véritablement urbaine en Kabylie (en 2008) alors que, selon les mêmes critères, elle était de 8% 42 ans plutôt.

Le taux de mortalité diminue tandis que la natalité reste constante. Jusqu'en 1980, la région kabyle connaissait un excédent de naissances sur les décès.La croissance démographique de la période post- indépendance a conduit inévitablement à des mutations dans l'occupation du sol et dans la qualité du cadre de vie produit. Dans un intervalle de 31 ans, la population est passée de 702 000 en 1977 à 1 116 484 habitants en 2008. Le tableau suivant montre clairement l'importance du taux d'accroissement démographique en Kabylie.

Tableau n° 10: Taux d'accroissement démographique de quelques agglomérations urbaines en Grande-Kabylie

Agglomération Année	**1966-1977**	**1977-1987**	**1987-1998**	**1998-2008**
Bouira	3,08	4,96	3,28	-
Kadiria	5,06	4,77	4,91	-
Lakhdaria	-	-	2,69	-
Tizi-Ouzou	5,05	3,22	2,33	1,5
Rédjaouna	-	-	-	-
Aïn –El - Hammam	-	2,00	0	0,1
Fréha	-	3,21	2,70	1,0
Mechtras	2,58	4,63	0,92	1,4
Draâ-El-Mizan	3,00	4,44	**5,45**	0,3
Tizi-Ghennif	-	3,68	1,97	0,6
Béni-Zmenzer	-	3,89	1,57	0,0
Azazga	1,59	4,97	4,68	1,2
Larbaâ-Nath-Irathen	4,29	2,89	2,48	-0,1
Tizi- Rached	-	2,64	1,98	0,2
Maâtkas	4,39	4,19	**10,95**	0,3
Béni- Douala	2,25	**10,30**	1,25	-0,2
Aït-Frache	-	-	-	-
Bouzeguène	-	1,80	1,06	-0,7
Ouadhias	4,79	5,16	2,32	-0,9
Tala Illilane	-	-	-	-
Boghni	3,36	**6,00**	2,23	-0,2
Béni-Mendes	-	-	-	-
Draâ-Ben-Khedda	7,01	4,85	2,51	1,0
Djemaâ- Saharidj	1,46	2,15	0,98	-
T-N'Tléta	-	2,65	1,30	-0,3
Béni-Yenni	0,37	1,29	1,21	-1,7
Boudjima	-	1,05	1,45	-0,1
Ouaguenoun	-	**5**	2	1,1
Aït-Aïssa-Mimoun	-	**3**	2	0,5
Tigzirt	-	**2**	1	1,4
S-El-Tenine	2,87	**11,16**	4,33	0,5
Tadmaït	1,62	4,12	2,57	0,6
Aït-Bouadou	-	1,68	3,17	0,4
Assi-Youcef	2,11	0,18	2,06	0,3
Béni Amrane	-	3	2	0,2
Bordj-Ménaïel	3,25	3,29	1,98	-
Baghlia	-	-	-	-
Naciria	3,25	2,84	1,61	-
Isser	3,13	3,33	2,16	-
Chabet-El-Ameur	2,46	5,25	2,02	-
Thénia	-	-	-	-
Dellys	1,59	-	0,84	-
Aïn Zaouia	-	2,91	1,67	-
Makouda	-	2	2	0,3
Irdjen	-	2	2	0,4

Source : Nos regroupements à partir des RGPH 1966, 1977, 1987, 1998, 2008.

Depuis 1966, on a enregistré un exode massif de la population au profit des centres agglomérés lequel s'est accentué au cours des décennies 1977-1987 et 1987-1998. Ainsi, le gonflement des agglomérations se fait à un rythme accéléré s'expliquant par le taux d'accroissement naturel qui reste fort jusqu'en 1998 (2,28 %), en dépit d'une part de sa baisse relative par rapport à 1987 où il était de 3,02%, et d'autre part de l'exode des ruraux vers les agglomérations chefs-lieux de communes. Il faut souligner que le plus grand apport démographique est enregistré dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants (Draâ-El-Mizan, Maâtkas, Béni-Douala, Boghni, Souk-El-Tenine). Les chefs-lieux des petites agglomérations ont connu aussi des taux de croissance souvent supérieure à ceux des villes moyennes. On constate facilement le regroupement de la population qui s'est fait au rythme très rapide entre 1977 et 1998. Des agglomérations ont reçu des flux importants de ruraux à la recherche du travail et du confort urbain.

Le gonflement de la population des petites agglomérations chefs-lieux s'explique beaucoup plus par leur proximité du monde rural et constitue ainsi la première destination des ruraux à la recherche de la sécurité après 1992. L'absence d'initiatives locales et le manque de soutien des autorités centrales aux petites collectivités peuvent être aussi à l'origine de cet exode massif après la chute des prix du pétrole brut (1986) et la crise financière et économique (88-99).

Cette croissance démographique s'est traduite spatialement par une augmentation des aires d'installation humaine (zones d'habitat, d'activités et de services). Globalement, les extensions du cadre bâti se sont opérées sur les terres agricoles entourant l'agglomération principale le long des routes nationales et chemins de wilaya, les pistes agricoles, etc. En effet, même dans les secteurs de piémonts et de collines, l'occupation humaine s'est nettement attestée.

2-2 L'apport migratoire : l'exode rural agit directement sur la croissance de la ville puisqu'il est lié en partie à l'effectif de la population située dans le bassin migratoire ; une ville aura tendance à s'accroître d'autant plus vite que la population qu'elle est susceptible de drainer est importante.

On relève une ampleur des migrations en particulier par l'apport des populations des campagnes à l'accroissement démographique des villes. Des villageois, sans ressources ont quitté leurs terres pour s'agglutiner dans les villes où ils ne trouvent pas de meilleures conditions de vie. Plusieurs migrants venus des campagnes arrivent

chaque année dans les villes et gonflent les populations urbaines au point de transformer les villes en bourgades.

L'apport migratoire devient le premier responsable de la croissance urbaine ; les migrations des campagnes vers les villes sont dues aux départs volontaires à l'origine qu'à de véritables facteurs économiques d'attraction à l'arrivée. Les campagnes kabyles restent donc des réservoirs humains qui ne cessent d'apporter de nouveaux migrants dans les villes intérieures et à l'étranger. Le mirage ou rêve urbain est un facteur non négligeable dans la décision de quitter la campagne ; il devient beaucoup plus décisif lorsque la vie au village reste soumise à des contraintes traditionnelles très contraignantes.

L'exode rural des campagnes vers les villes est par ailleurs favorisé par les changements économiques et sociaux, en relation avec l'irruption de nouveaux modes de production et de relation, le mauvais état des voies de circulation, la lenteur des transports et l'absence de tout service. Autrement dit, l'émigration des populations rurales semble essentiellement motivée par le souci de trouver des moyens de subsistances qui font défaut sur place (infrastructures, habitat et équipements socio-sanitaires).

En plus des facteurs habituels (travail, équipements) qui favorisent l'exode rural, depuis 1992, le facteur sécuritaire a complètement bouleversé les tendances habituelles. En effet, sous l'effet de l'insécurité et de la peur générées par l'islamisme ou la guerre civile, la population rurale a dans certaines régions, quitté la campagne et les zones éparses et s'est réfugiée dans les agglomérations chefs-lieux. Cette situation a aggravé les conditions de gestion des grandes villes déjà précaires et risque de compromettre la structuration du monde rural et son développement.

L'arrivée des campagnards en milieu urbain et le croît démographique naturel des populations citadines sont les deux facteurs fondamentaux de l'augmentation de la population agglomérée. Les conséquences sont : l'offre des équipements et des services publics ne répondent plus à la nouvelle demande ; le prix du foncier urbain a explosé ; les vieux centres urbains sont saturés ; les locations immobilières sont inabordables pour ces nouveaux arrivants, etc.

2-3 Les politiques de développement économique : autres facteurs de la croissance urbaine (la redistribution de la rente pétrolière)

La création de l'entreprise de textile à Draâ- Ben- Khedda, de la zone industrielle à Oued- Aïssi ainsi que d'autres aménagements ont créé plusieurs milliers d'emplois et

ont donc suscité un appel de main- d'œuvre. Celle-ci est venue pour la plupart des campagnes et villages kabyles : d'où l'accentuation de l'urbanisation dans la vallée du Sébaou. L'Etat a mis cette politique d'industrialisation pour rééquilibrer la répartition de la population sur le territoire national, mais également pour résoudre le problème de demandes d'emplois que l'agriculture de montagne ne peut plus résorber.

Les PCD, les PEL, les PS, les PMU, les Zones de dépôts, les PUP, les PUD, les grilles d'équipements, les ZA, les ZI, les EPE, les EPL, les plans quadriennaux et quinquennaux et l'apport de l'investissement privé, ont largement contribué à doter d'une substance économique et technique à toutes ces futures villes de Tizi-Ouzou.

Pour renverser les flux migratoires, les puissances publiques ont développé des services en milieu rural, en attribuant de nouvelles fonctions administratives à des bourgades et en les dotant d'entreprises publiques économiques (Larbaâ-Nath-Irathen, Boghni, Isser, Bordj-Ménaïel…). Les pouvoirs publics ont essayé d'organiser un réseau de petites villes pour qu'elles servent de filtres afin de retenir les populations rurales. Par le biais de l'essaimage des Entreprises Publiques Economiques (EPE) et Entreprises Publiques Locales (EPL), l'Etat a favorisé la croissance urbaine et la propulsion du fait urbain. Le but de cette politique est de contrôler l'exode rural qui alimente les villes en optant pour une politique d'aménagement de l'espace et d'équipement ruraux.

2-4 Les politiques de promotion administrative : quatrième vecteur du développement des villes kabyles (découpages administratifs et rente pétrolière)

En 1966, la baisse des prix du brut a causé la réduction du nombre d'APC et de daïras. En 1974, la hausse des prix du brut a été à l'origine du nouveau découpage administratif qui a enregistré l'augmentation du nombre d'APC, daïras et wilayas. En 1984, la nouvelle hausse des prix du brut, le nouveau découpage administratif a entrainé l'augmentation du nombre d'APC, de daïras et wilayas.

Les promotions administratives, veut dire passage d'une zone rurale au stade d'APC, de statut d'APC au statut de daïra, de statut de daïra à wilaya (Bouira et Boumerdes), expliquent en partie la situation actuelle du fait urbain ; c'est une stratégie de l'Etat pour administrer, gérer et contrôler le territoire. Par le biais de ces promotions administratives, il permet la diffusion de services sociaux (santé, éducation), administratifs, mais également la création des emplois liés aux secteurs secondaire ou tertiaire et de nombreux autres aménagements (une grille d'équipements dévolue pour chaque stade administratif).

La puissance publique a un rôle déterminant dans la répartition spatiale du fait urbain, car le fait d'attribuer le statut urbain à une agglomération rurale est un véritable déclencheur de croissance ; d'autant plus que si cette dernière a des fonctions administratives infra- étatiques ou de niveau inférieur.

Des agglomérations ont obtenu les fonctions de municipalités en 1984 ; en deux décennies, celles-ci sont passées du simple au double en nombre d'habitants. Elles sont devenues attrayantes par leurs équipements et leurs emplois induits de leurs fonctions. Le rôle de ces promotions est bien mis en valeur par la montée récente de nombreuses agglomérations, passant du statut rural au statut urbain (voir tableau n° 3 en annexe). La multiplication du nombre de villes (et de noyaux urbains) est un indice de la croissance urbaine. Le développement des petites agglomérations urbaines, des agglomérations semi- urbaines a un double objectif : décongestionner les plus grandes agglomérations et permettre aux petites de jouer le rôle d'animation et de relais au niveau régional et local ; c'est un outil idéal pour urbaniser les campagnes. Leur localisation a un intérêt stratégique puisqu'elles sont le relais du pouvoir central. La promotion administrative n'a pas seulement répondu à une réalité[1], mais également a contribué à la croissance de toutes les localités qui en avaient bénéficié.

Section 3 : Les équipements de niveau moyen et supérieur[2]

Les personnes se déplacent pour recourir aux services, commerciaux ou non, que leur offrent les villes. En fonction de la nature de ces besoins, on distinguera les niveaux supérieur, moyen et inférieur des commerces de détail et services. Le nombre de clients qui ont recours aux équipements d'une localité est un indice de son rayonnement. La distinction entre ville et bourg[3] est née de celle des niveaux d'équipement.

[1] Les promotions administratives apportent équipements publics, services divers, emplois à la population rurale.

[2] Les équipements de niveau supérieur sont généralement destinés aux villes moyennes : hôpital, cabinets médicaux spécialisés, université, assurances, banques, bureaux d'études, télex, agences de voyage, etc. Les équipements de niveau moyen sont destinés aux petites villes : école primaire, collège, pharmacie, médecin généraliste, stations-service, cafés-restaurants, bureau de poste, etc.

[3] Bourg : est un point dans un espace composé de villages et d'espaces de campagne. Il n'existe pas sans cet espace et sans lui, cet espace n'est rien.

La répartition de la population influence la localisation des équipements et réciproquement. La présence et le type d'équipements de niveau moyen et supérieur situés dans une commune dépendent de multiples critères : sa taille, son degré de centralité (ville- centre ou banlieue), sa localisation géographique, etc. Les disparités d'implantation des équipements relèvent des différences socio-économiques des espaces où ils sont localisés.

La promotion administrative a représenté pour plusieurs centres l'impulsion décisive (création d'équipements : services publics diversifiés et attractifs) que n'avaient su créer la vitalité de quelques souks aux transactions hebdomadaires modestes.

La répartition et la combinaison des équipements sur le territoire de la région distinguent clairement plusieurs gammes dont la localisation est généralement corrélée avec le poids démographique des communes. Les équipements les plus fréquents sont dispersés sur le territoire et correspondent à une gamme de base.

Il s'agit, par exemple, de la boulangerie, de l'alimentation générale, du bureau de tabac ou encore du garage automobile, du maçon ou du plombier. En revanche, les équipements comme le cinéma, le laboratoire d'analyse médicale ou plus encore l'hôpital, qui font partie de la gamme élargie, sont plus rares et se concentrent sur le territoire dans les communes les plus peuplées qui correspondent à des échelons supérieurs de la hiérarchie urbaine. Entre ces deux gammes extrêmes, s'intercale une gamme de proximité, offrant des équipements à recours fréquents comme la boucherie, le fleuriste, la pharmacie et le médecin généraliste, et une gamme intermédiaire qui offre des commerces plus spécialisés, stades, mosquées, restaurants classés, écoles privées.

Les écoles primaires sont très répandues sur le territoire et restent un symbole de la vie communale. Les habitants qui ne trouvent pas sur place une école n'en sont jamais très éloignés. Depuis quelques années, avec la baisse du taux de natalité (2,1% en 1998 à 01,7 % en 2008) le nombre total d'élèves scolarisés dans les écoles primaires les plus lointaines a diminué (Ouaguenoun, Akbil…). 36 classes ont été fermées durant l'année scolaire 2007/2008 et certains villages ont perdu leur école primaire. Pour l'année scolaire 2008/2009, les fermetures ou les regroupements de classes ont conduit, par contre, à une hausse du nombre moyen d'élèves par établissement. Par conséquent, la taille moyenne des classes a augmenté ; elle varie entre 20 et 45 élèves dans les pôles urbains.

Les collèges sont largement répandus et chaque petite ville en est pourvue. Le nombre de communes équipées d'un CEM a augmenté et cela en raison de la croissance de la population dans cette catégorie d'espace.

Les banques desservent une population plus nombreuse et la clientèle ne varie pas en fonction de l'éloignement du pôle urbain. Le jeu des économies d'échelle et la recherche de gains de productivité entraînent une concentration des activités sur les plans économique et géographique.

Plusieurs villes offrent une gamme de services très variée. Quelques unes d'entre elles possèdent des équipements de niveau moyen et supérieur ; ceci confère à ces dernières un rôle important en termes de fourniture des services au milieu rural environnant. Ces équipements sont peu répandus en dehors des pôles urbains. Par conséquent, les populations résidant en dehors de ces pôles parcourent des distances très élevées et s'accroissent quand on s'éloigne des pôles.

Les équipements sportifs lourds comme la piscine restent rares et se développent peu (seule la ville de Tizi-Ouzou en est pourvue). Par contre, les aires de jeux (foot) sont présentes sur le territoire des communes. Certaines d'entre elles sont dotées d'une bibliothèque ; les structures d'accueil socioculturelles (centres culturels, maisons de jeunes) sont présentes dans la majorité des communes. Les habitants des campagnes isolées sont, là encore, parmi les plus dépourvues.

La présence d'un cinéma dans une commune peu fréquente et, la tendance est ici à la raréfaction. Par exemple, les distances parcourues pour aller voir un film à la maison de la culture de Tizi-Ouzou sont devenues très importantes : la règle générale reste de se rendre dans le pôle urbain. Mais depuis les années 1990, la situation sécuritaire et l'avènement de la parabole ont atténué l'attrait. Ce sont des équipements qui se concentrent en un nombre très réduit de lieux fortement peuplés (Tizi-Ouzou, Boghni, Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Lakhdaria…). Ainsi, les hôpitaux, l'université ou les commerces et services très spécialisés sont implantés presque uniquement dans les pôles urbains.

La proximité des pôles urbains et l'importance des migrations entre les pôles et leur périphérie ont contribué, dans une certaine mesure, au sous-équipement relatif des petites villes et les gros bourgs (2 000 à 4 000 habitants).

Les activités tertiaires sont essentiellement urbaines parce que leur existence et leur développement sont liés à la présence d'un marché. La localisation des services suit celle des marchés, qu'il s'agisse des services aux particuliers (ménages) ou des services

aux entreprises ; la population active dans les services publics et privés augmente la taille des villes. Cela tient aussi à la demande des services tertiaires et à l'offre qui permet d'y faire face.

La localisation des services collectifs à vocation régionale relève des niveaux supérieurs de la santé, de l'éducation, de la culture, de l'administration. Ces équipements ne peuvent être dispersés et sont indivisibles et leur efficacité ne sera connue qu'à un volume excédent l'échelle des petites villes ou villes moyennes (entre 50 001 et 100 000 habitants). « La plupart des équipements et services offerts par les villes ne profitent pas seulement à leurs habitants, mais aussi à tous ceux qui les fréquentent régulièrement ou accidentellement. C'est déjà vrai au niveau des villes moyennes en ce qui concerne les populations des campagnes environnantes et celles des bourgs et petits centres urbains du voisinage, sans parler des voyageurs plus éloignés qui sont amenés, pour des motifs divers, à y séjourner » [1].

Tizi-Ouzou, Boghni, Azazga, Dellys, Bordj-Ménaïel, Bouira, Lakhdaria, Draâ-El-Mizan, Larbaâ-Nath-Irathen… disposent des équipements, des plus rares (exemples : hôpital, palais de justice, cabinets médicaux spécialisés, agences de voyage, bureaux d'études et d'architecture, etc.), aux plus fréquents, tandis que d'autres n'offrent que des équipements de proximité ; les équipements rares sont pour l'essentiel l'apanage des pôles urbains.

Par contre, les équipements intermédiaires ou de proximité sont largement diffusés dans les petites villes. Ces dernières exercent par l'intermédiaire de la gamme d'équipements installés sur leur territoire une attraction sur les populations des communes voisines qui n'en sont pas pourvues, mais restent liées aux villes moyennes pour des équipements de niveau supérieur[2].

La Kabylie a aujourd'hui un taux d'urbanisation supérieur à 50 %, cette hausse du taux d'urbains correspond à la mise en place des politiques de développement depuis 1966 : politiques économiques et administratives. La Kabylie a connu une poussée urbaine récente et rapide. La colonisation avait posé les jalons de l'urbanisation et a favorisé un type d'organisation. La croissance rapide de la population urbaine en Kabylie résulte de l'interaction de facteurs endogènes (accroissement naturel, solde migratoire) et exogènes (politiques économiques, administratives).

[1] Enquête- terrain Mai- Novembre 2006.

[2] Idem.

A l'instar des autres régions d'Algérie, la Kabylie a bénéficié d'un programme spécial et a axé sur les équipements de base et l'industrie locale. Ce programme a été réalisé en faveur de la ville de Tizi-Ouzou lui permettant de disposer de l'équipement de base nécessaire à son fonctionnement et à son expansion future.

C'est durant la période des plans quadriennaux (1970-1973 et 1974 1977) que sont localisés à Tizi-Ouzou deux complexes industriels, l'entreprise COTITEX à Draâ-Ben-Khedda et SONELEC (électronique domestique) à Oued-Aïssi. En parallèle sont lancés les Plans de Développement Communaux (PCD), ainsi que les Plans de Modernisation Urbaine (PMU), destinés aux chefs-lieux de wilaya. Le deuxième plan quadriennal correspond à l'ère des Zones d'Habitat Urbain Nouvelles (ZHUN) où l'Etat prend la décision de financer la quasi-totalité des logements sociaux suite aux besoins accrus en logement.

La Kabylie a échappé aux bidonvilles grâce à la disponibilité du foncier et la facilité de l'auto- construction. Il y a cinquante ans plutôt, elle était une région de montagne constituée d'environ 1500 villages ; par conséquent, elle ne disposait pas d'entités urbaines qui avaient créé beaucoup d'emplois comme Alger, Skikda, Annaba, Constantine, etc. En effet, la promotion urbaine en termes de volume, de la nature des équipements et du programme d'industrialisation de chaque ville est en fonction du rang qu'occupe cette ville dans la hiérarchie administrative du pays.

Durant les années 1970, il y a eu des interactions qui se sont établies entre l'urbanisation et le monde rural où les choix en matière agricole ont contribué à côté de l'effort d'industrialisation à l'accélération de l'urbanisation, laquelle va prendre diverses formes. Selon D. SI- MOHAMED, « la réalisation d'infrastructures industrielles a attiré une nombreuse main -d'œuvre qui, faute de logement, s'est agglutinée dans des bidonvilles. La perte de main-d'œuvre agricole résultant de l'attraction exercée par les autres secteurs ont donné lieu à une baisse sensible de production agricole et a induit une sous -exploitation de vastes domaines autogérés. Ceux d'entre ces domaines situés en plaine près des grandes villes ont vu alors des parties de plus en plus vastes de leurs superficies transformées en lieux d'emplois de transit, avec une occupation des locaux d'habitation et constructions sauvages sur les parcelles »[1].

[1] D. SI- MOHAMED, « L'Urbanisation en Algérie -Continuité et ruptures d'un processus socio-économique », Thèse de Doctorat d'Etat, UMMTO, 2008, p.187.

De façon générale, c'est à partir de 1966 que commencent à émerger des petites villes (Tizi-Ouzou, Dellys, Bordj-Ménaïel, Thénia, Lakhdaria, Bouira) en Kabylie ; Celles-ci ont acquis la dimension multifonctionnelle de sièges d'industries, d'équipements, villes –relais pour leur hinterland et de centres administratifs. Ces villes deviennent des pôles de desserte et d'animation, hormis Tizi-Ouzou et Bouira (chefs-lieux régionaux), les autres sont loin de commander l'ensemble de leurs espaces régionaux.

La libéralisation effrénée de la période 1995-1998 a permis la multiplication d'initiatives économiques telles que la création d'entreprises industrielles ou de services, la promotion immobilière…ce qui n'a pas manqué de provoquer un certain nombre d'effets spatiaux et urbains en Kabylie. D'une manière générale, ce sont les villes déjà favorisées par la colonisation qui ont été également avantagées par l'Etat pour implanter les projets industriels et les principaux équipements urbains. C'est le cas de Tizi-Ouzou, Bouira, Lakhdaria, Aïn Bessam, Azazga, Dellys, Isser, Bordj Ménaïel, Draâ-Ben-Khedda, etc.

A côté de ces villes, les pouvoirs publics ont également implanté nombre d'équipements urbains dans les agglomérations ayant bénéficié de promotions administratives comme Kadiria, Chabet-El-Ameur, Boudjima, Fréha, Ouadhias, Tizi-Ghennif, Baghlia, Aït -Bouadou, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Tadmaït, Béni-Zmenzer…

L'on assiste à un développement considérable de nombreuses villes de plaines et de montagne. Ces villes sont l'objet d'investissements importants (zones d'activités, lotissements, ZHUN…) ayant transformé la physionomie de ces localités en petites villes. Ces dernières sont celles dont la population ne dépasse pas 50 000 habitants. Elles connaissent une forte progression de leur population entre 1987 et 1998. Une telle progression s'explique beaucoup plus par les effets de la promotion administrative de ces agglomérations qui a donné lieu à une offre d'emplois administratifs relativement importante, ainsi qu'à une sensible concentration d'équipements et des services publics urbains.

Section 4 : L'urbanisme (habitat, nombre et taille des lotissements, nombre de ZHUN, zones d'activités, industrielles et zones d'expansion et sites touristiques)

L'ampleur et les conséquences du processus d'urbanisation incontrôlée ont fait réagir les autorités. Des documents d'urbanisme censés organiser et gérer la planification urbaine, ont été établis. Cependant, toutes les communes que nous avons enquêtées sont dotées d'un Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), dûment approuvés. Certaines communes ont procédé à la révision de leur PDAU car sa durée de validité est de dix (10) ans. Le tremblement de terre du 21 mai 2003 oblige l'Etat, par le biais des collectivités locales, à revoir les normes d'urbanisme et de construction. Plusieurs communes en Grande -Kabylie se situent dans une zone à haut risque sismique. Des études de micro zonage s'avèrent nécessaires pour des projets d'envergure afin de définir les aléas géologiques pouvant affecter les zones à aménager et qui permettraient de définir les caractéristiques des sites géophysiques et amplifications des sols.

Cette section sera consacrée à l'étude de quelques instruments d'urbanisme qui ont permis d'atténuer un tant soit peu l'urbanisation spontanée et désordonnée décriée par l'ensemble des élus locaux que nous avons interrogés.

4-1 Habitat

4-1-1 Habitat urbain

Le secteur de l'habitat n'a pas pu répondre favorablement aux besoins de la population, d'où la naissance et le développement de quartiers d'habitat spontané, n'obéissant pas aux normes d'urbanisme et démunis d'équipements et services de base. Un important programme d'habitat est alors engagé et mis en œuvre par les collectivités locales. La procédure des Zones d'Habitat Urbain Nouvelles (ZHUN) est le modèle retenu pour répondre le plus rapidement aux besoins de la population.

Le parc logement de la wilaya est évalué en 2008 à 269 828 unités dont 184 280 occupés (dont 99 239 en ACL) et 85 548 inoccupés. Le taux d'occupation de logement par rapport au parc de logement total est de 6,06 personnes par logement et le taux d'occupation par rapport aux logements occupés en ACL est de 5, 85 personnes par logement ; ceci nous pousse à dire que les logements, en ville, sont moins chargés qu'à la campagne. Le tableau suivant nous renseigne sur le parc logement en 2008 dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Tableau n° 11 : Estimation du parc logements selon RGPH 2008 par daïra

Désignation des daïras	**Parc Habités Total**	**Logements Dont ACL**	**RGPH 2008 Inhabités**	**Total (habités+ inhabités)**	**TOL Global**	**Dont ACL**
Tizi-Ouzou	**23 879**	**18 889**	**8 111**	**31 990**	**5, 35**	**5, 19**
AEH	8 442	2 805	5 553	13 995	6, 04	5, 89
Azazga	14 011	7 694	9 183	23 194	5, 76	5, 41
Azeffoun	5 977	1 510	6 110	12 087	6, 38	5, 73
Béni-Douala	8 664	5 623	3 214	11 878	5, 63	5, 55
Béni-Yenni	2 691	1 495	2 098	4 789	5, 58	5, 36
Boghni	10 772	7 322	3 441	14 213	6, 50	6, 41
Bouzeguène	8 905	5 008	5 718	14 623	5, 76	5, 54
DBK	13 082	8 195	5 498	18 580	6, 36	6, 13
DEM	**13 013**	**5 007**	**4 387**	**17 400**	**6, 86**	**6, 14**
LNI	8 436	3 414	4 037	12 473	5, 48	5, 53
Iferhounène	4 611	**839**	2 638	7 249	6, 04	6, 15
Maâtkas	6 731	5 875	1 974	8 705	6, 85	6, 85
Makouda	6 036	3 378	1 374	7 410	6, 61	6, 28
Mekla	8 017	1 825	4 331	12 348	5, 87	5, 53
Ouacifs	4 172	1 635	2 072	6 244	5, 92	6, 03
Ouadhias	9 287	6 976	4 192	13 479	5, 97	5, 99
Ouaguenoun	9 908	3 450	2 998	12 906	6, 70	6, 10
Tigzirt	6 194	2 461	4 401	10 595	5, 75	5, 31
Tizi-Ghennif	2 892	3 792	3 792	9 320	6, 70	6, 44
Tizi-Rached	4 560	1 560	1 780	6 340	5, 66	5, 50
Total wilaya	**184 280**	**99 239**	**85 548**	**269 828**	**6, 06**	**5, 82**

Source : RGPH 2008 et nos regroupements.

Comme le montre le tableau n° 11, le TOL global des 21 daïras se situe entre 5,35 et 6,86 personnes par logement pour les daïras de Tizi-Ouzou et Draâ-El-Mizan. Le nombre d'habitants respectif est de l'ordre de 127 677 et 89 257 âmes. Le TOL en ACL est en nette diminution comparativement au TOL global.

Le nombre de logements habités dans les agglomérations chefs-lieux de la daïra d'Iferhounène est faible (soit 839 unités au total) puisque les communes composant cette unité administrative abritent respectivement 566 logements à Iferhounène, 207 logements à Illilten et seulement 66 logements à Imsouhal.

D'une manière générale, le TOL global pour l'année 2008 est inférieur à celui de 2006 ; il était de 6, 71 personnes par logement. La situation de l'habitat dans la wilaya de Tizi-Ouzou s'est améliorée malgré l'existence de logements précaires.

4-1-2 Habitat précaire

Le recensement de l'habitat précaire fait ressortir 3 612 logements et 104 bidonvilles dont 526 logements précaires. La situation de ce type d'habitat sera donnée dans le tableau suivant.

Tableau n° 12: Habitat précaire existant au 31/12/2008 par daïra

Désignation des daïras	**Nombre de bidonvilles**	**Nbre de logts précaires recensés**	**Autres logements précaires**	**Total logements précaires**
Tizi-Ouzou	**12**	**231**	**244**	**475**
AEH	**0**	**0**	**0**	**0**
Azazga	3	13	127	140
Azeffoun	5	0	310	310
Béni-Douala	5	0	131	131
Béni-Yenni	**0**	**0**	**0**	**0**
Boghni	8	14	151	165
Bouzeguène	2	**0**	17	17
DBK	**25**	**52**	**641**	**693**
DEM	**15**	**136**	**507**	**643**
LNI	1	33	88	121
Iferhounène	3	**0**	45	45
Maâtkas	4	16	35	51
Makouda	1	0	43	43
Mekla	2	8	105	113
Ouacifs	1	**0**	32	32
Ouadhias	5	23	167	190
Ouaguenoun	1	**0**	37	37
Tigzirt	**0**	**0**	**0**	**0**
Tizi-Ghennif	9	**0**	339	339
Tizi-Rached	2	**0**	67	67
Total wilaya	**104**	**526**	**3 086**	**3 612**

Source : RGPH 2008.

Aïn-El-Hammam, Béni-Yenni, Tigzirt, ont fourni beaucoup d'efforts pour éradiquer les bidonvilles (agglomération d'abris de fortune, de constructions sommaires réalisées à partir des matériaux de récupération (bidons, tôles, etc.) et les logements précaires. Tigzirt, étant une ville balnéaire, doit surveiller, par le biais des instruments

d'aménagement et d'urbanisme, toutes les opérations de construction et d'aménagement provenant du secteur public et privé pour offrir un cadre urbain agréable aux touristes.

Les daïras de Draâ-Ben-Khedda, Tizi-Ouzou, Tizi-Ghennif et Azeffoun abritent un habitat précaire important. Cependant, compte tenu de l'ampleur du phénomène, générant des effets pervers et multiples sur la santé du citoyen et l'ordre public, un programme d'action urgent et prioritaire pour l'éradication du logement précaire a été engagé en direction de toutes les communes de la wilaya.

4-1-3 Programmes d'habitat

4-1-3-1 Habitat urbain

L'habitat urbain comprend les logements sociaux locatifs, les logements sociaux participatifs, les logements AADL (Agence Nationale d'Amélioration et de Développement du logement), les logements CNEP immobilière, les logements d'astreinte, les logements de l'enseignement supérieur et les logements promotionnels. Le tableau suivant nous présente la situation des actions programmées en matière de toutes ces catégories de logement.

Tableau n°13 : Programme d'habitat urbain en 2008

Types d'habitats programmés	Consistance physique	Logements Cumul fin 2008	Achevés Dont livraison année 2008	Logements en cours	Logements non lancés
Logement social locatif	9 602	4 488	626	3 494	1 620
Logement social participatif	6 814	2 031	517	4 291	492
Logements AADL	1 500	627	327	873	00
Logements CNEP immobilière	542				542
Logements d'astreinte	292	65		61	166
Logements enseignement supérieur	70				70
Logements promotionnels	1 047	160		526	361
Total /Habitat urbain	**19 867**	**7 241**	**1 470**	**9 245**	**3 251**

Source : RGPH 2008 et nos propres calculs.

L'habitat urbain est composé de 19 867 unités, dont 1470 achevées et livrées en 2008, 9245 en cours de réalisation et 3125 non encore lancées. Le programme du

logement social locatif est très important par rapport aux autres programmes vu le nombre de demandeurs de logements qui se trouvent dans une situation financière précaire. Le programme de logements AADL vient en troisième position : 1500 logements sont programmés, 327 unités ont été livrées et 873 sont en cours de réalisation en 2008. 542 logements CNEP immobilière sont programmés mais non encore lancés. Ce programme d'habitat est loin de résorber « le déficit en logement au niveau de la wilaya : 30 000 à 50 000, avec les conséquences sur le prix du logement et sur celui des terrains à bâtir. Le besoin supplémentaire en logements sera de 10 000 à 15 000 par an d'ici 2018 et de 8 000 à 10 000 par an de 2018 à 2028 », selon le Forum sur l'investissement et le développement local, INTHT Tizi-Ouzou, 19, 20, 21 mars 2008.

4-2 Nombre et taille des lotissements

Le lotissement est la première étape à toute opération de construction et aussi une projection de la croissance urbaine de la ville future. Ils ont des superficies assez grandes, ils se situent généralement dans des banlieues des grandes villes ou en périphérie d'agglomérations qui sont susceptibles d'intéresser une clientèle très particulière d'acquéreurs. Dans le cadre des opérations d'urbanisme, la wilaya de Tizi-Ouzou a bénéficié de 242 lotissements ayant une superficie totale de 1 225,653 hectares divisée en 39 585 lots dont 36 274 sont attribués. Le tableau suivant nous donne la répartition spatiale des lotissements à travers la wilaya de Tizi-Ouzou.

Tableau n° 14: Lotissements existants par daïra au 31/12/2009

Désignation des daïras	Nbre de lotissements	Superficies totales (Ha)	Nbre de lots	Nbre de lot distribués
Tizi-Ouzou	**134**	**732,539**	**29 596**	**29 385**
AEH	**1**	**1,62**	**6**	**6**
Azazga	**11**	**94,13**	**1 717**	**734**
Azeffoun	**7**	**37, 348**	**670**	**667**
Béni-Douala	**1**	**3, 79**	**66**	**47**
Béni-Yenni	**0**	**0**	**0**	**0**
Boghni	**5**	**5,41**	**103**	**59**
Bouzeguène	**2**	**21, 06**	**318**	**74**
DBK	**22**	**147,11**	**2 711**	**2 711**
DEM	**17**	**25,3**	**1 681**	**619**
LNI	**6**	**0**	**193**	**0**
Iferhounène	**0**	**0**	**0**	**0**
Maâtkas	**1**	**5,5**	**61**	**61**
Makouda	**2**	**15,8**	**247**	**247**
Mekla	**5**	**9,416**	**123**	**140**
Ouacifs	**0**	**0**	**0**	**0**
Ouadhias	**0**	**0**	**0**	**0**
Ouaguenoun	**4**	**30,922**	**548**	**296**
Tigzirt	**15**	**48, 61**	**886**	**715**
Tizi-Ghennif	**8**	**46,15**	**857**	**448**
Tizi-Rached	**1**	**2,66**	**44**	**2**
Total wilaya	**242**	**1 225,653**	**39 828**	**36 274**

Source : RGPH 2008 et nos regroupements.

Généralement, les communes de montagne n'ont pas bénéficié de lotissements ; c'est le cas de Béni-Yenni, Aïn-El-Hammam, Akbil, Abi-Youcef, Aït-Yahia, Ifigha, Akerrou, Iboudrarène, Yatafen, etc. Le relief ou la nature du sol peuvent rendre impossible ou souvent coûteux les travaux de viabilisation nécessaires à la création de lots constructibles et pour des raisons de même nature, l'emplacement est aussi un critère de choix d'un terrain, car il est important qu'il existe, dans le proche voisinage, les moyens d'assurer cette viabilisation, c'est-à-dire au moins la possibilité de raccordement à une voie d'accès et aux réseaux d'alimentation en eau et en électricité. Cependant, cela ne suffit pas car le terrain ne pourra intéresser un lotisseur que s'il y a une demande en terrain à bâtir suffisamment importante pour en assurer l'écoulement. Et, naturellement, il faut aussi que ce terrain soit situé, au plan réglementaire, en zone constructible ou susceptible de le devenir, ce qui entraîne l'exigence d'un emplacement en zone urbaine ou en zone ayant à devenir urbaine.

On relève l'absence de lotissements dans les daïras des Ouacifs, Ouadhias, Iferhounène et Béni-Yenni ; probablement suite à l'inexistence de terrains plats ou par souci de préserver les terres à bon potentiel agricoles comme c'est le cas aux Ouadhias. Les daïras de Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Draâ-El-Mizan, Tigzirt et Azazga se distinguent du lot avec respectivement 134, 22, 17, 15,11 lots chacune. Cela est dû au nombre d'habitants qu'abritent ces communes et à la disponibilité des terrains prêts à recevoir des constructions. Grâce à son port, la commune de Tigzirt commence à connaître une urbanisation remarquable ; ce qui permettra de renforcer les fonctions spécifiques de la ville.

L'importance du nombre de lots de terrains est due à l'existence d'une importante demande de terrains à bâtir pour satisfaire les différents secteurs (logements, bureaux). On constate que le nombre de lots des différents lotissements est lié directement à la surface de ces derniers. Le prix du mètre carré est dépendant de la distance au centre-ville. « Le citoyen ou le consommateur a plus de commodités en habitant à proximité du centre-ville. A Tizi-Ouzou, le centre-ville colonial abrite encore 90 % de l'ensemble des équipements administratifs, culturels et commerciaux ; pendant que, sur le plan spatial et démographique, la ville s'est multipliée par dix »[1].

[1]H. AÏT-SIDHOUM, op. , cité. , p. 108.

A partir de 1994, l'agence foncière pratique des prix en fonction de l'offre et de la demande du marché foncier. De ce fait, le consommateur achète le lot de terrain au même prix chez le privé qu'à l'agence foncière (secteur public). La surface du lotissement est liée à la distance au centre-ville ; la concentration au centre-ville est très importante, l'offre de terrain y est donc quasiment nulle. Dès qu'on s'éloigne du centre-ville, la disponibilité et donc l'offre des terrains, devient importante. La distance au centre –ville est la principale variable qui détermine le prix des terrains à bâtir.

L'importance du nombre de lotissements montre la dynamique du secteur de la construction, chaque lotissement mobilise les moyens énormes pour son aménagement, sans oublier les coûts de la construction : c'est pour cette raison qu'aucun lotissement n'est achevé : (constructions hétérogènes, absence d'éclairage public, état dégradé des voiries,…).

Les zones d'habitat urbain nouvelles, les zones d'activités, les zones industrielles et les ZEST sont des zones dites réglementées. Elles ont contribué à la réalisation d'une urbanisation directive et planifiée. Ce sont des instruments d'aménagement du territoire.

4-3Nombre de ZHUN (Zones d'Habitat Urbain Nouvelles)

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose de dix (10) ZHUN dont la superficie totale est de 1245,96 hectares ; les superficies viabilisées sont estimées à 217 hectares. Le tableau suivant nous renseigne sur la répartition géographique de ces ZHUN.

Tableau n° 15 : Nombre de Zones d'Habitat Urbain Nouvelles (ZHUN) au 31/12/2009

Communes concernées	Nombre de ZHUN	Superficies en (Ha)	Superficies viabilisées
Tizi-Ouzou	2	750	?
Azazga	1	?	?
DEM	1	63, 96	?
Fréha	1	118	118
Tigzirt	1	70	10
Iflissen	1	115	?
DBK	1	85	85
AEH	1	44	4
Mekla	1	?	?
Dellys	1	?	?
Lakhdaria	1	?	?
Total	**12**	**1245,96**	**217**

Source: RGPH 2008 et notre enquête de terrain, Mai- Novembre 2006.

La Kabylie a bénéficié de (12) douze ZHUN s'étendant sur une superficie de plus de 1245, 96 hectares dont 217 sont viabilisés. Toutes les ZHUN ont besoin d'être viabilisées pour offrir aux habitants des commodités telles que le téléphone, l'électricité, l'assainissement, les espaces verts, le gaz de ville, l'eau potable, les infrastructures d'accompagnement… Ce sont des critères d'urbanité que doit abriter chaque ZHUN avant d'être livrée aux habitants. On constate une dynamique du secteur de la construction dont le coût est très élevé ; chaque ZHUN mobilise des moyens colossaux pour son aménagement, sans oublier les coûts de la construction.

Les faibles superficies viabilisées sont dues au manque de ressources financières nécessaires vu les coûts d'aménagement importants. Dans toutes les ZHUN les aménagements ne sont pas encore achevés, à savoir les voies de desserte, les trottoirs, l'éclairage public, les équipements d'accompagnement et l'ameublement de l'espace (signalisation, bancs publics, parcs de jeux pour enfants, espaces verts) alors que des milliers de personnes y habitent.

Selon B. Benlakhlef « le pays se construit comme beaucoup de pays du Tiers Monde, sur la notion d'Etat- Nation ; c'est l'Etat qui pense, qui dirige, finance, organise l'espace. Seul maître d'œuvre de l'urbanisation, l'Etat algérien a développé une politique du logement qui rappelle, par son caractère rapide et imposant, celle des pays européens au lendemain de la deuxième Guerre Mondiale. Ayant favorisé le zoning comme politique d'occupation du sol, les instruments et outils urbanistiques mis en œuvre jusque-là, ont usé de cette pratique, qui en plaquant ici une ZHUN, là un grand équipement, ailleurs une zone industrielle ou un lotissement, crée un cadre rigide et dissocie les fonctions urbaines »[1]. Entre ZHUN, ZA, ZI, ZEST, lotissements, les espaces périphériques des communes ont changé de physionomie suite aux extensions induites par les besoins en habitat et activités[2].

[1] Revue des sciences humaines et sociales, El-Tawassol, « La région d'Annaba : analyse et perspective », n° 5, Annaba, septembre 1999, p.49.

[2] Propos des présidents d'APC que nous avions interrogés lors de notre enquête de terrain, Mai-Novembre 2006.

4-4 Nombre de zones d'activités et de zones industrielles

En Kabylie, l'industrie s'est confinée essentiellement le long du couloir du Sébaou par la création de multiples unités en activités aujourd'hui, notamment l'ENIEM spécialisé dans la fabrication des produits électroménagers, l'entreprise de COTONNERIE à Draâ-Ben-Khedda, l'entreprise ELECTRO- INDUSTRIES à Fréha, l'ERIAD à Tadmaït, SOCOTHYD aux Issers. Le tissu industriel est complété par d'autres unités de dimension moindre : produits laitiers à Draâ-Ben-Khedda, meubles et menuiseries à Taboukert, briqueteries à Fréha et Tizi-Ouzou, au total, les emplois industriels de la wilaya sont estimés à 11 036 répartis entre 22 entreprises publiques et 4 342 appartenant au secteur privé (RGPH 2008).

On compte aussi 11 394 petites et moyennes entreprises avec un taux de concentration moyen égale à 10, 21 pour mille, le chef-lieu régional occupe la première place avec un taux de 23,11 pour mille.

Pour le chef-lieu de wilaya, l'industrialisation est caractérisée par la Zone Industrielle de Oued-Aïssi (à 08 kilomètres à l'Est de Tizi-Ouzou) ainsi que les zones de petites et moyennes industries implantées un peu partout autour de la ville des « Genêts ». En plus de la ZI, la wilaya de Tizi-Ouzou est dotée de zones d'activités, de zones d'expansions et sites touristiques (ZEST).

4-4-1 Nombre de zones d'activités

Plusieurs localités de la Kabylie ont bénéficié de l'implantation d'une zone d'activité. Il en existe actuellement vingt deux (22) zones d'activités réparties en 19 agglomérations dont la taille varie de 03,41 hectares (Béni Amrane) à 87 hectares (Tizi-Ouzou). La création des zones d'activités et de dépôt répond à des impératifs économiques, et à la nécessité de dégager des espaces appropriés destinés à abriter des unités économiques appelées communément polluantes, ou présentant un caractère nocif pour le milieu urbain et l'espace environnant.

La création des zones d'activités dans les villes –relais est une nécessité absolue ; les premiers effets se feront donc ressentir au niveau de la fixation des populations en vue de limiter le poids des mouvements pendulaires ou quotidiens vers Tizi-Ouzou et cesser l'accentuation des convergences de celles-ci. L'émergence de villes secondaires est sans doute susceptible de fixer les populations localement et permettra un « meilleur équilibre » des relations intra- urbaines. Un réel équilibre entre les agglomérations ne peut se faire que lorsqu'elles accueillent des unités économiques, des commerces, des opérations d'équipements qui conforteront leur urbanisation. L'industrialisation est vue

comme un facteur d'urbanisation et d'aménagement du territoire et de transformation de la société.

La création de zones d'activités va de pair avec la nécessité de restructurer ou redéployer le tissu urbain, notamment par les déplacements de certaines activités dont la présence au centre de la ville engendre des déséquilibres. Pour cela, les raisons justifiant la création de zones d'activités sont multiples telles que : la rétention de population en âge de travailler, le transfert des activités nuisantes existantes dans le tissu urbain, l'initiation du secteur privé à la création d'emplois, le renforcement de la petite et moyenne industrie des secteurs privés qui élargie son champs d'activité aux secteurs non pris en charge par l'Etat. Le tableau suivant nous livre le nombre de zones d'activités, leur superficie totale ainsi que le nombre total de lots créés et cédés.

Tableau n° 16 : Répartition spatiale des zones d'activités (ZA) au 31 / 12/ 2009

Communes et daïras	**Dénomination de la zone d'activité**	**Superficie totale en (Ha)**	**Nombre total de lots**	
			créés	**dont cédés**
Tizi-Ouzou	- Zone de dépôt	31,6	167	160
	- Tala Athmane	87	158	118
Aïn-El-Ham	- Souk-El-Djemaa	3, 31	32	14
Azazga	- Zone d'activité	34, 42	135	00
Fréha	- Zone d'activité	13, 44	58	43
Azeffoun	- Zone d'activité	10, 86	77	73
Boghni	- Zone d'activité	13, 88	85	60
DBK	- Zone d'activité de DBK	41, 12	135	130
	- Z.A de Mouldiouène	5, 11	40	39
Tadmaït	- Zone d'activité	23, 53	111	47
DEM	- Zone d'activité	6, 74	34	15
LNI	- Aboudid	12, 88	59	54
Makouda	- Tifilkout	4, 62	55	00
Boudjima	- Zone d'activité	12, 26	88	00
Mekla	- Zone d'activité	12, 40	59	34
Tigzirt	- Zone d'activité	15, 42	102	04
Tizi-Ghennif	- Zone d'activité	9, 09	67	31
Bordj- Ménaïel	- 02 Zones d'activités	--------	-------	-----
Béni-Amrane	- Zone d'activité	3, 41	-------	------
Dellys	- LES SALES	28, 87	--------	------
Thénia	- N. Abes	-------	-------	------
Total	**Total ZA**	**227, 05**	**1597**	**822**
	Total général (ZA+ZI)	**347, 78**	**1652**	**899**

Source : Annuaire statistique n° 25, édition 2010, p. 37 et notre enquête terrain.

A l'exception des communes de Béni Amrane, Tadmaït et Fréha, toutes les zones d'activités sont implantées dans les chefs-lieux de daïras. La zone de dépôt et celle de Tala Athmane occupent une superficie de 118,6 hectares ; ces zones d'activités sont implantées sur des terres agricoles les plus fertiles de la région. Les 247 lots créés dans les communes de Makouda, Boudjima et Azazga n'ont pas trouvé preneurs suite à l'absence d'investisseurs potentiels dans ces localités et le manque de facilités et d'avantages qui peuvent attirer les acteurs de la vie économique.

Larbaâ-Nath-Irathen et Aïn-El-Hammam sont les seules villes de montagne qui ont bénéficié de l'implantation d'une zone d'activité ; pour le reste, deux axes structurants (R.N. 30 et R. N. 12) accaparent un nombre important de zones d'activités : ce qui crée, par conséquent, une grande mobilité des travailleurs en quête d'un emploi à cause de la concentration des activités économiques dans la vallée et dans la ville de Tizi-Ouzou. Cependant, l'activité industrielle de la région est dominée particulièrement par quelques unités de production d'importance nationale implantées le long du couloir de Sébaou à savoir : le complexe ENIEM à Oued-Aïssi, l'unité SPA Electro-industrie (ex- ENEL) implantée à Fréha, la Cotonnerie de Tizi-Ouzou et la SPA laiterie à Draâ-Ben-Khedda, l'unité de meubles de Taboukert à Tizi-Rached, l'unité SOCOTHYD aux Isser, BCR à Bordj-Ménaïel.

4-4-2 Nombre de zones industrielles

En dehors des considérations strictement économiques, les zones industrielles ont été utilisées pour stimuler une réorganisation des utilisations du sol. L'implantation d'une zone industrielle se révèle un moyen efficace pour donner ou redonner une direction déterminée à la croissance d'une collectivité dans l'espace et pour influer sur le type de la nouvelle industrie venant s'installer dans la collectivité. Seule la commune de Tizi-Ouzou dispose d'une zone industrielle digne de ce nom : zone industrielle Aïssat Idir implantée à Oued-Aïssi. Celle-ci s'étend sur une superficie de 120, 73 hectares qui est totalement viabilisée; 55 lots ont été créés dont 52 sont cédés. Parmi les principales unités implantées dans la zone, on trouve l'ENIEM qui produit des cuisinières, climatiseurs, congélateurs et réfrigérateurs, la SNVI qui assure des prestations de services et d'approvisionnement en pièces de rechanges, NAFTAL qui commercialise le carburant et le gaz butane et l'entreprise ALCHAUD qui fabrique des produits pharmaceutiques, employant respectivement 2 077, 97, 954 et 55 travailleurs[1].

[1]Annuaire statistiques de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 32 et p. 34.

La zone industrielle d'Oued -Aïssi est l'un des employeurs régionaux les plus importants au niveau du marché de l'emploi ; c'est la zone industrielle la plus importante en Kabylie car c'est une source d'emploi non seulement à l'échelle communale mais aussi régionale.

La concentration industrielle dans la zone a induit un effet d'urbanisation intense non pas autour de la zone industrielle mais à proximité immédiate de celle-ci. Une extension urbaine avait une direction préférentielle pour le Sud- Ouest. Ce choix était dicté par les orientations du plan d'urbanisme directeur alors qu'il avait exclu à une certaine période le développement urbain à l'Ouest de Boukhalfa (ex -Guynemer).

Actuellement cette zone fait partie du périmètre urbain de Tizi-Ouzou, où il existe déjà des équipements divers à savoir : écoles primaires, collège, institut agricole, lycée, CFPA, faculté de droit, sûreté urbaine, cité jardin, deux résidences universitaires, cité de 300 logements pour les fonctionnaires de l'université, stade olympique de 50 000 places (en cours de réalisation), coopératives immobilières, maison de retraite, commerces de proximité (cafés, fast-food, pizzerias, alimentations générales, librairies, cybers- café), cabinet médical, dispensaires…

La dynamique urbaine de Tizi-Ouzou a également étendu ses tentacules vers l'Est, c'est-à-dire sur des terres agricoles, dont le PUD le considère comme étant une zone à protéger. Or, il ressort que cette position n'a pas été respectée.

Pour le reste des communes, plusieurs d'entre elles sont dotées en zones d'activités et dépôts, mais le nombre d'emplois créés reste en- deçà des espérances. Au 31 / 12 / 2009, 75 700 personnes étaient en chômage. Quant au taux de chômage, il était estimé à la même date à 18 % (selon la DPAT de la wilaya de Tizi-Ouzou).

4-4-3 Les zones d'expansions et sites touristiques (ZEST)

Les ZEST présentent des potentialités touristiques : forêts, petites plaines, vestiges anciens de Tigzirt, Taksebt, Aït R'houna ; l'axe RN 24 offre des petites plages dispersées entre Dellys et Tigzirt.

Selon le décret exécutif n° 88-232 du 5/11/88, la région kabyle est dotée de dix (10) ZEST. Elles sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau n°17 : Situation des ZEST et des projets d'investissement en Kabylie

Dénomination de la ZEST	Localisation	Superficie Totale (en ha)	Superficie constructible (en ha)
Azeffoun*	Azeffoun	25	17, 45
Sidi Khlifa*	Aït Chafa	635, 5	42, 2
Djemaat Nerbat	Azeffoun Iflissen	171	10
Blerouna	Azeffoun	635	40
Tigzirt(Tassalast)	Tigzirt	168	22
Ferraoun	Tigzirt-Iflissen	70,6	20
Abechar	Iflissen- Tigzirt	116,4	08
Zegzou	Iflissen- Tigzirt	147	05
Takedempt	Dellys	162, 5	26
Salines	Afir	137, 5	62, 10
Total	**10**	**2 273**	**164, 65**

Source : Notre enquête de terrain Mai- Novembre 2006 actualisée en octobre 2011.

* Seules les plages de Sidi-Khelifa et Azeffoun sont aménagées et viabilisées.

Les forêts[1] offrent des possibilités de chasse et de loisirs. Les ZEST peuvent accueillir jusqu'à 45 430 baigneurs / jours. Toutes les ZEST sont traversées par la RN 24 ; elles se trouvent à moins de 200 km des aéroports Houari Boumediene et Béjaïa, à moins de 100 km des ports de Tigzirt, Dellys et à plus de 100 km du port de Béjaïa.

Les ZEST sont équipées en infrastructures de base : centrales téléphoniques, ligne de moyenne et haute tension, alimentation en eau potable par le biais des forages, des réservoirs de stockage ou à partir des conduites qui traversent certaines d'entre elles à l'exception de Djemaat Nerbat où le réseau d'AEP est inexistant[2].

Les plages Sidi-Khelifa et Abechar ne sont pas raccordées au réseau d'assainissement et cela pourrait provoquer la pollution de la faune marine et un risque de maladies infectieuses pour les baigneurs.

[1] Forêts: Tigrine, Azzouza, Tamgout, Taksebt, Mizrana…

[2] Information communiquée par la direction du tourisme et de l'artisanat de la wilaya de Tizi-Ouzou, mars 2012.

Par conséquent, si les élus locaux veulent attirer davantage d'estivants, il est indispensable de leur fournir l'eau potable et raccorder ces plages au réseau d'assainissement. Le tourisme a un apport considérable dans l'économie des communes où sont implantées ces différentes ZEST comme la création d'emplois, d'activités induites de commerces et d'artisanat. Tous ces espaces locaux jouissent de plusieurs atouts favorables pour le tourisme. Vu l'insécurité qui a prévalu depuis plus d'une décennie, les élus locaux constatent une marginalisation ascendante de l'activité touristique.

Par exemple, au temps des colons, Dellys était un espace résidentiel de détente et de loisir vu son climat, son paysage et son cadre de vie agréable. Une série de Bungalows, restaurants, bars, hôtels et piscines ont été bâtis, mais après l'indépendance ces accessoires de vacances ont changé de vocation pour devenir des lieux d'administration, d'habitation. Actuellement, seuls trois hôtels existent, un au centre-ville deux autres sont implantés à l'intérieur de la ZEST Takedempt où les travaux ont stagné.

Section 5 : Les équipements d'infrastructure (voirie, électricité, gaz de ville, assainissement, eau potable et télécommunications)

Logements et activités nécessitent de nombreux services et équipements. Outre la desserte[1] par les réseaux de transport, il faut d'abord assurer la viabilisation des terrains avant de construire (équipements d'infrastructure) puis assurer l'approvisionnement en eau, électricité, gaz de ville, et enfin réaliser le réseau d'assainissement pour l'évacuation des eaux usées. Un espace est donc qualifié d'urbain s'il est doté d'équipements d'infrastructure :

5-1 La voirie

« La wilaya de Tizi-Ouzou est reliées aux différentes wilayas limitrophes : Alger, Bouira, Boumerdes et Béjaïa ainsi qu'aux autres chefs- lieux de wilaya (21 daïras et 67 communes), grâce à un réseau routier en constante amélioration »[1] souligne L. HANTOUR.

En Kabylie, le réseau routier est assez important pour permettre son désenclavement. Il est hiérarchisé comme suit :

[1] L. HANTOUR, « Guide touristique de la wilaya de Tizi-Ouzou », édité par la Sarl SAEC, Alger, 2011, p. 179.

5-1-1 Les routes nationales: les principales sont les suivantes :

Route Nationale n° 5 (R.N 5) : dessert Thénia, Béni- Amrane, Lakhdaria, Aomar ;

Route Nationale n° 12 (R.N 12) : traverse plusieurs communes telles que : Thénia, Issers, Bordj - Ménaïel, Naciria, Tadmaït, Draâ – Ben - Khedda, Tizi-Ouzou, Tizi - Rached, Azazga, Yakouren, etc. ;

Route Nationale n° 24 (R.N 24) : traverse les communes de Naciria, Baghlia, Benchoud, Dellys, Afir, Iflissen, Tigzirt, Mizrana, Azeffoun, Ait- Chafa, Béjaïa ;

Route Nationale n° 25 (R.N 25) : cet axe traverse les territoires des communes de Draâ – Ben – Khedda, Aït – Yahia Moussa, du sud au nord, elle relie la R.N 5 au niveau de Aomar (wilaya de Bouira) à la R.N 12 à Draâ – Ben –Khedda ;

Route Nationale n° 15 (R.N 15) : traverse les communes de Larbaâ – Nath – Irathen, Aït – Aggouacha, Aïn – El – Hammam ; Route Nationale n° 30 (R.N 30) : traverse les communes de Draâ –El Mizan, Ain- Zaouia, Mechtras, Tizi N'Tléta, Boghni, Ouadhias, Ouacifs. La Grande- Kabylie, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, est traversée par 609,453 Km de routes nationales (dont seulement 524,685 km en bon état). Chaque route nationale est un axe structurant pour les communes qu'elle traverse : réseaux collectifs, habitat, équipements collectifs, activités commerciales et artisanales. La Grande- Kabylie dispose aussi d'autres routes nationales telles que : R.N 20, R.N 68, R.N 71, R.N 72, R.N 73.

5-1-2 Les chemins de wilaya : 652,273 km désenclavent la région dont seulement 28,455 km sont en mauvais état. La diffusion du fait urbain dans la contrée kabyle relève de l'existence d'axes routiers abritant constructions, activités de commerce et services de proximité, implantations d'entreprises de taille petite et moyenne, réalisation d'équipements socio-économiques : ces routes sont les principaux axes d'urbanisation.

5-1-3 Les chemins communaux : l'essentiel du réseau routier est constitué de chemins communaux totalisant 3 703,173 km. Globalement, la Kabylie, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, est dotée d'un réseau routier assez dense, soit 3 000,159 Km revêtus. Les collectivités locales doivent donc s'occuper de l'entretien des routes afin d'assurer la sécurité routière aux différents utilisateurs.

5-1-4 Les pistes agricoles et sociales : se trouvent à l'extérieur des villes mais aussi à l'intérieur de celles-ci essentiellement dans les zones d'habitat individuel illicite. Elles sont dépourvues de tout aménagement (éclairage, assainissement...). En dépit de son relief accidenté, 702,856 Km de pistes participent au désenclavement du territoire Kabyle. « Le développement du réseau routier et la généralisation des transports ont

engendré une urbanisation le long des axes routiers, le passage d'une urbanisation tentaculaire à une urbanisation continue et l'émergence des activités commerciales, artisanales, autour des arrêts et gares routières »[1].

5-1-5 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est moins densifié voire insignifiant si on le compare avec le réseau routier. La région Kabyle compte un peu plus de 120 Km de voie ferrée, ce qui est loin de soulager les opérateurs économiques des coûts de transport exorbitants. La réalisation de la voie ferrée reliant Tizi-Ouzou à Oued – Aïssi constitue un atout certain dans le développement des entreprises qui sont implantées tout au long de la route nationale n° 12. Aujourd'hui, « la route est conçue, perçue, utilisée comme un axe de « désenclavement » des populations fixées localement, de « développement économique », de progrès social, de modernisation technique, de civilisation matérielle, d'intégration de la nation et du territoire national ; elle permet à l'Etat de réaliser ses desseins, c'est-à-dire contrôler l'espace, de pénétrer les villages, de gérer les populations, de surveiller la société, d'occuper le terrain… »[2].

« Des kilomètres de routes et de pistes carrossables, tissées comme une toile d'araignée, encadrent le territoire kabyle, irriguent les villages, organisent les flux migratoires et économiques entre la montagne, la vallée et les villes. « Des échanges se font de village au chef-lieu de commune, de daïra ou de wilaya, c'est-à-dire avec Tizi-Ouzou. Les navettes de véhicules dans le sens villages- villes et inversement, commencent tôt le matin pour ne s'arrêter que tard le soir. Depuis l'indépendance du pays, ces grands axes routiers sont transformés en axes d'aménagement, en corridors d'industrialisation et enfin en couloir de développement »[3]. Ce réseau routier a grandement développé et renforcé la mobilité des ménages, des touristes, des agents économiques.

5-1-6 Les infrastructures portuaires

La Kabylie dispose d'une façade maritime de 85 km de long soit 7 % de la côte maritime algérienne. La frange ou bande côtière couvre six (06) communes (Dellys, Tigzirt, Mizrana, Iflissen, Azeffoun, Aït- Chafa).

---

[1] A. TESSA, op, cité, p. 290.

[2] Md. DAHMANI et collectif, op, cité, p. 111.

[3] Md. DAHMANI, op. , cité., p. 115.

Elle a bénéficié de deux ports mixtes (pêche et commercial) et d'un port de pêche implantés respectivement à Azeffoun, Dellys et Tigzirt.

Le tableau suivant nous donne les capacités d'accostage pour les trois ports.

Tableau n° 18 : Situation de la flottille dans les trois ports de pêche en Kabylie (31/12/2009)

Port d'Azeffoun	Port de Tigzirt	Port de Dellys
Capacité d'accostage 01 bateau de 3000 t 05 Chalutiers 15 Sardiniers 30 Petits métiers Infrastructures existantes 01 Halle à amarrer 01 Station de carburant 01 Fabrique de glace 53 Cases pêcheurs	Capacité d'accostage 02 Chalutiers 05 Sardiniers 24 Petits métiers 50 Plaisanciers Infrastructures existantes 60 Cases pêcheurs	Capacité d'accostage 08 Chalutiers 31 Sardiniers 97 Petits métiers Infrastructure 01 fabrique de glace 03 Chambres froides 01 Conserverie poisson 01 Station de ravitaillement Des locaux de pêcheurs

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p. 63, et le PDAU révisé de Dellys, 2006, p. 22 et 23.

Ces trois ports seront des équipements structurants pour le développement de ces trois villes côtières. Pour l'heure, ils emploient pour le collectif marin 293 personnes dont 114 patrons, 24 mécaniciens et 155 marins. Pour ce qui est de la flottille de pêche, nous relevons 15 chalutiers, 51 sardiniers et 147 petits métiers.

La mauvaise organisation, l'insuffisance des aires d'activité, les difficultés d'accostage et d'amarrage sont autant de problèmes qui ont réduit le port de Dellys à un port de tourisme et de pêche au lieu d'être exploité selon sa juste valeur pour le commerce et être en mesure de satisfaire une demande régionale en pleine croissance.

A l'instar des autres régions d'Algérie, la Grande –Kabylie est équipée de tous les réseaux : électricité, gaz de ville, alimentation en eau potable, assainissement.

5-2 Electricité

Rien que pour la wilaya de Tizi-Ouzou, le nombre de foyers raccordés en électricité s'élève à 257 431 ménages (sur un total de 269 828) donnant un taux de raccordement de 95, 41 %. Beaucoup d'efforts ont été fournis dans ce sens dans le cadre des P.C.D (Plan de Développement Communal). Le tableau suivant nous livre la situation de l'électrification par daïra.

Tableau n° 19 : Electrification par daïra au 31/12/2009

Désignation des daïras	Nombre de foyers	Nombre de foyers électrifiés	Taux d'électrification global
Tizi-Ouzou	31 990	30 119	94, 15
AEH	13 995	13 376	95, 58
Azazga	23 194	22 441	96, 75
Azeffoun	12 087	11 458	94, 80
Béni-Douala	11 878	11 561	97, 33
Béni-Yenni	4 789	4 500	93, 97
Boghni	14 213	13 674	96, 21
Bouzeguène	14 623	14 208	97,16
DBK	18 580	17 562	94, 52
DEM	17 400	16 480	94, 71
LNI	7 599	7 485	98, 50
Iferhounène	7 249	7 073	97, 85
Maâtkas	8 705	8 321	95, 59
Makouda	4 221	4 047	95, 88
Mekla	12 348	12 089	97, 90
Ouacifs	6 244	5 932	95, 00
Ouadhias	13 479	12 937	95, 98
Ouaguenoun	13 479	11 688	90, 56
Tigzirt	10 595	10 178	96, 06
Tizi-Ghennif	9 320	8 869	95, 16
Tizi-Rached	6 340	6 031	95, 13
Total wilaya	**269 828**	**257 431**	**95, 41**

Source : Notre enquête de 2006 actualisée selon les données de l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, 2009, édition 2010, p.44 et 45.

La wilaya est électrifiée à 95, 41 %, un taux qui est très significatif (contre 97 % à l'échelle nationale) ; en effet, la couverture en énergie électrique a connu une amélioration remarquable. Néanmoins, ils restent 12 397 foyers n'ayant pas bénéficié d'électricité et cela peut être expliqué par l'existence de constructions nouvelles et de maisons se situant dans les zones éloignées du réseau électrique.

5-3 Le gaz de ville

Pour le gaz naturel, 25 localités sont raccordées au réseau. Le nombre d'abonnés est de 67 760. Le taux de raccordement est de 25,11 %. Ce taux explique que ce type d'énergie commence à se généraliser au niveau des villages et agglomérations urbaines. Le tableau suivant nous donne la liste des localités alimentées par le gaz naturel.

Tableau n°20 : Liste des agglomérations alimentées en gaz naturel au 31/12/2009

Nom de l'agglomération	Nombre de foyers raccordés	Taux de pénétration (%)
Tizi-Ouzou	23 844	**77,9**
AEH	1 170	22,7
Abi Youcef	168	10,1
Aït-Yahia	417	10,8
Azazga	6 830	**80,5**
Fréha	3 703	**66,8**
Yakouren	172	5,2
Béni-Douala	400	9,0
Béni-Zmenzer	2 048	**73,4**
Draâ-Ben-Khedda	5 655	**88,5**
Tadmaït	2 134	**52,1**
Tirmitine	257	8,2
Draâ-El-Mizan	2 902	43,4
Aïn-Zaouia	1 180	38,8
Frikat	1 559	**72,1**
Tizi-Ghennif	2 472	**51,8**
Boghni	3 639	**59,1**
Assi-Youcef	1 524	**59,1**
Mechtras	1 713	**72,5**
Bouzeguène	341	2,2
Larbaâ-Nath-Irathen	1 141	15,9
Irdjen	210	7,2
Iferhounène	1 418	**50,0**
Mekla	3 862	**63,8**
Aït-Khellili	353	12,0
Ouadhias	1 704	47,6
Aït-Bouadou	387	12,9
Tizi-N'Tlata	868	16,6
Ouaguenoun	2 368	**86,8**
Aït-Aïssa-Mimoun	681	20,3
Tizi-Rached	1675	30,8
Total Wilaya	**76 795**	**31,6**

Source : Enquête terrain mai- novembre 2006, actualisée selon les données de l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p.42 et 43.

Plus de la moitié des foyers des localités de la wilaya est raccordée au gaz de ville ; il s'agit de : Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha, Béni-Zmenzer, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Tizi-Ghennif, Boghni, Assi-Youcef, Mechtras, Iferhounène, Mekla, Ouaguenoun. Le taux de raccordement se situe entre 50, 00 et 88,5 %. Un bon nombre de ces localités sont des chefs- lieux de daïra.

D'autres localités telles que Draâ-El-Mizan, Aïn Zaouia, Ouadhias, Tizi-Rached, présentent un taux de raccordement se situant entre 30, 8 et 47, 6 % ; celui-ci est donc supérieur à la norme nationale (soit 24 %).

Aïn-El-Hammam, Abi-Youcef, Ait-Yahia, Yakouren, Béni-Douala, Tirmitine, Bouzeguène, Larbaâ-Nath-Irathen, Irdjen, Aït-Khellili, Aït-Bouadou, Tizi-N'Tlata, Aït-Aïssa-Mimoun, n'ont pas encore atteint la norme nationale. Excepté les localités de Tizi-N'Tlata, Tirmitine, Aït-Aïssa Mimoun, celles-ci sont toutes des agglomérations de montagne au relief accidenté et c'est peut être cette raison qui explique la difficulté de raccordement au réseau de gaz naturel. Trois chaînes d'alimentation peuvent être dégagées :

a- Tadmaït, Draâ-Ben-Khedda, Tirmitine, Tizi-Ouzou, Aït-Aïssa-Mimoun, Ouaguenoun, Tizi-Rached, Mekla, Fréha, Azazga, Bouzeguène, Yakouren ;

b- Béni-Zmenzer, Béni-Douala, Ouadhias, Aït-Bouadou, Mechtras, Assi-Youcef, Tizi-N'Tlata Boghni, Aïn-Zaouia, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Frikat ;

c- Irdjen, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Abi-Youcef, Aït-Yahia, Iferhounène, Aït-Khellili.

« Toutefois, il est à signaler qu'après l'achèvement des programmes alloués à la wilaya à savoir le programme complémentaire, le programme complémentaire de soutien à la croissance et le programme spécial, le taux de pénétration du gaz de ville passera à 60 % en 2014 »[1].

Pour les raisons de rentabilité et de coûts minimums, la SONELGAZ choisit seulement d'alimenter les localités à forte densité démographique. Le taux de raccordement moyen pour la wilaya de Tizi-Ouzou (31,6 %) est très satisfaisant puisqu'il dépasse la norme nationale. Même les communes de montagne (Larbaâ-Nath-Irathen, Aït-Khellili, Iferhounène, Aïn-El-Hammam, Irdjen, Abi-Youcef, Aït-Yahia) en sont pourvues pour faire face à l'hiver qui est rude en ces endroits.

5-4 Les réseaux d'assainissement

La situation de l'assainissement telle qu'elle se présente dans notre zone d'étude s'est beaucoup améliorée durant ces dernières années. La population de la wilaya est raccordée à 83 % au réseau d'assainissement ; d'où la nécessité du traitement des eaux usées. Le tableau suivant nous donne le nombre de la population touchée et le taux de raccordement au réseau pour la wilaya de Tizi-Ouzou.

[1] L. HANTOUR, op, cité, p. 191.

Tableau n° 21 : Raccordement au réseau d'assainissement par daïra au 31/12/2009

Désignation des daïras	Population concernée	Taux de raccordement au réseau (en %)
Tizi-Ouzou	134 372	98
AEH	51 513	100
Azazga	65 800	85
Azeffoun	21 883	58
Béni-Douala	44 758	91
Béni-Yenni	14 025	92
Boghni	67 370	98
Bouzeguene	45 800	90
Draâ-Ben-Khedda	32 757	39
Draâ-El-Mizan	59 587	66
LNI	44 400	92
Iferhounène	28 223	100
Maâtkas	26 230	56
Makouda	36 675	94
Mekla	44 280	96
Ouacifs	22 011	88
Ouadhias	55 517	100
Ouaguenoun	61 093	91
Tigzirt	33 440	93
Tizi-Ghennif	21 199	49
Tizi-Rached	26 003	100
Total wilaya	**936 937**	**83**

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p. 72, 73et notre enquête terrain mai- novembre 2006.

Généralement, ce taux est plus marquant en milieu urbain qu'en milieu rural en raison du retard dans les mentalités des montagnards. Dans certaines communes, c'est toute la population qui s'y oppose[1]. C'est donc toujours les agglomérations chefs-lieux et les agglomérations secondaires structurées qui sont couvertes de réseaux d'assainissement, quant aux rejets des agglomérations secondaires, ces derniers vont directement vers les fosses septiques ou dans les oueds et talwegs.

Avec un taux de raccordement de 83 % soit une population concernée de 936 937 habitants, on compte onze (11) stations d'épuration dont six (06) en service (Boghni, Tizi-Ouzou Ouest et Tizi-Ouzou Est, Azeffoun, Tadmaït et Tigzirt »[2].

[1] Enquête-terrain, Mai- Novembre 2006.

[2] L. HANTOUR, op. Cité. p.161.

En plus des onze (11) stations d'épuration, on adjoint vingt –deux (22) bassins de décantation, deux cent trois (203) bassins de filtration. Mais cela reste toujours insuffisant au vu des eaux usées et des rejets liquides des entreprises industrielles qui risquent de poser un sérieux problème de pollution de l'environnement naturel. Les réseaux d'assainissement génèrent des eaux usées par les habitants, la quantité étant estimée à 120 litres par habitant par jour par an.

Beaucoup d'efforts sont à fournir en matière d'acheminement et de traitement, du fait que la nappe phréatique de l'oued Sébaou risque d'être polluée par les rejets domestiques, et ceux émanant de la zone industrielle sise à Oued- Aïssi et les huileries traditionnelles implantées dans la région.

Il est souhaitable de doter davantage d'agglomérations en infrastructures adéquates d'évacuation et de traitement des eaux usées, construire d'autres stations d'épuration, et relier les villages non encore raccordés au réseau d'assainissement, puisque sur les soixante sept communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, quinze seulement ont atteint le taux de 100 % [1].

C'est le même cas de figure qui se présente du côté des villes de Lakhdaria, Kadiria, Béni- Amrane, Bordj-Ménaïel…, qui évacuent, elles aussi, leurs eaux usées vers l'Oued Isser. Le fait qu'elles soient déversées directement dans le milieu naturel et à ciel ouvert, sans le moindre traitement, peut constituer malheureusement, de graves dangers à la santé publique.

5-5 Alimentation en eau potable (A.E.P)

En général, la situation de l'A.E.P est satisfaisante en Grande- Kabylie si on excepte les communes de Assi - Youcef, Chabet – El Ameur, Lakhdaria dont les pénuries sont connues même en hiver. Le taux de raccordement au réseau d'AEP est de 98 %.

Plus de la moitié des communes ont atteint un taux de raccordement de 100%, puisque la Kabylie, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, dispose de 1 201 réservoirs et châteaux d'eau d'une capacité de 311 410 m^3 ; de 20 629 puits et de 410 de bornes fontaines.

[1]AEH, Akbil, Abi-Youcef, Aït-Yahia, Assi- Youcef, Iferhounène, Illilten, Imsouhal, Ouadhias, Aït-Bouadou, TNT, A. Gueghrane, Ouaguenoun, Tizi-Rached, Aït-Oumalou.

Le niveau de satisfaction des besoins en AEP peut être apprécié à travers le tableau suivant :

Tableau n° 22 : Alimentation en eau potable par daïra au 31/12/2009

Désignation des daïras	Volume d'eau distribué par jour (en m3)	Dotation L/J/Habitant
Tizi-Ouzou	**39 763**	**290**
Aïn-El-Hammam	7 341	143
Azazga	**13 871**	**164**
Azeffoun	3 125	83
Béni-Douala	6 502	133
Béni-Yenni	**2 277**	**150**
Boghni	5 330	78
Bouzeguène	6 381	125
Draâ-Ben-Khedda	**14 808**	**175**
Draâ-El-Mizan	6 097	68
Larbaâ-Nath-Irathen	**7 043**	**150**
Iferhounène	**4 262**	**151**
Maâtkas	5 345	114
Makouda	3 718	95
Mekla	5 172	113
Ouacifs	**3 750**	**150**
Ouadhias	5 314	96
Ouaguenoun	**11 367**	**169**
Tigzirt	5 034	140
Tizi-Ghennif	4 731	100
Tizi-Rached	**3 900**	**150**
Total wilaya	**152 997**	**132**

Source: Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p. 66, 67.

La quantité d'eau distribuée dans les 21 daïras de la wilaya de Tizi-Ouzou est de 152 997 m^3 par jour ; soit 132 l/j/h. Cette dotation reste en- deçà de la moyenne nationale de 150 l/j/h ;

Neuf daïras sont bien desservies en eau puisqu'elles reçoivent respectivement 3 750 et 39 763 mètres cube par jour ; soit l'équivalent de 150 à 290 litres par jour et par habitant. La situation est peut être acceptable puisque plus de la moitié des communes ont atteint un taux de raccordement au réseau d'AEP de 100 %.Plusieurs daïras n'arrivent pas à satisfaire la demande grandissante des citoyens ; et cela est dû à l'accroissement des besoins de la population en eau, aux pannes mécaniques fréquentes, à la corrosion des réseaux. La dotation en eau se situe entre 68 et 143 l/j/h.

L'éducation, la santé, les réseaux collectifs ont contribué à améliorer l'IDH. L'espérance de vie est de 75 ans (contre 48 ans en 1954).

En matière d'environnement, la wilaya de Tizi-Ouzou est confrontée au problème de déchets ménagers, à la prolifération d'un nombre important de décharges non contrôlées, aux unités polluantes, au manque d'espaces verts et de jardins publics. Cette situation peut être résumée dans le tableau suivant :

Tableau n° 23 : Situation du secteur de l'environnement dans la wilaya de Tizi-Ouzou au 31/12/2009

Désignation des daïras	**Nombre de centres d'enfouissement**	**Nombre de décharges contrôlées**	**Nombre de décharges non contrôlées**	**Volumes De déchets traités (tonnes/j)**	**Nombre d'unités polluantes**	**Espaces verts jardins publics**
Tizi-Ouzou	01 Intercommunal (en exploitation)	01	14	30,00	445	06
AEH		02	90	12,30	120	03
Azazga		02	43	18,75	150	01
Azeffoun		02	96	09,00	33	01
Béni-Douala		03	28	12,00	47	00
Béni-Yenni		02	21	03,90	16	01
Boghni		02	81	16,80	191	00
Bouzeguène		01	61	12,90	97	00
DBK		01	70	18,90	55	06
DEM	01 Intercommunal (en exploitation)	01	97	21,90	119	03
LNI		01	43	10,50	67	06
Iferhounène		01	54	07,50	46	03
Maâtkas		01	70	11,40	134	00
Makouda		01	45	09,30	16	00
Mekla	01 Intercommunal (en exploitation)	01	45	15	65	00
Ouacifs		00	26	06	24	02
Ouadhias		01	38	13,80	79	01
Ouaguenoun		03	91	15,90	102	00
Tigzirt		01	104	11,40	23	02
Tizi-Ghennif		01	82	08,10	88	01
Tizi-Rached		01	36	06,30	100	01
Total wilaya	**03 Intercommunaux**	**29**	**1235**	**271, 65**	**2017**	**37**

Source : Enquête terrain, Mai-Novembre 2006, actualisée en 2009 auprès de la DPAT de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Le nombre pléthorique des décharges non contrôlées dans la wilaya de Tizi-Ouzou démontre l'absence de prise en charge du secteur de l'environnement. A cela s'ajoutent le manque d'espaces verts et de jardins publics.

5-6 Postes et télécommunications et les NTIC (Internet –Téléphone portable)

Les espaces de la Kabylie sont raccordés aux lignes de télé automatiques. Le fax et l'Internet ont envahi les administrations centrales et les universités.

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose de 162 bureaux de poste dont la totalité est, des recettes de plein exercice. La densité postale est d'un bureau de poste pour 8066 habitants. Par ailleurs, sur les 162 bureaux de poste que compte la wilaya, 108 bureaux sont raccordés au réseau informatique, soit un taux d'informatisation de 66 % et 19 bureaux sont actuellement en cours d'informatisation. Pour les bureaux restants, leur informatisation est programmée[1]. Pour ce qui est des télécommunications, le tableau n° 24 nous donnera la situation suivante :

Tableau n°24 : Situation des télécommunications dans la wilaya de Tizi-Ouzou au 31/12/2009

Bureaux de poste	Centres téléphoniques	Kiosques	Multi services	Abonnés au téléphone	Abonnés à Internet
Nombre	Capacité (lignes)	Nombre	Capacité (en lignes)		
162	98 / 109 676	1741	7330	86 607	16 895

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, édition n° 24, janvier 2010, p.78.

La wilaya de Tizi-Ouzou est desservie par 98 centres téléphoniques, totalisant une capacité globale de 109 676 lignes dont 86 607 sont en pleine exploitation. On dénombre 162 bureaux de postes implantés dans les 67 communes de la wilaya ; les chefs-lieux de daïra et des communes des wilayas de Bouira et Boumerdes disposent à leur tour d'un réseau de télécommunication moderne.

Généralement, toutes les petites villes sont pourvues d'un bureau de poste et rares sont celles qui ont un guichet de banque. Les villes moyennes sont équipées car les banques desservent une population plus nombreuse que les bureaux de poste.

[1] L. HANTOUR, op, cité, p. 173.

La clientèle potentielle des banques ne varie pas en fonction de l'éloignement des pôles urbains. Le tableau suivant nous donne la situation de ce secteur à travers les daïras de la wilaya de Tizi-Ouzou :

Tableau n° 25 : Situation du secteur postes et télécommunications dans la wilaya de Tizi -Ouzou au 31/12/2009

Désignation des daïras	Bureaux de postes		Centres téléphoniques		Nombre d'abonnés au téléphone	Nombre d'abonnés à Internet
	Total	Dont RPE	Nbre	Capacités (en lignes)		
Tizi-Ouzou	**11**	**11**	**14**	**37 860**	**23 992**	**5 712**
AEH	**09**	**09**	**10**	**9 398**	**3 784**	537
Azazga	**14**	**14**	**07**	**11 536**	**7 681**	**2 233**
Azeffoun	05	05	06	1 406	1 544	136
Béni-Douala	07	07	07	5 280	3 6 55	228
Béni-Yenni	05	05	08	6 280	4 022	405
Boghni	07	07	08	6 096	3 357	865
Bouzeguène	07	07	05	4 048	2 124	390
DBK	**08**	**08**	**08**	**8 536**	**5 263**	1 496
Draâ-El-Mizan	**13**	**13**	**07**	**6 536**	**4 427**	**607**
LNI	**08**	**08**	**08**	**9 784**	**6 193**	**1 026**
Iferhounène	04	04	05	3 536	1 607	213
Maâtkas	05	05	04	4 024	2 522	134
Makouda	07	07	02	1 024	752	156
Mekla	**09**	**09**	**05**	**5 816**	**2 531**	**560**
Ouacifs	03	03	03	1 536	763	161
Ouadhias	**09**	**09**	**06**	**5 536**	**3 734**	**663**
Ouaguenoun	**11**	**11**	**04**	**3 272**	**1 221**	**-**
Tigzirt	**09**	**09**	**05**	**6 024**	**4 062**	**732**
Tizi-Ghennif	07	07	04	2 768	1 140	193
Tizi-Rached	04	04	05	4 176	2 972	330
Total wilaya	**162**	**162**	**98**	**109 676**	**86 607**	**16 895**

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, édition 2010, n°25 et nos regroupements.

Les recettes de distribution ont été reclassées par les services postaux en Recettes de Plein Exercice (RPE). Sur les 162 bureaux existants sur le territoire de la wilaya, 16 bureaux sont fermés pour des raisons de sécurité.

La répartition géographique des bureaux de postes n'est pas uniforme ; leur nombre varie entre 03 (aux Ouacifs) et 11 (à Tizi-Ouzou).

Sur les 162 bureaux de postes, 101 établissements reviennent aux daïras d'Azazga (14), Draâ-El-Mizan (13), Tizi-Ouzou (11), Ouaguenoun (11), Aïn-El-Hammam (09),

Mekla (09), Ouadhias (09), Tigzirt (09), Larbaâ-Nath-Irathen (08), Draâ-Ben-Khedda (08). 98 centres téléphoniques offrent une capacité de 109 676 lignes ; le nombre d'abonnés au téléphone est de 86 607. Tizi-Ouzou, Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Draâ-Ben-Khedda, Draâ-El-Mizan, Béni-Yenni, Boghni, Tigzirt s'accaparent du plus grand nombre d'abonnés, celui-ci varie entre 3 357 et 23 992. Ce sont d'anciens centres de colonisation qui ont déjà bénéficié de cet équipement.

Le nombre d'abonnés à Internet est de 16 895 ; ce sont les daïras de Tizi-Ouzou, Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Larbaâ-Nath-Irathen, Tigzirt, Draâ-El-Mizan qui ont le plus d'abonnés ; ce moyen de communication reste nouveau mais se développera d'une manière certaine à l'avenir. Les localités d'Aït-Yahia, Aghribs, Akerrou, Yatafen, Tizi-N'Tlata, Aït-Aïssa-Mimoun, Ouaguenoun, Timizart n'ont pas encore de foyers raccordés au réseau Internet ; cela peut être expliqué par l'indifférence accordée à ce moyen d'information vu l'esprit rural qui y règne.

« Le développement économique et social enclenché depuis les années 1960-1970 atteint quasiment tous les espaces et crêtes. Il a pénétré tous les villages et le mode de vie des populations montagnardes : routes, ou pistes, eau potable, assainissement et hygiène publique, électricité, éducation, santé, téléphone, Internet et télévision numérique, services commerciaux, transport, administrations publiques et sécurité, formations professionnelles et études universitaires, emplois locaux ou régionaux, habitat local ou régional, culture et loisirs, mouvements associatifs »[1].

En croisant les critères précédemment évoqués, nous avons donc effectué un essai de sélection de petites et moyennes villes qui constitueront notre assortiment d'étude. Sur un peu plus de 70 villes candidates au titre de petites et moyennes villes, nous en avons retenu respectivement 44 et 4, soit environ 63 % de la population de villes nommées. Vingt quatre (24) d'entre elles sont donc écartées, la plupart du temps pour des raisons de critères incomplètes (Akbil, Aomar, Ath-Aïssi, Iboudrarène, Iferhounène, Béni-Amrane, …) même quand elles atteignent une taille démographique remarquable. Certaines villes nous semblent provisoirement exclues parce que temporairement écartées du réseau urbain (insuffisance d'équipements, nombre d'habitants au chef-lieu,…) mais, de part leur position et leurs potentialités, elles devraient un jour prochain rejoindre la liste des petites et moyennes villes :

[1]Md. DAHMANI et collectif, op, cité p. 118.

Aomar, Iferhounène, Iboudrarène, Akbil, Béni Amrane, Ath Aïssi… Ecartées de notre liste, ces localités potentielles figurent dans le tableau suivant :

Tableau n° 26 : Liste de quelques localités écartées du réseau urbain

Localités	Potentialités
Tirmitine, Ath-Aïssi, Béni Amrane, Aomar. Iferhounène, Iboudrarène et Akbil	Potentiel agricole à exploiter Tourisme de montagne, main-d'œuvre jeune et abondante, artisanat traditionnel : poterie, tissage, vannerie, etc.

Source : Enquête terrain, Mai -Novembre 2006.

Les villes ne peuvent exister sans une multiplication d'équipements matériels dotés souvent d'une indivisibilité, avec qui on entretient souvent des relations de clientèle. Grâce à ces équipements, la Kabylie connaît un relatif essor urbain et une modernisation du réseau routier. Dans cette région, réside donc la force d'impulsion constituée de centres urbains, d'activités économiques, d'établissements de formation, etc.

Après l'indépendance de l'Algérie, la Kabylie déshéritée connaît de profondes mutations qui sont induites par le développement économique et social des 50 dernières années. Les implantations industrielles (ZI, ZA), le programme spécial, le développement urbain, la généralisation des équipements…sont autant de facteurs qui jouent sur les transformations socio-économiques et spatiales de la région. Les équipements publics désenclavent les zones montagneuses et les mettent en contact avec la civilisation urbaine et industrielle.

L'espace local se structure, se réorganise et se réaménage autour de nouveaux bassins de vie qui naissent autour des centres urbains, des complexes industrielles, administratifs et commerciaux. La région dispose dans toutes les directions, de nombreuses voies d'accès qui ont rendu possibles les communications avec l'extérieur, tant pour le commerce et l'industrie que pour les équipements et autres secteurs.

L'espace côtier s'organise autour des petites villes de Tigzirt, Azeffoun et Dellys ; ces villes pourraient jouer le rôle de pôles d'animation de l'espace rural frontalier. Elles assurent plus ou moins le rôle de fixateur des populations locales. Les RN 12 et 24, les cols de Chellata et de Tirourda relient Tizi-Ouzou à Béjaïa ; la partie Ouest de la région est desservie par les nationales 12, 24, 73, 68, 5, et 30. La multiplicité des voies de pénétration terrestre encourage le franchissement des oueds et vallées.

Les piémonts et les versants des massifs disposent d'équipements qui facilitent leur intégration dans l'économie régionale. Ils sont dotés d'axes routiers le long desquels se développent les constructions individuelles, les commerces et les services.

Le long des vallées se développent les routes, l'habitat, les zones industrielles, les zones d'activités, les lotissements et les zones d'habitat urbain nouvelles. Ces espaces sont disputés par l'urbanisation, les équipements publics et une kyrielle d'activités économiques. Les vallées constituent le domaine privilégié de l'emploi, du développement et d'aménagement. Leur dynamique économique stabilise les populations et ralentit le mouvement migratoire vers les grandes villes du pays. L'image spatiale actuelle de la Kabylie est le résultat de la conjugaison des actions matérielles et historiques qui ont façonné le territoire. La région Kabyle a subi d'importants changements, l'un exogène issu de la conquête française (qui s'est traduit par l'introduction des facteurs économiques et administratifs tels que les routes, le logement, le port, l'école, le tribunal, la mairie, les services administratifs) et l'autre endogène stimulé par les plans de développement national. Ces paramètres ont engendré l'émergence de petites et moyennes villes. Tout l'espace kabyle est construit en fonction des réseaux de villes et villages coloniaux.

Sauf exception[1], pour effectuer notre sélection, nous avons choisi de fixer le seuil minimum à 5 000 habitants en ACL, le total de 10 000 habitants[2] afin d'approfondir le fait urbain où les caractéristiques urbaines semblent apparaître.

Au départ nous nous sommes appuyés sur la sélection effectuée par l'ONS pour établir les agglomérations urbaines en 1987 et 1998. Nous avons donc éliminé quelques localités urbaines établies par l'ONS, car au moment de notre enquête, nous nous sommes aperçus qu'une agglomération ayant une population comprise entre 2 000 et 5 000 habitants n'est pas considérée comme urbains. Les raisons de l'exclusion sont donc liées à la faiblesse des fonctions majeures et d'équipements dans ces localités[3].

---

[1] Nous avons retenu Mekla et Ouacifs grâce à leur fonction de chefs-lieux de daïra.

[2] Seuil suffisamment élevé pour être représentatif d'un système proprement urbain.

[3] Les localités écartées sont : Akbil, Abi Youcef, Aït Yahia, Ifigha, Zekri, Yakouren, Aghribs, Akerrou, Aït Chafa, Aït Mahmoud, Béni-Aïssi, Iboudrarène, Yatafen, Bounouh, Béni-Zeki, Illoula Oumalou, Idjeur, Sidi-Naâmane, Tirmitine, Frikat, Aït Yahia Moussa, Aït- Aggouacha, Iferhounène, Illilten, Imsouhal, Aït Khellili, Souama, Aït Boumahdi, Aït Toudert, Agouni-Gueghrane, Timizart, Iflissen, M'Kira, Mizrana, Aït Oumalou, Aomar.

Pour établir la liste des agglomérations urbaines en 2008, nous avons pris celles reconnues officiellement par l'ONS en 1998 et celles qui ont développé des caractères urbains entre 1998 et 2008 en y apportant une rectification au nombre d'habitants en ACL (5 000) et la population totale (au minimum 10 000).

Le tableau n° 2 en annexe résume ce qui n'est qu'une proposition de sélection d'agglomérations. Tout choix de ce type est discutable, mais il fallait en faire un avant d'aller plus avant dans notre approche générale des petites et moyennes villes. Nous présentons ce choix pour qu'il donne lieu à débat, bien consciente, de ce qu'une telle liste n'est jamais fermée.

L'ensemble des 48 villes retenues est présenté sur la carte n° 5 afin de faire ressortir les vides et les pleins. La répartition de ces villes en Kabylie n'est pas tout à fait ordonnée ; elle est tributaire de la phase coloniale, du poids démographique, des découpages administratifs.

Conclusion du chapitre 1

La Kabylie est une région formée de 1500 villages[1] et hameaux ; l'existence de ville est mise en doute car il n'y a pas de ville dans la tradition kabyle, les villes actuelles datant de la colonisation. Les vieilles citées kabyles ont été créées par les envahisseurs phéniciens, romains, musulmans, turcs, français telles Alger (Bologhine), Béjaïa ou Tiklat, Tigzirt, Dellys, Djemaâ-Saharidj. Il n'y a donc pas uniquement des villages en Kabylie : la région des montagnes possède aussi de très vieilles cités.

Dès l'indépendance de l'Algérie, la politique d'aménagement du territoire a porté sur l'atténuation d'une urbanisation anarchique des grandes villes du Nord porteuses de problèmes et d'inquiétude et a agi pour une urbanisation harmonieuse et diffuse sur l'ensemble du territoire afin d'arrêter la désertion des campagnes algériennes.

Ainsi, les pouvoirs publics ont réalisé certains projets comme l'électrification rurale, l'ouverture des pistes et la construction d'équipements sociaux (écoles, CEM, CFPA, université, hôpitaux, polycliniques, dispensaires).

Ces investissements dont l'unique actionnaire est l'Etat, ont cependant entraîné un accroissement urbain sans précédent des petites agglomérations. Tous les responsables des communes enquêtées s'accordent à dire que la ville implique la présence d'équipements urbains structurants de services, d'emplois dans l'administration et dans l'industrie : chose qui n'est pas très significative notamment dans les agglomérations d'Akbil, Aomar, Iboudrarène, Iferhounène,…

Le niveau proprement urbain commence avec des agglomérations abritant 5000 habitants au chef-lieu, un nombre d'habitants supérieur ou égal à 10 000 habitants et des équipements urbains et d'infrastructures. La croissance démographique, les équipements de niveau moyen et supérieur, l'urbanisme (habitat urbain, lotissements, ZHUN, ZI, ZA, ZEST…), les équipements d'infrastructures (voirie, électricité, gaz de ville, assainissement, eau potable, et télécommunications), sont des facteurs structurants pour l'émergence des petites et moyennes villes en Kabylie.

[1] Les villages constituent un patrimoine culturel à préserver et à valoriser, actuellement, ils sont utilisés principalement comme lieux d'habitat : il y a lieu par conséquent (tout en préservant le cachet culturel) de les requalifier et de les conforter par la mise à la disposition des populations toutes les structures nécessaires à la vie moderne et par le développement des activités nécessaires à l'ancrage et à l'épanouissement des populations.

Le réseau routier est constitué de plusieurs axes de développement pour les communes qu'ils traversent : réseaux collectifs, habitat, équipements collectifs, activités commerciales et artisanales. Cela a induit une urbanisation linéaire et l'émergence de nouvelles activités commerciales et artisanales autour des espaces agglomérés.

A l'instar des autres régions d'Algérie, le réseau urbain kabyle se caractérise par la dominance des petites villes lequel s'est formé à partir des centres de colonisation français d'une part et, la promotion administrative, d'autre part.

Il existe trois catégories de niveaux hiérarchiques : d'abord, les villages dispersés en grand nombre à travers toute la région, ils ne possèdent que quelques uns des services les plus courants ; ensuite, des centres locaux constitués par les petites villes pourvues de toute une série de services courants ou de proximité ; celles-ci composent la trame inférieure de l'armature urbaine ; enfin, des villes moyennes disposant non seulement d'une zone d'influence locale liée à la présence de services courants, mais une zone d'influence plus large réunissant un certain nombre de centres locaux avec leur propre zone d'influence.

Ces petites et moyennes villes en évolution sont des agglomérations urbaines modestes et elles sont appelées à jouer un rôle important dans l'avenir du réseau urbain régional. La période 1962-2012 a été marquée par une urbanisation accélérée concentrée pour l'essentiel dans les axes RN 12, RN 5, RN 30. Des bourgs encore de tailles raisonnables, il y a environ 50 ans, sont devenus des agglomérations urbaines, certaines approchant ou dépassant les 50 000 habitants. Tizi-Ouzou n'avait que 26 000 habitants en 1966 ; on la crédite de 137 114 habitants en 2008. La masse des urbains devient de plus en plus considérable ; les effectifs de population citadine ont, en effet, été estimés pour 2008 à 104 312 habitants selon le RGPH de 2008. Même affecté d'un taux de croissance annuelle aujourd'hui plus réduit (1,5 % en 1998/2008), le volume de la population urbaine augmente massivement.

En Kabylie, les villes ont constitué des germes puissants d'urbanisation et le réseau ainsi mis en place par l'occupant français a servi entièrement son système d'exploitation. L'influence coloniale n'a pas seulement affecté la configuration des villes, l'organisation sociale ou l'économie des pays dominés, elle a aussi changé la structure des réseaux urbains à travers les territoires colonisés, notamment la hiérarchie des agglomérations et donc l'armature générale des centres urbains. En renforçant le pouvoir de la capitale coloniale, les français ont déséquilibré l'organisation spatiale traditionnelle qui prévalait avant leur conquête.

La colonisation n'est pas seule responsable du phénomène de domination d'une ville primatiale sur les autres cités urbaines de Kabylie. La souveraineté nationale acquise à l'indépendance, en renforçant les équipements de commandement, a aussi joué son rôle dans cette évolution.

Cette « macrocéphalie » est souvent à relier à l'implantation de la capitale coloniale qui en a provoqué le déclenchement. La macrocéphalie entraîne la concentration quasi-automatique du pouvoir administratif, financier, commercial (commerce de gros), productif (industrie) et de la richesse.

La supériorité urbaine vient compléter la notion de macrocéphalie. Ecrasées, les villes inférieures ou mineures ne pourraient qu'accepter la loi de la métropole et affirmer subséquemment l'existence d'une ossature urbaine maigre interdisant toute décentralisation énergique et tout partage d'influences.

La croissance démographique se porte aujourd'hui de plus en plus sur les petites et moyennes villes, remplissant vigoureusement les formations secondaires de l'armature urbaine, tandis que l'accroissement de la population de la métropole s'en est ralentit (1,5 % en 2008).

Les villes moyennes « villes satellites ou annexes » sont de véritables escales de la métropole. Ce sont des pivots ou appuis périphériques captivant de plus en plus de populations et d'activités, réduisant la charge exercée sur la ville- centre. Autour de Tizi-Ouzou, fonctionnent en conséquence des axes routiers qui ont des aptitudes ré équilibrantes.

Les villes intermédiaires montrent un dynamisme économique palpable, des pouvoirs locaux s'affirment de par la taille de leur population, l'étendue de leur périmètre urbain et l'importance de leurs fonctions, de leurs activités et de leurs équipements, des complémentarités s'établissent et la macrocéphalie bat en retraite. La taille de cette strate de villes reste ainsi, de par le potentiel qu'elle recèle, encore loin de la saturation.

L'espace habité kabyle a radicalement changé ; c'est un modèle unique ! Il ne correspond ni au modèle traditionnel antérieur à la conquête française, ni au modèle d'occupation spatiale coloniale.

C'est le modèle d'urbanisation de montagne que nous tenterons d'exposer dans le chapitre qui suit.

Chapitre 2 : **Développement du réseau urbain en Grande –Kabylie**

Introduction

En Grande -Kabylie, la population est majoritairement rurale mais au cours des 50 dernières années elle a connu une croissance urbaine importante ; en effet, cette région, à travers la wilaya de Tizi-Ouzou, est passée d'un taux d'urbanisation de 8 % en 1966, à plus de 35 % en 1998 et environ 52 % en 2008 ; les causes de cette évolution brutale sont dues à l'exode rural et à la relative industrialisation qui est considérée comme critère d'urbanisation.

Depuis la période postindépendance, le nombre de villes ne cesse d'augmenter et toutes les agglomérations urbaines peuvent être rangées dans la catégorie générale des petites et moyennes villes ; aucune d'ente-elles n'est une grande ville, bien que la ville de Tizi-Ouzou, avec 104 312 habitants ait un équipement qui la mette presque au rang de grande ville.

La croissance urbaine a été très significative au cours des années 80, rythmée par l'épanouissement de nouvelles agglomérations structurant une fraction de l'espace régional ; l'augmentation rapide du nombre de citadins s'accompagne de celles des villes. Environ 48 agglomérations de tailles petite et moyenne recouvrent le fait urbain en Grande- Kabylie ; ces petites et moyennes villes sont des centres urbains certes modestes, mais ils sont appelés à jouer dans l'absolu un rôle plus important et positif dans l'avenir du réseau urbain Kabyle.

Cependant, à certains égards un tel saut quantitatif peut apparaître surprenant. En effet, ce processus d'urbanisation est d'autant plus « étonnant » que le support économique est encore sous-développé. Les axes majeurs du réseau routier colonial : R. N 12, R.N 24, N 5, R N 30 sont complétés par quelques centres urbains d'où rayonnent les services fixés dans ces pôles.

La multiplication du nombre de petites et moyennes villes n'est plus limitée aux grands axes d'urbanisation de la période coloniale, mais gagne l'ensemble des localités bénéficiant d'un mouvement d'expansion démographique ; dès lors, l'insertion des communes rurales au sein des réseaux modernes : circulation, communication, administratif, commercial…, entraîne une urbanisation des campagnes qui n'est pas dépourvue d'ambiguïtés.

L'urbanisation, n'étant point liée au développement, se présente comme un défi ; de nombreuses agglomérations de petites et moyennes tailles sont apparues le plus fréquemment le long des axes routiers fréquentés dites « agglomérations routières »

(appelées aussi « urbanisation linéaire »), au croisement des routes secondaires…Les villes de 10 à 20 000 habitants sont importantes en nombre et ont bénéficié des effets de remodelage administratif que de retombées industrielles, sauf cas exceptionnels. Ces petits « organismes » urbains ont considérablement renforcé le semis urbain de la région et le maillage de l'espace.

Une commune a un statut urbain ou rural qui est lié à la continuité de l'habitat. Au-delà de 10 000 habitants, toutes les communes font partie d'une agglomération urbaine. Derrière cette répartition, transparaît la trame du réseau urbain : les petites agglomérations se localisent dans la vallée du Sébaou, dans le massif central kabyle, en montagne et sur le littoral ; elles sont donc nombreuses et la majorité des unités urbaines de plus de 20 000 habitants y est localisée. Les petites villes sont de taille modeste (10 000 habitants en moyenne) ; certaines de ces unités exercent une attraction sur les communes environnantes (rayonnement local et parfois régional) [1]. « Les petites villes ne sont pas « ringardes » et qu'elles sont le dernier rempart entre les zones rurales qui se dévitalisent et une métropolisation qui se veut de plus en plus cannibale »[2] estime M. MALVY.

Le nombre d'habitants, qui n'est que l'un des éléments de qualification des villes moyennes, n'a même pas une valeur absolue, mais doit être apprécié en fonction de la densité du tissu urbain régional et, particulièrement, en fonction de l'étendue desservie. Dans ce qui va suivre, nous traiterons dans le détail ces trois niveaux de l'armature urbaine Kabyle.

Section 1 : Les petites villes ou centres locaux (10 000 à 50 000 habitants) : 10 000 habitants, en feraient la limite inférieure de la petite ville.

Les petites villes sont apparues dans le réseau urbain durant la période intercensitaire 1987-1998. Dans certaines de ces villes, une activité économique importante donne lieu à une croissance rapide et entraîne une évolution démographique très différente de celles des cités en marge du développement économique. Ces nouveaux centres économiques contribuent à la diversification des champs migratoires et annoncent de profonds changements dans l'organisation de l'espace, des structures économiques et sociales.

[1] Enquête -terrain, Mai -Novembre 2006.

[2] F. FABRIES- VERFAILLIE, P. STRAGIOTTI, op. , cité. , p.199.

Carte N°5: Semis des petites et moyennes ville en Grande- Kabylie



Légende: ● Chef- lieu de WILAYA
● Chef- lieu de DÏARA
▪ Chef- lieu de COMMUNE

Source: Conception Personnelle

Les petites villes jouent le rôle de « ville- étape » ou de relais sur les axes routiers majeurs faiblement urbanisés pour offrir des services très spécialisés : artisanat, éducation, santé, transports, ateliers de réparations, pompes à essence (pour l'automobile), commerces et restauration. Ces villes sont généralement des chefs-lieux de daïra ou de commune et, grâce à leurs équipements, commerces et implantations industrielles, constituent partiellement des centres d'animation et de polarisation du monde rural.

Les petites villes comprennent d'anciens villages coloniaux (voir tableau n° 1 en annexe), des petits pôles urbains issus des découpages administratifs, relais du chef-lieu régional et des pôles ruraux (dont le nombre d'emplois est inférieur à 500) rayonnant sur le territoire de la sous -région.

Le premier groupe correspond à des communes- mères datant de la colonisation ; elles sont encore de petite taille. Leur expansion découle de l'attractivité du pôle urbain ; elles participent aux fonctions urbaines attachées à la notion de ville. Elles possèdent des équipements de niveau « supérieur moyen » (lycée, hôpital). Les petites villes devenues des pôles urbains constituent des relais de la « capitale » régionale. Les autres petites villes sont des pôles ruraux ou des pôles de services qui rayonnent sur un espace peu étendu.

L'Etat a fixé sa politique sur les petites villes et les strates inférieures à travers la diffusion du fait urbain par les promotions administratives entre autres. On constate une évolution en nombre absolu et en poids des petites villes ; leur croissance est un atout majeur pour atteindre les objectifs de l'Etat en matière de fixation de la population pour résoudre les problèmes engendrés par la « capitale » régionale.

A partir de décembre 1984, (dernier découpage administratif), la situation des villes change totalement. Toutes grandissent, certes, mais les villes les mieux peuplées enregistrent les gains les plus forts. Les petites villes ont un rôle important : intégration à la vie économique moderne, relais routiers, équipement en agences bancaires, etc. Ce rôle polyfonctionnel réduit les écarts entre la ville et la campagne. Il contribue à la création d'un équilibre régional et au ralentissement des migrations vers la métropole régionale. D'autre part, une partie de la population réalise la transition du rural à l'urbain au niveau de ces localités.

Aujourd'hui, les petites villes voient leurs poids démographiques relatif augmenter. Leur présence reste visible, leur abondance est un caractère structurel fort de l'organisation urbaine de l'Algérie en général et de la Kabylie en particulier.

L'augmentation du nombre de petites villes (10 000 et 20 000) est plus rapide, d'autant que le rythme de création tend à s'accélérer. Le long des routes, rangées de maisons à garage abritant des boutiques très caractéristiques : alimentation générale, pâtisserie, boucherie…, il se développe parallèlement une activité « artisanale- service » de réparation, destinée à satisfaire les besoins d'une clientèle urbaine permanente ou passagère, des populations rurales proches.

Le renforcement de l'activité s'accompagne d'une diversification accrue des commerces (épiceries, quincaillerie…). Près de cette route commerçante, les maisons se pressent ; cette « cristallisation » urbaine peut être complétée et renforcée par la création d'un poste administratif d'encadrement et d'autorité, école primaire, dispensaire, sûreté urbaine…

Le changement se fait au profit de cette strate de ville grâce à leur équipement. La petite ville satisfait-elle les besoins et la demande de son arrière-pays (hinterland) ? Y a-t-il des acteurs porteurs d'un développement bénéfique pour l'arrière-pays ? Quels sont les rapports entre petite ville et son environnement ? La campagne ne serait-elle pas prédatrice pour la ville ? Sur les marchés hebdomadaires, la magie est brève et l'argent venu de la ville y repart le soir même.

La petite ville ou pôle local est envisagée comme élément constitutif du monde rural et comme un centre de modernisation au contact avec l'urbain. Elle est parfois présentée comme une sorte de super communauté villageoise, liée à son environnement et apte à en assurer la promotion de la société civile par la pratique de la démocratie locale. Le développement par le bas doit s'orienter vers les problèmes locaux en mobilisant les ressources naturelles, humaines et institutionnelles de chaque aire.

Les entreprises sont peu séduites par les petites villes car elles ne sont pas en mesure de leur offrir des économies d'agglomération liées à l'existence d'équipements satisfaisants, qualité des services aux entreprises, main-d'œuvre qualifiée, infrastructures de transport performantes, autoroutes, chemin de fer, télécommunications, etc.

La ville reste rurale par les activités de sa population. L'urbanisation reste embryonnaire en raison de la taille de la ville, du poids des activités rurales (artisanat, la cueillette des olives)… Les petites villes sont issues de semis des marchés ruraux, leur sélection s'opère en fonction des avantages de promotions administratives.

La petite ville satisfait-elle la demande rurale ? Les petites villes manifestent un seuil d'accessibilité très bas de centres dont la clientèle rurale n'a ni les moyens de

transport, ni l'emploi, ni les ressources suffisantes qui lui permettraient des déplacements plus importants. Des interrogations demeurent quant à son existence en tant qu'entité autonome, sa place aussi bien dans les réseaux urbains (un intermédiaire ou une base), que dans les systèmes de gestion des territoires et d'aménagement de l'espace…Les communes rurales constituent donc la source principale qui alimente la croissance des villes de tailles moyennes.

1-1 L'apport des petites agglomérations dans le processus d'urbanisation en Kabylie

En Kabylie, la grande proportion de la population vit toujours dans de petites agglomérations ou carrément dans des agglomérations secondaires (voir texte de la première partie). Ces petits centres ont une grande importance à l'échelle locale et régionale en matière de développement. M. CHADLI et A. HADJIEDJ caractérisent la population algérienne par une transformation rapide vers un type de peuplement aggloméré.

A l'échelle nationale, la population agglomérée[1] représente 80,8 % de l'ensemble de la population en 2008 (31,4 % en 1966) ; cette proportion était de 61, 2 % en 1987 et 70, 8 % en 1998[2]. Mais la population urbaine[3], qui constitue 58 % de la population totale, se trouve encore dans sa grande majorité dans des villes petites et moyennes (entre 10 000 et 50 000 habitants). La croissance urbaine se fait donc de plus en plus au profit d'agglomérations périphériques et lointaines des grandes villes.

---

[1] **Population agglomérée** : regroupe la population des agglomérations chefs-lieux et celle des agglomérations secondaires.

[2] http: //www. Cyber go. p.1.

[3] **Population urbaine :** la population urbaine varie d'un pays à l'autre. En général est considéré comme urbaine la population résidente agglomérée dépassant un certain seuil quantitatif qui, en France, est depuis 1846 de 2000 habitants. En Algérie, l'ONS a retenu, en 1998, les critères suivants pour définir le milieu urbain : Un seuil minimum d'habitants fixé à 5000, la présence de services d'intérêt public, d'hôpitaux, ou de polycliniques, d'établissements d'enseignement, de tribunaux, de centres de loisirs (cinémas, théâtre..), existence de réseaux d'assainissement, de fonction d'urbanisme et de contrôle des constructions, et l'implantation d'un minimum d'équipements collectifs au niveau des agglomérations retenues, le taux annuel d'accroissement de la population entre 1977et 1987 pour connaître le degré d'attraction de l'agglomération, le rang administratif. Ces critères sont employés conjointement ou séparément, pour certains cas particuliers.

1-1-1 Une croissance spectaculaire de la population agglomérée

Depuis 1966, l'espace rural algérien a enregistré un exode massif de sa population au profit des centres agglomérés ; celui-ci s'est accentué au cours des décennies 77-87, 87-98. Plusieurs facteurs ont favorisé l'exode rural tels que le travail, les équipements, le facteur sécuritaire (à partir de 1992) a complètement bouleversé les tendances habituelles.

En effet, sous l'effet de l'insécurité et de la peur, la population rurale a dans certaines régions, quitté la campagne et s'est réfugiée dans les agglomérations chefs-lieux. Ainsi, la part de la population éparse a diminué, durant la décennie 87-98 en passant de 29,3 % à 19, 2 % de la population globale.

Il y a lieu donc d'agir pour une urbanisation harmonieuse et diffuse sur l'ensemble du territoire afin d'arrêter la désertion des campagnes algériennes.

A cet effet, plusieurs projets ont été réalisés comme l'électrification, l'auto-construction, les PDRI, les PCD, l'aide à l'agriculture, l'ouverture de pistes et la construction d'équipements sociaux (écoles, dispensaires). Ces investissements dont l'unique actionnaire est l'Etat, ont cependant entraîné un accroissement urbain sans précédent des petites agglomérations.

1-1-2 La promotion administrative : facteur essentiel dans l'accroissement des agglomérations chefs-lieux

Les équipements urbains et ruraux comme l'infrastructure, l'habitat et les équipements socio- sanitaires ont connu un développement tardif au regard de l'importance du développement industriel qui a été privilégié au début des années 70. Vu le déséquilibre régional, les pouvoirs publics ont mis en place une politique d'aménagement du territoire, axée sur le redéploiement de l'autorité administrative, en augmentant le nombre de wilayas qui passe de 15 au lendemain de l'indépendance à 31 en 1974 puis à 48 en 1984, et la promotion de plus de 1000 agglomérations au rang de chef-lieu de commune. Cette distribution territoriale a favorisé la création de certaines activités industrielles et de services dans des régions déshéritées.

Cette politique de restructuration du territoire a abouti au développement des villes promues au rang de chefs-lieux de wilaya, et réduit ainsi des aires d'influences (du moins pour ce qui est de l'administration) qui s'exerçaient parfois sur de vastes territoires. La création de nouvelles communes a concrétisé l'encadrement et la promotion des nouvelles entités spatiales, qui à leur tour commencent à attirer de plus en plus de ruraux.

1-1-3 Une urbanisation accélérée où les petites agglomérations chefs-lieux s'affirment davantage

La croissance urbaine en Algérie est caractérisée par le gonflement spectaculaire des grandes villes du nord (plus de 50 000 habitants) et l'expansion des petites agglomérations se trouvant dans la périphérie des grandes villes ou ailleurs. Mais le rythme de croissance est différemment perçu selon la taille et la dispersion géographique des agglomérations. Toutes les catégories d'agglomérations ont connu une augmentation, et en particulier celle de 4 000 à 10 000 habitants et de 10 000 à 20 000. Les agglomérations de moins de 30 000 habitants regroupent plus de la moitié de la population algérienne agglomérée en 1998. De plus, si on incorpore la population éparse, pour laquelle la petite ville est censée garantir les services et l'encadrement, c'est plus de 60 % de la population qui se trouve concernée.

Le dynamisme démographique observé dans les petites agglomérations n'est pourtant pas le fruit d'une quelconque relance économique, car le peu d'investissement qui existe profite souvent aux grandes villes du nord du pays. La situation se détériore de plus en plus dans les petites agglomérations chefs-lieux, suite au tarissement des aides de l'Etat et la mondialisation qui profite surtout aux grandes villes.

Les projets qui étaient programmés dans certaines petites agglomérations sont gelés ou carrément transférés vers les grandes villes côtières et en particulier Alger ; cette situation est aggravée par le peu d'intérêt des investisseurs privés pour les petites villes. L'augmentation très forte de la population dans les petites agglomérations chefs-lieux s'explique beaucoup plus par leur proximité du monde rural et constitue ainsi la première destination des ruraux à la recherche de la sécurité. L'absence d'initiatives locales et le manque de soutien des autorités centrales aux petites collectivités peuvent être aussi à l'origine de cet exode massif.

1-1-4 Une urbanisation variable selon la taille

Si on examine les données des recensements 77-98, on constate que le regroupement de la population s'est fait à un rythme très accéléré. Néanmoins, ce peuplement est très différencié selon la taille des agglomérations et leur dispersion dans l'espace. Le gonflement des agglomérations pose de nombreux problèmes aux collectivités locales dans les domaines du travail, du logement et des services socio-éducatifs. Ceci s'explique par le taux d'accroissement naturel qui reste fort en 1998 (2,28 %), en dépit de sa baisse relative par rapport à 1987 où il était de 3,02 %, et de

l'exode des ruraux vers les agglomérations chefs-lieux de communes. Il faut souligner que le plus grand apport démographique est enregistré dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants.

Le développement rapide des grandes agglomérations en général et des petits centres en particulier, est lié aux activités économiques. Ainsi le dynamisme des petites agglomérations, est impulsé par la création des emplois dans l'administration et les services dans le secteur étatique.

Cette promotion est fondamentale pour leur transformation et leur mutation car ils bénéficient de nouvelles fonctions administratives et d'aménagements qui modifient leur paysage : construction de nouveaux équipements suivant une grille systématique qui s'adapte à la hiérarchie administrative.

Cette situation, qui s'accompagne de nouveaux flux de population, de produits et d'activités induites peut être un atout pour l'aménagement du territoire, dans le cas où l'expansion des petits centres serait comme relais pour le rayonnement sur un espace semi -urbain ou rural qui, malgré les efforts de promotion et de développement, reste répulsif. Dans le cas contraire, ces petits centres ne seraient que des agglomérations de population dépourvues d'équipements pour les habitants du chef-lieu et sans rayonnement sur les espaces environnants.

1-2 Petite ville : rôle d'acteur local

La petite ville satisfait-elle les besoins et la demande de son arrière-pays ? Y a-t-il des acteurs porteurs d'un développement bénéfique pour l'arrière-pays parmi les citadins des petites villes ? Autrement dit, quel est le rôle des petites villes dans le développement local ?

1-2-1 Relations entre petite ville et son arrière-pays ?

La prise en compte des centres secondaires s'impose alors comme seule alternative au processus de concentration contre-productive à l'œuvre. La réhabilitation des campagnes semble le seul moyen d'éviter aujourd'hui le transfert de populations rurales marginalisées aux abords de la « capitale » régionale.

1-2-2 Rôle des petits centres urbains dans le développement économique

Les compétences de la « capitale » régionale et les investissements publics qui l'accompagnent ne devraient-ils pas être transférés à l'ensemble des chefs-lieux qu'elle domine qui desservent l'intérieur du monde rural ? Cependant, la petite ville sera dorénavant envisagée comme un élément constitutif du monde rural et comme un centre de modernisation au contact avec l'urbain.

C’est lorsque la petite ville est touchée par des projets de développement officiels, qu’elle peut éventuellement jouer un rôle certain sur son environnement. C’est uniquement quand l’origine de la croissance urbaine est locale que cette urbanisation élémentaire peut être positive.

La petite ville est parfois présentée comme une sorte de « super communauté villageoise », organiquement liée à son environnement et apte à en assurer la modernisation dans l’harmonie, tandis qu’elle pourrait assurer la promotion de la société civile par la pratique de la démocratie locale. Il suffirait donc de renverser sa fonction de première étape dans l’acheminement qui mène le paysan du village à la grande ville, pour qu’elle passe du statut d’instrument de la domination des périphéries rurales à celui de pôle local.

1-2-3 La petite ville satisfait-elle la demande rurale ?

Les petites villes, de rayonnement local ou sous-régional, manifeste le seuil d’accessibilité très bas de centres dont la clientèle rurale n’a ni les moyens de transports, ni les ressources qui lui permettraient des déplacements plus importants. C’est ainsi que la ville à sa capacité de rayonnement sur une éventuelle zone d’influence.

La ville secondaire remplit des fonctions d’encadrement administratif et de drainage de la production locale et régionale. Mais sa polarisation et son rayonnement sont très limités, compte tenu de l’inadaptation des services offerts aux faibles ressources du monde rural.

Dans ce contexte, seule la petite production marchande et les services informels offerts par la petite ville peuvent satisfaire un bassin demandeur pauvre, et donc le polariser.

La théorie des lieux centraux « stipule que le rang d'un centre urbain diminue au fur et à mesure que les produits et services sont d'une importance inférieure…, si les places centrales de rang inférieur offrent des biens et services d'ordre inférieur, sachant que ces mêmes produits sont offerts dans des lieux de rang supérieur, l'aire d'influence de ces derniers (lieux de rang supérieur) englobent les lieux centraux de rang inférieur »[1]**.** La théorie des lieux centraux garde cependant sa force car de nombreuses activités telles que les services aux entreprises, les technologies se localisent en fonction de la présence des services urbains et renforcent la corrélation entre le niveau de ces services et le rang des villes dans la hiérarchie urbaine.

Il faut donc s'interroger sur la nature réelle de la demande rurale. Il s'agit de la demande de services de base (ou tertiaire courant), mais aussi demande de médiation à la fois commerciale et administrative : demande d'initiation à la citadinité, demande de débouchés, autrement dit une demande de « demande de proximité ».

1 1-4 Petite ville et dynamique régionale

La petite ville occupe par sa nature même une position d'antenne pour le monde rural lorsque celui-ci n'est pas tourné exclusivement vers des productions d'exportation. Les nouvelles générations de petites villes sont ainsi issues de semis des marchés ruraux. Leur sélection, au sein de ce semis, s'opère en fonction des avantages de position ; les promotions administratives et industrielles apparaissent aussi comme les propulseurs premiers de l'urbanisation de base.

« La localisation des firmes se détermine par la dotation du territoire en question des infrastructures de télécommunication, d'information et un cadre institutionnel incitatif permettant une dynamisation du processus de localisation »[2].

De manière générale, la dynamique des petites villes est assez étroitement liée aux activités locales. L'exode rural peut nourrir ou au contraire affecter la croissance d'un centre local. Il existe des centres ayant bénéficié d'une position de « tête de pont » et d'antenne administrative favorable. Les économies d'agglomération ont une place centrale dans les analyses de localisation et de concentration et, donc, de formation de villes.

---

[1]K. AGGOUNE, « Contribution à l'analyse du rôle de la métropolisation dans la compétitivité des territoires : Cas d'Alger », Université de Béjaïa, 2010, p.15.

[2]K. AGGOUNE, op. , cité. , p. 27.

Elles représentent, de manière générale, les avantages comparés en termes de productivité que procure à une firme une région par rapport aux autres, du fait de sa taille et de sa structure.

Entre toutes les villes du système urbain, il existe une concurrence pour l'attraction de la population et des activités, chaque ville visant à gagner de plus en plus d'urbains et à améliorer sa place dans la hiérarchie urbaine. Les promotions administratives ont surtout fait gagner des places aux agglomérations placées en bas de la hiérarchie, tandis que les politiques économiques ont en fait davantage gagné à celles situées en tête. La « capitale » régionale a ralenti la croissance des villes limitrophes, situées dans son ombre, par sa puissance économique et administrative.

La petite ville constitue-t-elle un milieu et un observatoire spécifique, offrant des possibilités ou des risques, que des initiatives ou volontés locales pourraient mettre en valeur de manière distinguée ?

Section 2 : Les villes moyennes ou centres de sous -régions (50 001 à 100 000 habitants)

2-1 Définition de la ville moyenne

J'entends ici par ville moyenne, c'est à l'évidence, une situation intermédiaire entre grande et petite. La ville moyenne c'est une ville qui n'est ni grande ni petite et c'est donc bien à la valeur de ces trois adjectifs qualificatifs de quantité qu'il faut se référer. Le critère démographique –le nombre d'habitants- est souvent le plus utilisé mais le critère démographique ne peut être que relatif.

La ville moyenne est définie comme étant « celle du cadre de vie d'un type de société, complexe et diversifiée, associant toutes les activités et catégorie du système économique et social, depuis le monde rural jusqu'à cet ensemble hétéroclite et privilégié qui dessine une hiérarchie à plusieurs entrées »[1].

La ville moyenne se situe entre 50 001 à 100 000 habitants, la petite ville unité urbaine de 10 à 50 000 habitants et la grande ville c'est une cité de plus de 100 000 habitants. La population agglomérée est un élément important de l'identification des villes moyennes. Bien évidemment, il est un seuil minimum au-dessous duquel un centre urbain ne peut prétendre au rôle de ville moyenne mais constitue une petite ville,

[1] N. COMMERCON et P. GOUJOU (sous la direction de), « Villes de transition », éd. Economica, Paris, 1999, p. 33.

voire un gros bourg car l'ensemble des biens et services offerts par ce centre est encore trop incomplet pour qu'il puisse effectivement relayer la métropole régionale, « au-dessus d'un certain plafond, on n'a plus affaire à des villes moyennes, mais on se trouve en face de grandes villes qui ont d'autres fonctions et relèvent de préoccupations différentes »[1].

« L'essence de la ville ne réside pas dans sa taille mais dans ses fonctions d'organisation et d'échanges et sa participation à un système ouvert de relations matérielles et immatérielles »[2].

Pourtant, la diversification des activités économiques dans cette région devra être soutenue par un réseau urbain étoffé et hiérarchisé, où la ville devra fonctionner en tant qu'entité économique créatrice de richesses, capable d'animer le territoire.

Dans notre zone d'étude, il y a des villes moyennes qui prétendent ou ambitionnent à la qualité des villes moyennes, mais ne répondent pas toutes à cette idée. On parle donc de villes de tailles moyennes, mais pas nécessairement des villes moyennes au sens fonctionnel du terme, car la ville moyenne se définit « par ses fonctions, par la place qu'elle occupe dans le réseau urbain entre la métropole à vocation régionale et les petits centres urbains à rayonnement purement local »[3]. C'est le critère de population que nous avons retenu pour déterminer la liste des villes moyennes en Kabylie.

2-2 Critères de définition de la ville moyenne

D'abord, on distingue Tizi-Ouzou comme « métropole » régionale dotée d'équipements publics et privés suffisants pour constituer des foyers d'attractivité et de vie, mais qui n'est pas capable d'accueillir et fixer tous les migrants du monde rural contraints à l'exode, en leur offrant des emplois industriels ou tertiaires, des logements des conditions de vie désirables pour leur éviter l'obligation d'émigrer vers la capitale, vers les autres villes du pays et voire même à l'étranger (France, Canada, Etats-Unis d'Amérique, Australie, Allemagne…)[4]. La métropole régionale est aussi la vitrine de la région pour l'extérieur, tant national qu'international, plus cette vitrine est complète, plus la métropole est accomplie et bénéficie d'un rayonnement international.

[1] J. LAJUGIE, « Les villes moyennes », éd. Cujas, Paris, 1973, p. 11.

[2] K. AGGOUNE, op, cité, p. 49.

[3] J. LAJUGIE, op. , cité. , p. 12

[4] Enquête de terrain, Mai-Novembre 2006.

On dénombre certaines « villes stratégiques » (Azazga, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, Draâ-El-Mizan, Boghni, Azeffoun, Tigzirt, Dellys..) qui sont chargées non seulement d'attirer les investissements productifs et les flux migratoires, mais aussi de concentrer les activités économiques et d'en redistribuer les bénéfices sur toute la contrée kabyle car c'est de cette manière que le développement local doit être repensé.

Ensuite, à côté de la « métropole » régionale, d'autres villes jouent le rôle de centres principaux et de centres secondaires qui constituent les maillons essentiels du réseau urbain régional et peuvent être considérées comme villes moyennes ; ce sont des villes en construction de moindre importance ne disposant pas de tous les services nécessaires à la vie économique, sociale, culturelle pour desservir correctement les zones environnantes.

Faudrait-il que le chef-lieu régional cesse d'être le principal point d'attraction des migrants d'origine rurale ? De fait, les moyennes villes seraient-elles capables d'offrir de meilleures possibilités d'accueil pour les populations en quête de travail et de tranquillité ? Les collectivités territoriales porteraient-elles l'essentiel de leurs efforts sur ce segment particulièrement dynamique de l'armature urbaine kabyle en leur assurant une attractivité et une compétitivité par un réseau d'infrastructures performant ?

Les villes moyennes doivent être considérées par ailleurs comme un élément central dans la lutte contre la pauvreté et le sous-développement des localités les plus marginalisées. Plusieurs centres urbains peuvent offrir de nouvelles perspectives d'emploi, de formation et de logement aux populations des zones rurales particulièrement fragilisées par les mutations récentes de l'économie algérienne.

Néanmoins, les pouvoirs publics fourniraient-ils les ressources nécessaires dans le but de réaliser ces actions de développement économique et de solidarité sociale ? C'est de cette manière que les représentants répondront aux besoins accrus d'une population de plus en plus urbaine, en respectant les règles d'une économie de moins en moins dirigiste.

Le développement des villes moyennes permet donc de réduire la dispersion (tout aussi difficile à administrer) des populations rurales. L'Etat devrait-il donc décider d'influer indirectement sur les processus d'urbanisation en s'intéressant, au cas par cas, à des villes intermédiaires ou secondaires qui paraissent offrir de véritables potentialités de développement ?

En rendant plus attirantes et plus dynamiques les villes de la proche périphérie, on espère non seulement retirer de la capitale du Djurdjura une partie des migrants, mais aussi attirer vers l'extérieur des habitants lassés de vivre dans une agglomération sur-dimensionnée, surpeuplée et polluée. Plusieurs foyers de vie urbaine tels que Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Bordj-Ménaïel, Boghni, Dellys, etc., disposent d'un potentiel démographique et économique pour devenir des villes moyennes.

2-3 La taille des villes moyennes

Dans quelle catégorie de taille peut se situer une ville moyenne ? Si un seuil doit les distinguer des petites villes et un plafond des plus grandes nous aurions été personnellement tentée de dire que les villes moyennes s'étagent entre 50 001 et 100 000 habitants ; leur nombre est lié beaucoup plus à la densité démographique proprement dite de la région qu'à leur degré d'urbanisation. Il est intéressant de noter la diversité de situations locales auxquelles correspondent ces villes de tailles moyennes, selon leur site, leur mode d'insertion dans l'espace, leurs structures économiques et sociales, leurs relations avec les autres villes et avec l'espace rural environnant.

2-4 Emergence d'un réseau de villes complémentaires

L'étude d'un ensemble de villes forme un semis, un système ou un réseau. Ce dernier est composé d'une masse de petites villes duquel émergent quelques villes importantes. « Un réseau de villes a pour objectif de favoriser les captures d'entreprises, d'équipements, d'infrastructures, de population, d'emplois, d'images, etc. »[1].

Le réseau urbain est un ensemble de villes qui ne constitue pas seulement un simple arbre hiérarchique. On distingue une mise en place d'un réseau multipolaire dominé par une ville en position centrale ; les villes secondaires se placent à égale distance du centre (35 à 60 km) et la distance qui les sépare deux à deux est toujours à peu près la même.

[1]N. COMMERCON et P. GOUJOU, op. Cité, p. 82.

Dans le tableau suivant nous livrons la liste des villes moyennes en région kabyle :

Tableau n° 27 : Liste des villes moyennes en Kabylie[1]

Nom de la ville moyenne	Localisation	Statut	Population (RGPH 2008)
Tizi-Ouzou	Wilaya de Tizi-Ouzou	CLW	137 000
Bouira	Wilaya de Bouira	CLW	72 773*
Bordj-Ménaïel	Wilaya de Boumerdes	CLD	50 000
Lakhdaria	Wilaya de Bouira	CLD	50 000

Source : Nos regroupements à partir de l'enquête terrain Mai-Novembre 2006, actualisée par les données du RGPH 2008.
* DPAT 2010.

Malgré la diffusion du fait urbain, favorisé par la promotion administrative des centres, l'octroi du statut communal aux bourgs, la croissance des activités de services et de l'industrie, le territoire de la Kabylie est marqué par une contribution encore limitée des villes moyennes à l'organisation de l'espace et à l'impulsion des dynamiques économiques.

Les villes moyennes sont, soit des chefs-lieux de daïra, soit des chefs-lieux de wilaya lesquelles sont équipées sur la base de la grille des équipements attribués à une daïra ou une wilaya. Elles sont dotées d'un noyau administratif important ; elles possèdent des équipements de niveau supérieur (lycées, hôpitaux, banques), d'un embryon d'enseignement supérieur telles que Tizi-Ouzou et Bouira. Mais du point de vue des structures de réseau, la ville moyenne n'occupe pas souvent une plus grande importance que la petite ville sauf, dans le cadre de certaines relations caractérisées par une spécificité.

Ces pôles secondaires (ou villes moyennes) commencent à mobiliser leurs potentialités ; Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, Bouira, se donnent les moyens d'améliorer leur production agricole. Tizi-Ouzou, en position centrale, se connecte à l'ensemble des pôles secondaires et de niveau inférieur (petites villes) grâce au réseau routier lequel relie ces centres entre- eux. L'espace se territorialise, les villes commencent à se mettre en réseau, un système urbain multipolaire commence à émerger.

[1]La ville de Béjaïa ne fait pas partie de notre étude.

2-4-1 Une ville moyenne et un système urbain

Il semble que les liens d'interdépendance entre le centre et les satellites d'encadrement urbain demeurent limités, la diffusion urbaine qui affecte cette zone depuis les années 1970 s'est accompagné du renforcement de la centralité de Tizi-Ouzou au détriment du rôle des petites villes et autres villes moyennes. Les relations de chalandise et les migrations pendulaires ont ainsi subi de profondes mutations. L'accroissement de leur intensité a participé à la constitution d'un espace de solidarité, polarisé sur Tizi-Ouzou, du fait d'un drainage radiant.

La prédominance commerciale de Tizi-Ouzou s'est propagée dans toutes les directions alors quelques décennies plutôt, la suprématie de Tizi-Ouzou a été malmenée par Alger qui parvenait alors à concurrencer l'extension de sa zone d'influence, de fait cantonnée à sa plus proche périphérie. La ville des « Genêts » règne aujourd'hui sur un espace englobant trois wilayas (Tizi-Ouzou, Boumerdes, Bouira). Son poids démographique, son tissu économique et sa position de carrefour lui ont permis de réussir à contrer la somme des individualités urbaines qui l'encerclent.

La concentration des activités économiques a également conforté l'affirmation de Tizi-Ouzou. Les villes relais se dotent peu à peu d'activités économiques. Bien que dépendantes de Tizi-Ouzou, leur essor démographique et économique témoigne du rôle de relais qu'elles tiennent dans la propagation du processus d'urbanisation impulsé par la ville -mère. Faut-il voir, concurremment à la centralité de Tizi-Ouzou, la naissance d'un système urbain multipolaire et hiérarchisé ?

2-4-2 Des signes de l'émergence d'un réseau hiérarchisé des villes complémentaires

Le dispositif urbain est favorable à la mise en place d'un réseau multipolaire dessiné par une ville en position centrale. La contrée kabyle propose une application remarquable du modèle d'organisation de type CHRISTALLERIEN. En effet, les villes secondaires se placent à égale distance du centre (35 à 60 km) et la distance qui les sépare deux à deux est, toujours à peu près la même.

A l'intérieur de ce système, population et emploi se redistribuent notamment depuis le découpage administratif de 1974. La croissance de la population se diffuse du centre vers la périphérie : d'abord de Tizi-Ouzou vers sa banlieue, mais aussi vers les pôles secondaires, puis de ceux-ci vers les centres intercalaires. Certes l'emploi tend à se concentrer de plus en plus à Tizi-Ouzou surtout dans les secteurs du commerce et des services marchands, mais aussi dans les centres secondaires. On assiste donc non seulement à un étalement de l'urbanisation mais également à une intensification des

migrations pendulaires à l'intérieur du système. Les mouvements interurbains s'intensifient, l'attractivité des villes se hiérarchise.

Simultanément, il semble que les pôles secondaires commencent à mobiliser leurs potentialités pour se spécialiser : Dellys, Tigzirt et Azeffoun, villes balnéaires, sont des localités à vocation touristique. Elles doivent consolider et diversifier leurs activités dans le secteur de la pêche. Tizi-Ouzou, Azazga, Boghni s'affirment comme des centres d'envergure régionale dans le domaine du commerce de gros et demi-gros. Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel se découvrent des vocations pour l'agriculture[1]. Et ces centres s'inter-relient. En effet, sur un réseau principal de communication dans lequel Tizi-Ouzou apparaît comme un vrai carrefour, se superpose désormais un tissu de radiales qui connectent Tizi-Ouzou à l'ensemble des pôles secondaires et de niveau inférieur, mais surtout qui relient ces centres entre eux.

2-5 Les systèmes urbains : entre une grande inertie et une dynamique développante

La situation originale de la Grande -Kabylie (s'étendant sur trois wilayas Tizi-Ouzou, Bouira et Boumerdes) contribue à entretenir son compartimentage ou cloisonnement ; les limites administratives sont inadéquates ou inadaptées. C'est la concurrence qui prévaut dans les relations entre les villes. Les pôles secondaires sont de taille voisine, peu éloignés et leur ressort d'influence est comparable. Plus que complémentaires, Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, voire Azazga, Boghni, Draâ-Ben-Khedda, Larbaâ-Nath-Irathen, se disputent la polarisation de l'espace.

Communiquer, échanger, partager ne sont pas encore choses faciles. Les liaisons routières entre pôles secondaires demeurent insuffisantes ; il n'y a pas de relation ferroviaire à l'intérieur du système à l'exception de la ligne Alger- Oued-Aïssi- Tizi-Ouzou et Alger-Bouira via Lakhdaria. De plus, le poids et le rôle de Tizi-Ouzou et donc du territoire qu'elle domine sont sans cesse remis en cause par la proximité d'agglomérations concurrentes et relativement dynamiques.

Bouira, Lakhdaria, Bordj-Ménaïel, Draâ-Ben-Khedda, Azazga, Maâtkas, Boghni, Draâ-El-Mizan, ont besoin d'équipements attractifs (services publics, école, cadre de vie, hôpitaux, logement) et d'infrastructures qui constituent aujourd'hui un des

[1]Enquête de terrain 2012.

paramètres décisifs de l'augmentation de la valeur des territoires et partant de l'installation des entreprises ; elles jouent un rôle de premier plan dans la compétitivité et l'attractivité du territoire ; ce sont elles qui assurent son maillage et ses articulations internes et externes.

La ville ne doit pas être uniquement un lieu de résidence où toute politique urbaine se confondrait avec celle du logement. Elle doit être un espace économique qui maximalise les performances des acteurs de la vie économique et sociale. La première orientation portera donc sur la diversification du tissu économique, principalement par la politique de « niche de compétitivité » appuyée sur la consolidation de la formation professionnelle et des atouts de leur savoir-faire industriel. Ces politiques sont encore timides en Kabylie où aucun secteur particulier n'est privilégié dans une logique de recherche de spécificité économique. Par contre, on peut souligner l'importance du capital humain, lié à la formation universitaire et professionnelle.

Le développement d'une offre grandissante de zones d'activités est un outil habituel de développement des villes moyennes, mais qui doit se combiner avec des politiques plus offensives de promotion du territoire pour captiver des investisseurs. Ce n'est pas encore le cas en contrée kabyle car « ces espaces géographiques dédiés ou consacrés à l'activité économique sont plutôt des territoires congestionnés créés sans souci d'équilibre régional et d'exploitation d'avantages territoriaux. Ces zones prises en l'état ne répondent pas aux besoins des entreprises et investisseurs et à leur stratégie sectorielle de croissance. Leur utilité provient essentiellement du terrain qu'elles offrent à un moment de disponibilité limitée du foncier économique, cela est dû à l'absence d'éléments qualitatifs que sont les relations de complémentarité et de coopération de création d'économies externes »[1].

Un autre volet souvent essentiel porte sur le renforcement de l'attractivité résidentielle. Outre les politiques d'équipement, des outils de promotion plus diversifiés sont mis en place (valorisation culturelle ou sociale, créations d'animations variées, etc.). Il n'y a pas vraiment de promotion de ce type en Kabylie. La valorisation culturelle pourrait porter sur l'artisanat et le tourisme. Il n'y a là rien de très attrayant.

Décidément, les acteurs locaux, encore trop préoccupés par la résolution des problèmes économiques, offrent l'essentiel des moyens de leurs actions à la valorisation de facteurs économiques d'attractivité.

[1]K. AGGOUNE, op. , cité. , p. 128.

Les autres aspects, qu'ils soient sociaux, culturels ou liés aux images de ces territoires, ne sont que très marginalement mis en avant. Le travail de modernisation socio-économique demande un temps de rattrapage économique et culturel par rapport aux pratiques en cours dans les villes moyennes. Il est double : par rapport aux standards de développement et de qualité de vie méditerranéens et mondiaux ; par rapport aux pratiques de développement local intégrées (prise en compte des différents aspects de l'attractivité).

2-6 Un réseau urbain non encore fonctionnel

Les dysfonctionnements sont encore nombreux à l'intérieur du système et pour parvenir à l'émergence d'un réseau de villes centré sur Tizi-Ouzou, encore squelettique aujourd'hui, quelques transformations sont à faire. Tizi-Ouzou irrigue imparfaitement sa région. Cependant, ne faudrait-il pas améliorer le réseau routier actuel en doublant les voies, les rocades, les évitements des centres urbains ? N'est-il pas nécessaire de constituer un réseau de transport ferroviaire régional autour du pôle urbain régional, alors point nodal doté d'une plate-forme multimodale de transport, relié à celui des villes proches (Boumerdes, Alger, Blida, Bouira) afin de structurer une véritable métropole régionale ?

Faut-il aussi provoquer un rapport d'un nouveau type entre les villes, essentiellement l'intercommunalité, l'inter-wilaya et l'interrégionale leur permettant de passer de la concurrence au partenariat ? Leurs atouts fonctionnels résident dans leurs équipements : amélioration de l'accessibilité avec de meilleures conditions d'accès.

A titre d'exemple, l'université pourrait être un levier de leur développement. La coopération entre villes peut être un atout quand elles sont suffisamment proches. Mais dans l'hypothèse où les centres sont plus éloignés, la pertinence d'une mise en réseau de villes petites et moyennes est beaucoup plus incertaine.

Le contrôle de la destinée du système semble actuellement échapper à son centre. Il est donc nécessaire d'inventer des stratégies collectives (dans le domaine touristique par exemple, il n'existe aucun circuit offrant la possibilité de visiter l'ensemble des hauts lieux régionaux). Les mentalités doivent évoluer et Tizi-Ouzou doit passer de l'ère des rentiers à celle des investisseurs.

Il est indispensable pour Tizi-Ouzou de se replacer dans l'ensemble régional et renforcer son poids pour en faire un véritable pôle tertiaire supérieur (avec un technopôle[1] inséré dans le milieu économique local et régional). Un système urbain centré sur Tizi-Ouzou existe bel et bien, il s'agit d'une aire urbanisée assez vaste (plus de 70 communes), mais non encore fonctionnel. Aussi, il nous semble encore prématuré de parler à son sujet de réseau de villes. En effet, nous avons dans l'ensemble Tizi-Ouzéen une ville primatiale en position centrale, à la croissance soutenue et qui domine l'armature urbaine, un semis de villes relativement lâche.

Le chef-lieu régional est à une période charnière, à l'aube de choix fondamentaux pour son avenir. Tizi-Ouzou ne peut se positionner, que cela soit au niveau régional, maghrébin ou méditerranéen, qu'en s'efforçant de constituer autour d'elle un réseau polycentrique (une « entité géographique » : non plus une ville mais une grappe de villes) et en se connectant à ses voisines, à Bouira, Béjaïa, Boumerdes, Blida et notamment Alger, point de départ d'une vaste aire métropolitaine en cours de constitution dont Tizi-Ouzou pourrait devenir plus tard, de par sa position, un relais.

2-7 Place des villes moyennes en région kabyle : un rôle essentiel dans l'armature urbaine, dans la croissance économique et le développement social

Si on s'en tient aux seules unités urbaines de 50 001 à 100 000 habitants, on dénombre quatre (04) villes moyennes. Occupent-elles une place essentielle dans l'armature urbaine et dans l'organisation de l'espace ? Jouent-elles un rôle dans le milieu local, rural et semi -rural des campagnes et des petites villes d'une part, d'autre part, avec le monde extérieur ? Le réseau urbain en Kabylie est dominé par Tizi-Ouzou qui a une influence importante sur la région. On peut nettement distinguer d'une part, des villes à dominante tertiaire, où le secteur des services est particulièrement développé (essentiellement Tizi-Ouzou) et d'autre part, des villes à forte spécificité agricole : Bordj-Ménaïel, Bouira, Lakhdaria.

[1]**Technopôle** : « Pôle de développement reposant sur l'intégration entre recherche et innovation industrielle, souvent situé en périphérie des grandes agglomérations, en situation d'accessibilité par les transports autoroutiers et les télécommunications, et dans un environnement de travail attractif pour un personnel hautement qualifié ». In P. GERVAIS-LAMBONY, F. MORICONNI-EBRARD, F. NAVEZ-BOUCHANINE (sous la direction de E. DORIER-APPRILL), « Vocabulaire de la ville », éd. Du Temps, Paris, p. 33.

Concernant le secteur secondaire, on constate la présence de PME publiques ou privées de transformation ou de type artisanal. Cependant, malgré cet effort de diversification, il demeure inégal d'une ville à l'autre.

La répartition de la population occupée par branche d'activité se résume comme suit : administration 35,60 %, commerces, transport et services 36,84 %, industrie 11,93 %, BTPH 10,43 %, agriculture 5,20 % ; d'abord, 72,44 % de la population est donc employée dans le tertiaire, ensuite vient le secteur secondaire avec 22,36 %, enfin, seulement 5,20 % de la population occupée travaillent dans le secteur agricole[1].

Dans cette région, la modernisation des transports a encore renforcé la prééminence (prédominance) des villes moyennes se situant sur les routes nationales (RN 12, RN 5), elles sont mieux placées pour concentrer encore et davantage des activités de qualité liées au tertiaire supérieur.

Les villes moyennes telles que Tizi-Ouzou, Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, ont échappé au problème d'enclavement et qui s'avère un facteur encourageant pour l'implantation d'entreprises nouvelles et peuvent provoquer l'attraction de nouvelles entreprises. Ces villes moyennes sont mieux désenclavées et mieux équipées d'où le réflexe de constituer des réseaux de villes moyennes pour la défense de leurs intérêts communs. Leur espacement et le niveau élevé de leurs services font d'elles des « points d'appui » indispensables à un aménagement équilibré des territoires kabyles. Elles doivent être considérées comme une alternative à la prédominance d'Alger afin d'avoir un développement équitable (équilibré et solidaire).

En Kabylie, on passe d'une population à dominante rurale (80 % en 1966) au début des années 60 à une population majoritairement urbaine (50,7 %) cinquante ans plus tard. Cependant en 1998, l'ONS comptabilisait 390 localités de plus de 2000 habitants dont la majorité était des petits bourgs regroupant moins de 2000 habitants.
Globalement, l'on peut considérer que la hiérarchie urbaine en Grande- Kabylie se présente sous la forme de huit (08) niveaux essentiels ou strates allant du hameau à la grande ville en passant par des strates urbaines intermédiaires :

Première strate : les hameaux

Les hameaux sont des agglomérations d'une centaine d'habitants, disposant de cinq à six commerces et d'une attraction faible. C'est l'unité sociale de base du monde rural. En Kabylie, ça peut être un çof ou une fraction tribale (la famille).

[1] DPAT de la wilaya de Tizi-Ouzou, Septembre 2012.

Deuxième strate : les villages

Les villages sont avant tout la forme essentiellement de groupement des individus, là où l'unité de base retrouve un sens en même temps un rôle. L'un des critères les plus visibles des villages kabyles, est leur position perchée sur les crêtes, à l'exclusion de tout site de vallée ou de plaine. Ils servent de « cités dortoirs » aux villes Kabyles.

Les villages jouent le rôle de point de référence immédiate pour les campagnes. Au nombre de 1400 villages, ils ont le statut de rural ou semi- urbain et sont d'origines diverses : villages montagnards traditionnels, villages coloniaux, agglomérations récentes spontanées… Ce ne sont en rien des villes, et pourtant, par un phénomène de mimétisme, architectural et style de vie traduisent déjà une urbanisation : ceux qui sont chefs-lieux de communes sont dotés d'un ensemble d'équipements qui les fait progresser beaucoup plus vite que les autres. Ces espaces sont considérés comme des réserves résidentielles.

Les hameaux et les villages sont entourés par des « campagnes » dont ils vivent et qu'ils commandent. Ils ont gardé leurs structures tribales.

Troisième strate : les agglomérations secondaires : moins de 10 000 habitants

Les agglomérations secondaires sont des espaces périurbains caractérisés par la construction, de manière diffuse, des groupes de maisons individuelles et de locaux d'activités à l'initiative de la ville voisine et par la présence d'équipements et d'infrastructures tertiaires qui sont utilisés uniquement par la population communale, sans que le moindre rayonnement ne se manifeste. « Généralement ce sont des chefs-lieux administratifs (commune et daïra). Ils sont en même temps des « centres » des tribus ou Archs ; la tradition tribale y est très forte »[1].

Quatrième strate : les agglomérations routières ou zones « rurbaines »

« L'espace tribal s'ouvre aux « étrangers », aux autres résidents Kabyles. C'est le début de l'éclatement de l'espace tribal »[2].

Les agglomérations routières sont de simples villages qui, bien placés sur une voie de communication ou renforcés par l'installation d'une entreprise se sont élevés au rang d'agglomérations routières. Sans être des banlieues, elles se confondent avec la périphérie proche ou lointaine des villes.

[1] et [2] Selon les observations de Md. DAHMANI.

On constate alors un éparpillement urbain, des nébuleuses diffuses, des rubans en formation qui dans l'étendue absorbent plus ou moins les anciens centres. Partout la mobilité entraîne les mêmes effets : la résidence se branche sur les réseaux de communication. Bref, la ville perd ses limites, la campagne s'urbanise.

La diffusion du fait urbain à travers le territoire permet aux populations rurales de se sentir moins isolées et accorde une transition plus « douce » au passage du milieu rural au milieu urbain, s'il s'effectue par la transition d'une agglomération semi urbaine ou infra-urbaine.

Cinquième strate : les petites villes, centres locaux ou centres de sous –régions : 10 000 à 50 000 habitants

« Le processus de « détribalisation » est fortement entamé ; la notion de « citoyenneté » prend lentement racine ; c'est le début du « cosmopolisme » tribal »[1].

Le niveau proprement urbain commence avec des agglomérations ayant 10 000 habitants dont 5 000 en agglomération chef-lieu, dotées de commerces, services administratifs et d'équipements. Quarante quatre (44) petites villes rythment l'espace kabyle et assurent un rôle de service et de desserte. La plupart d'entre elles comptent un souk qui s'est progressivement urbanisé, au point qu'aujourd'hui presque tous les souks correspondent à des agglomérations urbaines. Le processus a été double, soit que le souk ait donné naissance à une agglomération devenue ville (Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn –El-Hammam, Boghni, Ouadhias, Draâ-El-Mizan, Béni-Douala, Azeffoun, Tigzirt, Dellys, Isser, Baghlia,…), soit que la ville ait « capté » un souk de la région (Tizi-Rached, Tadmaït). Ces villes ont en majorité reçu le statut de chefs-lieux de daïra et un certain nombre d'implantations industrielles. Grâce à ces fonctions, elles constituent partiellement des centres d'animation et de polarisation du monde rural.

Sixième strate : les villes moyennes : 50 001 à 100 00 habitants

Selon toujours Md. DAHMANI, « le processus de « détribalisation » est achevé. Exemple : dans un lotissement, un quartier, une cité, un immeuble de l'OPGI, de l'AADL ou d'une coopérative, on y trouve des familles venues de tous les horizons « tribaux » et sociaux de la Kabylie.

[1] Selon les observations de Md. DAHMANI.

Des familles venues des autres wilayas du pays partagent ces mêmes lieux de résidences »[1]. Les villes moyennes correspondent à la strate urbaine de 50 à 100 000 habitants ; elles ont une infrastructure qui leur permet de jouer un rôle micro- régional important (commerces, services, équipements, tertiaire supérieur, zones industrielles, zones d'activités…). Promus chefs-lieux de wilaya ou de daïra, Tizi-Ouzou, Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria appartiennent à cette strate urbaine.

Les villes moyennes, précieux « intermédiaire » entre les niveaux supérieur (les métropoles) et inférieur (les petites villes), font partie d'un réseau urbain hiérarchisé. Elles occupent une position de relais qui leur confère un rôle de pôle économique, culturel et de services au niveau local ou sous- régional. Tizi-Ouzou écrase tout le bas de la hiérarchie urbaine ; avec ses 140 000 habitants, elle franchit la strate des grandes villes.

Septième strate : les grandes villes : 101 000 à 200 000 habitants

« Depuis les années 80/90, les grandes villes entament un nouveau processus dans la mesure où elles ne résistent plus à l'appel de la mondialisation : jumelage, investissements étrangers, tourisme, compétitions sportives internationales, étudiants étrangers dans les universités, etc. »[2].

Leur principale caractéristique réside dans leurs rôles de relais régionaux. Hormis Tizi-Ouzou, il n'existe pas de grandes villes en Grande- Kabylie ; c'est une région de petites villes puisque les villes moyennes sont faibles en nombre dans la structure hiérarchique de la Kabylie.

La croissance rapide des petites agglomérations (petites villes), mais aussi des villes moyennes, pose d'énormes problèmes aux autorités locales. Dans les anciens villages coloniaux, comme Bouira, Lakhdaria, Azazga, Tizi-Ouzou, Bordj-Ménaïel, etc., l'aménagement des centres historiques est devenu un casse tête pour les municipalités. Les vieux immeubles dégradés sont occupés par des familles moins aisées et n'ont pas les moyens de les entretenir. Ces centres historiques font actuellement l'objet d'une politique active de réhabilitation et d'amélioration de l'habitat qui remet en cause le droit au logement des anciens locataires, le plus souvent des villes moyennes[3].

[1]et [2]Selon Md. DAHMANI.

[3]Enquête de terrain, Mai- Novembre 2006.

Selon Md. DAHMANI, « il faut rajouter une **« huitième strate urbaine** » en voie d'émergence rapide, c'est l'ensemble des conurbations des villages entre eux ou des villes avec leurs villages périphériques d'une part, et, d'autre part, la formation des « couloirs urbains » de développement ou « corridors urbains de développement » plus fréquents en Kabylie que les « villes-régions ». Leurs caractéristiques spatiales et fonctionnelles appellent de nouvelles méthodes de gestion (institutions et instruments) : intercommunalité, infrastructures pérennes, etc.

Les prix élevés du foncier urbain ou périurbain réduit considérablement l'accès au sol urbain pour une large couche sociale citadine. En milieu rural, les conditions d'accès au sol sont différentes, dans la mesure où les politiques publiques rurales y sont très favorables : réalisation de tous les réseaux collectifs (y compris le gaz de ville), l'aide à l'auto-construction, crédit au développement rural et agricole, etc. La « révolution urbaine » est à la fois un défi et des opportunités pour les pouvoirs publics et les populations en général[1].

2-8 Les villes moyennes relais du développement régional : point de vue théorique ?

« Les villes moyennes constituent un maillon intermédiaire, à mi-chemin des bourgs et des petites villes encore largement rurales d'une part, des grandes agglomérations urbaines d'autre part. Cependant, elles ont un rôle spécifique à jouer : celui de relayer le développement régional. Rôle qui permet à chacune d'elles de marquer ses caractères propres, d'affirmer ses vocations, tout en s'intégrant dans un tissu urbain régional qui l'aide à développer ses potentialités et au sein duquel elle contribue à l'animation de sa région »[2]. Comment concevoir les fonctions des villes moyennes ? Comment insérer ces villes dans l'armature urbaine régionale ?

2-8-1 Les fonctions des villes moyennes : un rôle de relais

Les villes moyennes ne doivent pas être des villes de transit : c'est-à-dire une simple intermédiaire vers la grande ville, mais un rôle de tremplin et attrayantes pour fixer une partie plus importante encore de ces migrants en quête d'emploi et d'un certain confort.

Les villes moyennes doivent être des relais actifs du développement régional en cessant d'être des relais passifs des migrations rurales.

Les villes moyennes en Kabylie semblent être des lieux privilégiés pour

[1]Selon Md. DAHMANI.

[2]J. LAJUGIE, op. , cité. , p. 115.

constituer des foyers de vie et des centres d'activités capables de jouer un double rôle : d'une part, accueillir et fixer les migrants du monde rural, contraints à l'exode, en leur offrant des emplois, des logements, les conditions de vie et de formation désirables, pour leur éviter l'obligation d'émigrer vers la capitale ou vers les grandes agglomérations en voie d'hypertrophie ; d'autre part, transmettre sur l'ensemble du territoire régional l'impulsion des villes métropoles, complétée de leur apport propre, en assurant la desserte des zones voisines pour tous les services nécessaires à la vie économique, sociale, culturelle, et contribuer ainsi à l'animation de l'espace rural.

En d'autres termes, ces villes ont, d'une part, à recevoir les nouveaux citadins et à les fixer le près possible de leur lieu d'origine, d'autre part, elles ont un rôle essentiel à jouer dans le développement et l'animation de l'espace régional, en démultipliant les effets d'entraînement des activités et des services localisés dans les métropoles et en y ajoutant l'impact des activités et services correspondant à leurs aptitudes propres.

L'absence de ces chaînons intermédiaires est un obstacle sérieux au développement régional ; cependant, il faut faire de ces villes moyennes de puissants relais de développement régional, en même temps d'utiles instruments de l'aménagement du territoire soulignent J. Lajugie[1].

En Kabylie, la promotion des villes moyennes en relais du développement régional, est la meilleure réponse à prôner pour déployer une série de centres de peuplement attractifs, des foyers d'activités dynamiques, des centres de services rayonnant, non seulement sur les municipalités périurbaines mais sur les petites villes et les bourgs de l'espace rural proche. Ceci n'est envisageable que si les moyens appropriés seront mis à leur disposition pour les doter des équipements indispensables et pour leur garantir une meilleure intégration au tissu urbain régional.

Les grandes villes moyennes (50 001 à 100 000 habitants) ne sont pas nombreuses et sont fort espacées ; ce sont celles qui vont structurer le territoire : la densité démographique, l'évolution de la population et les réseaux de communication montrent que le territoire en Kabylie est organisé autour de quatre (04) noyaux, qui correspondent précisément aux villes moyennes. La Kabylie ne pourrait se permettre qu'une seule vraie ville, Tizi-Ouzou ; à la rigueur trois (03) villes satellites « sauvables », tout le reste n'a qu'à s'associer en réseaux en appliquant le vieil adage « l'union fait la force ».

---

[1]J. LAJUGIE, op. Cité. P. 119.

Ces petites villes doivent se constituer en réseau pour partager leurs équipements et leurs services. Toute ville, même moyenne, relève en réalité de plusieurs réseaux (économies d'échelle et économies externes) :

1- **les réseaux de services** où l'offre de services se condensent à plusieurs niveaux selon leur rareté (services quotidiens, hebdomadaires, etc.) et la taille de la clientèle nécessaire à leur rentabilité. Le modèle devient immédiatement hiérarchique.

Une grande ville dessert une grande aire où elle est suppléée par un relais de villes moyennes pour des services plus ordinaires, elles-mêmes remplacées dans leur aire propre par des petites villes pour des services très ordinaires ;

2- les réseaux de compétences ou de capacités : l'avenir des réseaux de villes, pour les villes moyennes, n'est pas forcément avec les plus proches, ni entre villes moyennes, mais avec des villes qui ont des savoir-faire, des compétences communes ;

3- les groupes de pression : des villes forment des réseaux pour défendre ou promouvoir une position commune (construction d'un centre d'enfouissement technique qui réunira plusieurs communes comme Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda et Tirmitine ; Béni-Zmenzer et Béni-Douala, etc.). Elles peuvent être voisines, et avoir un thème régional à mettre en avant. Elles peuvent avoir une position géographique semblable qui leur crée problèmes et intérêts communs (pollution, décharges sauvages). Elles peuvent, n'avoir aucune forme de voisinage et néanmoins faire ensemble certains « couloirs » ou « passages ». Ce sont des réseaux qui comptent ; ils ne se planifient pas. Nombre de villes moyennes doivent s'impliquer, et ont intérêt à le faire ;

4- Le groupe de villes : il existe des réseaux de proximité ; l'urbanisation associe de nombreuses villes proches et de tailles différentes en de véritables régions urbaines où les échanges entre lieux sont très intenses :

* Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Naciria, Issers, Bordj-Ménaïel, Thénia, Alger ;
* Tizi-Ouzou, Béni-Zmenzer, Souk-El-Tenine, Maâtkas, Mechtras, etc. ;
* Tizi-Ouzou, Tadmaït, Baghlia, Dellys, Iflissen, Tigzirt, Azeffoun, Béjaïa ;
* Tizi-Ouzou, Tizi-Rached, Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Bouira;
* Ouadhias, Tizi- N'Tlata, Mechtras, Boghni, Aïn-Zaouia, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Chabet-El-Ameur;
* Thénia, Souk-El-Had, Béni-Amrane, Lakhdaria, Kadiria, Aomar, Bouira.

Les habitants font appel aux services de la ville voisine parce qu'elle est à un quart d'heure ou à une demi-heure, qu'à ceux de l'autre côté de la même ville, qui ne sont

plus accessibles en terme de trajet à effectuer. Le travail des villes en réseaux ne peut être que positif ; des villes éloignées ont peu à partager, mais elles peuvent s'associer autrement, en réseaux non hiérarchiques de compétences et d'intérêt autour de projets communs. Des villes très proches peuvent aller jusqu'à partager équipements et services. Les réseaux formés avec des villes de tailles différentes semblent souvent plus fructueux. Il est intéressant de bien identifier sur quels domaines une ville moyenne peut s'appuyer, où elle a déjà quelques réalisations, ou du moins de sérieuses possibilités (un bouquet d'avantages) telle que la formation universitaire, les centres d'enfouissement techniques, les hôpitaux, les stades, les agences bancaires et assurances, la police, etc.

2-8-2 La ville moyenne et le « pays » ou « région »

La force d'une ville moyenne n'est pas seulement en elle, mais autour d'elle. La question qui se pose à ce sujet est donc le sens des relations qu'elle entretient avec son environnement. Il apparaît fréquemment que ces relations soient de distance, de méfiance sinon d'hostilité : pour N. COMMERCON et P. GOUJOU, « la ville vue de l'extérieur comme « tentaculaire » et coûteuse, la « campagne » vue du centre comme parasitaire, se servant des équipements de la ville mais refusant d'en assumer le coût »[1].

Les villes, en Grande -Kabylie, s'étalent partout, entraînant dans leur croissance des espaces ruraux où les habitants ont leur travail en ville[2]. En sens inverse, de petites entreprises s'installent à leur tour dans les communes rurales. La périurbanisation multiplie les échanges, réduit les différences, accroît l'existence de ces espaces de fréquentation et d'interaction quotidienne que l'on nomme « bassins » (zones) d'emploi qui s'étalent sur un rayon de 25 km.

L'ampleur des circulations et l'imbrication de lieux d'habitat et d'activité, ainsi que le coût élevé de certaines implantations en ville, posent de manière nouvelle la question de la localisation de certains « réseaux » au sens VRD : d'une part, l'espace périurbain est désordonné, son extension appelle des efforts considérables de gestion de l'environnement : formes d'habitat, esthétique, adductions d'eaux, d'électricité, de gaz, hygiène, ordures ménagères, réseaux d'épuration, coordination de voiries, etc. , d'autre part, la mobilité accrue des populations lui permet d'envisager d'accueillir des

[1] N. COMMERCON et P.GOUJOU, op, cité, p. 22.

[2] Enquête- terrain, Mai-Novembre 2006.

équipements de nature « urbaine » : hôpitaux, lycées, centres de loisirs et de sport…
« Une urbanisation bien organisée, un réseau équilibré, sont un atout non négligeable pour le développement régional. Le rôle de l'aménagement du territoire est d'optimiser les chances de développement des divers espaces, et en matière d'urbanisation d'aller au devant d'une urbanisation chaotique et désordonnée »[1] souligne V. ROUSSEAUX.

En résumé, nous dirons en théorie que la ville moyenne s'approprie l'image d'un centre urbain resté à taille humaine préservant au mieux une certaine qualité de vie. Elle apparaît alors pour les ruraux comme une référence et un modèle de développement.

La nécessité de partenariats et de compétences associés entre les prestations de services, introduit en effet des fonctionnements en réseaux, dont la traduction spatiale peut permettre à des villes moyennes le développement des relations d'affaires avec d'autres cités, de rang inférieur ou au contraire supérieur.

Section 3 : Tizi-Ouzou, pôle urbain régional (100 001 à 200 000 habitants)

Tizi-Ouzou, située sur un col de 270 m d'altitude, est caractérisée par sa position géographique lui permettant d'être un important nœud de communication avec l'ensemble de sa région. Elle n'est pas tout à fait une ville de montagne et encore moins de plaine. Elle est enserrée par le massif du Belloua au nord (de 650 m d'altitude) et le massif de Hasnaoua (de plus de 600 m d'altitude) au sud.

La ville de Tizi-Ouzou, dont le nom signifie « Col des genêts »[2], est à 100 km à l'Est d'Alger ; elle est à quatre vingt- dix minutes de la capitale nationale, de l'aéroport Houari Boumediene et également à moins de soixante minutes de la côte méditerranéenne ainsi que de n'importe quel point du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou ; elle est la « capitale » de la Grande –Kabylie, région essentiellement montagneuse.

[1]V. ROUSSEAUX, op. , cité. , p. 146.

[2]Selon Md. DAHMANI, Tizi-Ouzou signifie pour les Pères Blancs, « Col des Genêts », pour les Kabyles, « Tizi-Ouzou » signifie « Col de la fournaise », à cause de son climat continental, très chaud en été (supérieur à 40 °C) et humide et froid en hiver.

Tizi-Ouzou a une position stratégique ; elle est « le lieu d'aboutissement de la RN 12, venant d'Alger et allant à Azazga et Béjaïa, de la RN 72, venant de Tigzirt et Makouda, de la RN 30, venant des villages des Ouadhias et Béni-Yenni, de la RN 15 venant de Larbaâ-Nath-Irathen et Aïn-El-Hammam ; du CW 128, venant de Draâ-El-Mizan et Boghni; du CW 100, venant de Béni-Douala et Ath-Aïssi ; du CW 147, venant de Mechtras passant par Tassadort ; du CW 02 venant de Mechtras passant par Bouhinoun ; et du CW 174, venant de Fréha- Tamda- Tala Athmane »[1].

Depuis le découpage administratif de 1984, la ville et la commune de Tizi-Ouzou se trouvent au centre de la Kabylie, point d'articulation entre plaine et montagne. La ville de Tizi-Ouzou appartient et se situe dans un territoire que les géographes désignent par Grande -Kabylie ou communément appelée « Kabylie du Djurjura ».

Tizi-Ouzou est avant tout, une ville de commandement[2] administratif (46,1 % des emplois) et secondairement, d'activité distributrice de biens et services (32,33 % des emplois). Elle est accessoirement, une commune « industrielle » (avec 11,22 % des emplois) et agricole (avec 3,63 % des emplois)[3]. Ville tardivement apparue, doublement marquée par son rôle de « petite capitale » et sa fonction de villégiature ; elle a été tirée de la « somnolence » par l'irruption du commerce.

Les grandes phases de son histoire se sont inscrites successivement dans l'espace urbain, mais ont laissé leur trace dans les mentalités et l'organisation du corps social, malgré l'importante mobilité des hommes. Tizi-Ouzou est une agglomération d'environ 100 000 habitants au recensement de 2008 : c'est la plus grande concentration humaine dans la contrée kabyle car elle occupe une position stratégique.

La ville s'enrichit de nouveaux lotissements privés, de cités AADL, CNEP, Géni-Sider, de coopératives immobilières privées, de polycliniques privées, de résidences imposantes et luxueuses, de bâtiments solennels abritant les édifices publics, l'université de plus de 49 000 étudiants, de lycées, de collèges, de centres de formation professionnelle, etc.

---

[1] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 10.

[2] Appelé aussi tertiaire supérieur ou quaternaire selon J. GOTTMAN, « La ville », éd. Nathan, Paris, 1991, p. 85.

[3] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 10.

La poussée démographique et le commerce de gros et demi-gros, le commerce informel, les services divers et multiples, la circulation automobile, etc. se répercutent rapidement sur la physionomie urbaine.

La primauté de Tizi-Ouzou reste forte dans les fonctions stratégiques, et ce, en relation avec sa position stratégique dans l'armature urbaine. La ville des « genêts » est le centre de commandement et le principal centre des services rares. Cette concentration crée une véritable force d'agglomération qui profite au chef-lieu régional.

Du village à la « métropole » régionale[1], elle est devenue ville charnière jouant aujourd'hui la carte de la coopération interrégionale, enjeu important de l'aménagement du territoire et pour le développement général de l'agglomération.

Comme toutes les villes moyennes attentives de la qualité de leur cadre de vie, elle s'efforce de remplir pleinement sa fonction de centralité pour l'ensemble de la population urbaine et périurbaine qui compose l'agglomération, en vivant en harmonie avec son arrière- pays dont elle est le « pôle d'attraction »[2].

L'augmentation des flux est liée à la croissance urbaine et son équilibre est donc à trouver entre l'habitat, l'emploi, le commerce, les transports et les activités culturelles ; or la concentration de la population autour de ce centre remet en cause la qualité du vivre ensemble dans l'espace urbain et la dynamique du développement de la ville. La croissance urbaine de l'agglomération de Tizi-Ouzou est due à l'accroissement démographique et l'extension du tissu urbain.

[1] A quoi reconnaît-on une métropole ? La métropole est définie par plusieurs caractères comme : la taille de la ville ou de l'agglomération, son poids démographique et économique : sa production, ses services, ses échanges, ses routes, car l'attraction est faite d'accessibilité qui facilite la convergence et la divergence des flux d'hommes, de marchandises, d'informations, de décisions, etc. A cela s'ajoute la présence des banques, et des sièges sociaux de sociétés ou de leurs filiales, la présence de pouvoirs politiques importants avec ses administrations et services, avec des sièges de partis politiques et de syndicats de salariés, patronaux et d'entreprises, des médias, d'une université avec ses laboratoires de recherche et ses bibliothèques, etc.

[2] N. COMMERCON et P. GOUJOU, op. , cité. , p. 6.

3-1 L'impact des « politiques publiques urbaines » sur la croissance spatiale du pôle urbain de Tizi-Ouzou

Tizi-Ouzou, ville des genêts, vit une croissance urbaine exceptionnelle ; les facteurs révélateurs de cette croissance sont : la croissance démographique importante et une extension spatiale dans toutes les directions.

3-1-1 Croissance démographique

En 1954, Tizi-Ouzou n'était qu'un petit village carrefour abritant 5 772 habitants ; il passe à 23 000 habitants en 1962, soit une augmentation de 400 %. Depuis, et à l'instar de toutes les villes algériennes, elle a connu une forte croissance démographique accentuée par l'exode rural dû à l'insécurité qui régnait dans les régions montagneuses durant la guerre de libération nationale, à la répression et aux destructions des villages qui s'en suivirent. Autrement dit l'exode rural conjugué au croît naturel de la population sont les facteurs majeurs de cette explosion démographique.

Au lendemain de l'indépendance, ce mouvement migratoire a continué sa courbe ascendante à cause des facteurs socio-économiques tels que la recherche de l'emploi ou la scolarisation des enfants, etc. Si bien que de 1954 à 1966 la population du chef-lieu régional est multipliée par 6,5 et représentait la moitié de la population communale (vivant en agglomérations secondaires ou en zones éparses), soit un taux d'accroissement de 11 %.

En 1977, la population de la commune de Tizi-Ouzou était de 73 108 habitants, celle de la ville était de 40 788 âmes. Entre 1966 et 1977, la population municipale a augmenté de 19 385 habitants, soit un taux d'accroissement annuel de 2,84 % inférieur au taux national qui était de 3,2 %. Concernant la ville, sa population a presque triplé durant cette période résultant de l'afflux des populations montagnardes vers l'agglomération chef-lieu à la recherche d'emploi et de logement.

La poussée démographique et l'implantation d'activités industrielles ont eu pour résultat une élévation du taux d'urbanisation. L'afflux massif de la population vers la ville des « genêts » a poussé les pouvoirs publics à réaliser la ZHUN Sud (nouvelle – ville) et implanter de grands ensembles. « Ainsi, en plus de la dualité entre la ville de fondation coloniale et le quartier de la haute-ville, cette décennie a connu l'émergence d'un nouveau quartier (la ZHUN Sud appelée communément nouvelle-ville).

Un contraste urbanistique et social apparaît entre les trois quartiers de la ville »[1]. En 1987, la population de la ville s'élevait à 59 539 habitants ; la population communale était de 93 025 habitants dont 63,53 % en ACL, 33, 19 % en AS, 2,8 % en zones éparses et 0,4 % comptés à part. La population de l'ACL est passée de 53, 53 % à 63,35%, cette période a connu le plus fort taux de croissance dans l'ACL ; ceci est dû aux effets induits par les différents plans de développement économiques dont a bénéficié le chef-lieu de la wilaya lequel témoigne de la forte attractivité qu'il exerce sur son arrière-pays.

En 1998, la population était de 113 400 habitants dont 72 556 habitaient en ACL, 37 293 en AS, et 3551 en zones éparses, soit respectivement 63, 98%, 32, 89 % et 3,13 %. La période située entre 1977 et 1987 a connu une poussée démographique importante par rapport aux autres zones de la commune et cela grâce au volontarisme étatique. En 2009, la population municipale était de 137 114 habitants dont 105 877 en ACL. Jusqu'à nos jours, Tizi-Ouzou, grâce à ses fonctions administrative, économique et culturelle, continue d'accueillir une population supplémentaire en quête d'emploi.

D'autres facteurs ont milité en faveur de cet accroissement tels que la jeunesse de la population, la forte natalité enregistrée après l'indépendance ; la réduction de la mortalité infantile suite à l'amélioration de l'infrastructure sanitaire. Aujourd'hui, la population de Tizi-Ouzou est estimée à plus de 140 000 habitants soit environ 24 fois celle d'il y a 58 ans (1954-2012).

Parallèlement à cette croissance démographique démesurée de la ville, une extension spatiale très importante s'est effectuée depuis 1967 à ce jour. Le tissu urbain de la ville de Tizi-Ouzou s'est développé d'une manière considérable.

Dans ce qui va suivre, nous étudierons la dynamique du tissu urbain du chef-lieu régional.

3-1-2 Dynamique du tissu urbain du chef-lieu régional

Tizi-Ouzou se compose essentiellement de cinq (05) zones urbaines correspondant chacune à une étape de développement de l'agglomération : la haute-ville, le centre-ville, ou tissu urbain colonial, le quartier Ouest, le nouveau quartier ou nouvelle-ville, le futur pôle urbain de Oued-Falli et enfin le pôle urbain de Tamda.

[1]K. MAHOUII, « Marché foncier urbain et sa régulation : modes d'allocation de l'espace et formation des valeurs foncières de la ville de Tizi-Ouzou », UMMTO, 2004, p. 45.

Jusqu'en 1830, le cadre bâti de Tizi-Ouzou se résumait à un bordj et une « Smala » qui s'est développée lentement et en parallèle avec le quartier européen. Entre 1830 et 1880, le développement de la ville a été lent, le centre actuel avait été occupé par un lotissement sur trame ordonnée en direction de la vieille ville. De 1880 à 1845, quelques implantations sont venues amorcer le développement de l'agglomération le long de la route nationale, en direction de la gare inaugurée en 1945.

A partir de 1945 et jusqu'en 1958, la ville s'étend dans tous les sens et la forme d'urbanisation changea puisque le développement le long de nouveaux axes routiers et le système de contrôle n'était plus utilisé. En 1956, Tizi-Ouzou devient chef-lieu de département de la Grande- Kabylie. La concrétisation de cette fonction sur le plan spatial correspond à une extension importante des quartiers du centre, de L'Est et du Sud- Est par la construction d'immeubles administratifs et d'équipements (préfecture, commissariat de police, hôpital, etc.)[1] ; les lotissements BERCHICHE et BOUAZIZ, sont les premières extensions spatiales du chef-lieu régional après l'indépendance.

Après le lancement du plan triennal (1967-1969) et du programme spécial en 1968, on assiste à la création d'un nouveau quartier qui se confirme à l'Ouest pour l'implantation d'une zone d'équipements et d'habitat résidentiel érigé sur le sol des lotissements AMIROUCHE et Tala Allam qui ont constitué par la suite le tissu de jonction entre Boukhalfa et le centre-ville. Le premier et le deuxième plan quadriennal apportèrent des transformations dans la forme d'occupation du sol par l'étirement de la trame urbaine vers le Sud. L'éclatement accentué de la ville en direction du Sud est confirmé par la création d'une nouvelle zone urbaine appelée communément « Nouvelle- Ville », s'étendant sur une superficie de l'ordre de 234 hectares.

Tizi-Ouzou a bénéficié d'opérations d'urbanisme portant sur la rénovation du centre-ville, de lotissement à habitat résidentiel et la création d'un nouveau quartier (nouvelle- ville) en 1980 au Sud de l'agglomération. Ce quartier a accueilli un important programme universitaire (université, CHU). L'ensemble de la ZHUN comprend un programme de près de 5 000 logements répartis en trois quartiers : le quartier A : 1200 logements, le quartier B : 2060 logements et le quartier C : 1700 logements.

[1] Colloque Algéro-Français sur l'urbanisme, 16-17-18 avril 1985, DUCH-URTO, Tizi-Ouzou, p. 25.

A cela s'ajoutent 23 équipements allant du cinéma jusqu'au groupe scolaire, crèche, jardins d'enfants[1]. Quant à la ZHUN de Oued –Falli, elle s'étendra sur une superficie de 350 hectares avec une capacité d'accueil de 14 000 logements et une population de 70 000 habitants nous apprend-t-on de la direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya de Tizi-Ouzou[2]. En principe, chaque quartier doit recevoir un programme d'équipements d'accompagnement mais cette zone reste toujours sous-équipée puisque peu d'éléments sont réalisés, ce qui explique sa dépendance du centre-ville engorgé. Force est de constater que l'opération nouvelle- ville n'a pas atteint les objectifs qui lui ont été assignés ni du point de vue quantitatif ni qualitatif -compte tenu du programme réalisé, qui est à notre avis peu significatif. Le tableau suivant présentera les différents équipements programmés et réalisés dans la ville de Tizi-Ouzou.

Tableau n° 28: Répartition géographique des équipements selon les axes d'urbanisation

Nom de l'axe d'urbanisation	Principaux équipements réalisés
- Rue Abane Ramdane (RN12)	Mairie, gendarmerie, mosquée, haut tertiaire, BNA, direction régionale de la CNEP, OPU, magasins de luxe, librairies, cafés-restaurants, Air Algérie, OPGI, commissariat
- Boulevard Larbi Ben M'Hidi	Nouvelle mairie, direction régionale de la Sonelgaz, théâtre régional, gare routière, nouveau tribunal, direction générale de la sûreté nationale Direction générale de L'ENIEM, Siège CPA, Banque d'Algérie, URTO,
- Boulevard Stiti	l'hôtel LE Canon, l'hôtel restaurant Le Concorde, la gare ferroviaire, le lycée Abane Ramdane, l'abattoir, concessionnaires de voitures, BDL, services commerciaux, grossistes et demi grossistes Nouveau lycée, nouveau collège sur la place de l'ancien marché, maison de l'artisanat
- Rue des frères Makhlouf	Sièges régionaux (SAA, CAAR).
- Rue des frères Belhadj -Krim Belkacem	Direction régionale des œuvres universitaires, l'université de Hasnaoua. Nouveau pôle technologique, deux cités universitaires, bibliothèque Institut d'architecture.
- Route de Béni-Douala - RN 12 - Oued-Aïssi	Briqueterie de Tizi-Ouzou, deux stations services, Trois instituts universitaires, unité BMPJ, protection civile, siège du BERTO, concessionnaire Haddad.
- Route de M'Douha	Musée du Moudjahid, directions de l'exécutif de la wilaya.
- Rue Lamali	Hôpital, stade premier novembre, drugstore, clinique des « Oliviers », notaires, architectes, dentistes.
- Rue de l'université Hasnaoua	Magasins, écoles privées, cabinets médicaux, clinique.
- Rue KERRAD Rachid	Cadastre, Académie, trois lycées, collège, hôtel Amraoua, piscine olympique, ITHT.

Source : Notre enquête de terrain, Août 2012.

[1] Un grand nombre d'équipements programmés n'ont pas encore vu le jour.

[2] Informations recueillies auprès de la DUC de la wilaya de Tizi-Ouzou, Décembre 2011.

Tizi-Ouzou a acquis le statut de « capitale » régionale suite à la construction ou à l'implantation d'équipements d'échelle régionale sur l'ensemble des axes d'urbanisation. Avec cet ensemble d'équipements de rang régional, Tizi-Ouzou change d'échelle, elle n'est plus la ville de transit vers Alger ou tout simplement ville de la Kabylie du Djurdjura ; elle est une « ville- région » puisqu'elle affirme son élargissement territorial. « La compétence territoriale de la cour de Tizi-Ouzou s'étendait sur sept juridictions (tribunaux), dont trois représentaient l'ensemble des daïras de la wilaya de Boumerdes, ce qui constitue une autre manifestation de l'important débordement des prérogatives de la ville de Tizi-Ouzou dans sa région »[1].

Dans la description des équipements, la ville des « genêts » connaît une grande dynamique urbaine, les chantiers sont partout, beaucoup de plans en préparation et ou en mutation, qu'ils soient des plans de lotissements, de projets d'architecture ou et surtout d'introductions de nouvelles formes de partenariat économique telles que les coopératives immobilières. Cette dynamique s'est accentuée par la réalisation de grands équipements : le pôle technologique ; deux rocades, l'une au Sud de la ville l'autre au Nord Ouest (Boukhalfa –Oued-Stita) ; quatre gares routières sont créées à la périphérie de Tizi-Ouzou (gare de Bouhinoun (Kaf Naâdja), gare de la route de Béni-Douala, gare de Oued-Aïssi, gare du pont de Bougie) ; trois trémies sont réalisées au centre-ville ; deux ponts sont réalisés, l'un à la place du 20 Avril, l'autre reliant les « Corbeaux » au lot du Sud-ouest ; plusieurs passerelles sont réalisées ; tous les trottoirs ont reçu un revêtement en carrelage de luxe; cela s'est traduit par une grande propagation de l'urbanisation.

De nos jours, on assiste à une forte pression sur le marché du foncier dans toute la ville en général et en particulier au niveau de la ZHUN Sud et ses abords : l'achèvement de 40 000 logements a attiré plus d'habitants que prévus ; ce qui induit une diffusion de l'urbanisation par densification ; il en résulte un changement radical dans le développement et la croissance de la ville ; le développement linéaire, porté par la RN 12, sera compensé par le développement de la partie Sud du Bordj, fortement accidentée. D'autres extensions de la ville de Tizi-Ouzou se réalisent en directions de : Oued-Falli (chemin de wilaya 128) ; Tassadort (commerce de gros et demi-gros) ; Bouhinoun ; Azib Ahmed et Hasnaoua ; Béni-Douala ; Oued-Aïssi ;

[1]M - M. ZENBOUDJI, op. Cité, p. 109.

M'Douha, Rédjaouna- Belloua ; Boukhalfa. Malgré ces nombreuses réalisations qui ont changé la physionomie de la ville, deux problèmes majeurs se posent pour l'agglomération de Tizi-Ouzou : d'une part, ceux d'ordre juridique qui empêchent l'extension de la ville, notamment au Nord (haute ville qui présente plusieurs terrains libres appartenant au privé mais qui sont restés inutilisables à cause de difficultés reconnues à les intégrer dans les réserves foncières) et d'autre part, le cas des terrains géologiquement instables entre Tizi-Ouzou et Boukhalfa (Nord Est) ; actuellement ces deux agglomérations se touchent.

Autre constat : « On remarque un gaspillage énorme du foncier dû à la faiblesse du COS (surface développée au plancher/ surface de la zone) au niveau de la ZHUN Sud. Au centre, 145 logements /hectare ont été enregistrés, cité Boukhalfa 50 logements/hectare, l'OPGI 48 logements /hectare, cité EPLF 45 logements /hectare[1] ».

L'évolution spatiale de la ville de Tizi-Ouzou est spectaculaire ; pour preuve, le périmètre urbain de la ville a été multiplié presque par 10 entre 1960 (137 ha) et 2000 (1200 ha)[2]. Toutes les extensions importantes n'ont pas été accompagnées de réalisation supplémentaire d'équipements (infrastructures et superstructures conséquentes). La saturation des équipements existants et la congestion du centre-ville nous révèlent le déficit que vivent de plus en plus les habitants du chef-lieu de wilaya.

L'étalement urbain est synonyme de gaspillage du sol et d'argent en raison de la demande supplémentaire d'infrastructures notamment pour le transport. Les flux engendrés par l'accroissement de la taille de la ville produisent de la nuisance et de la pollution. En définitive, une gestion coûteuse pour la collectivité. Les villes compactes sont économes en ressources, la gestion de leurs territoires devient maîtrisable (affectation rationnelle du sol, collecte des déchets, transports intégrés).

Dans la ville de Tizi-Ouzou, la situation de l'habitat a évolué tant sur le plan qualitatif que quantitatif. Sur le plan qualitatif, il existe plusieurs formes et techniques architecturales : le style européen caractérisé par un habitat contigu et une trame orthogonale et le style traditionnel (maisons kabyles).

[1] H. AIT- SIDHOUM, op. , cité. , p. 71.

[2] Revue Campus n° 8, UMMTO, Décembre 2007.

A partir des années 70, des opérations de rénovation ont touché le centre-ville de fondation coloniale ainsi que la construction d'autres types d'habitats tels que les grands ensembles de types HLM (ZHUN Sud), de l'habitat semi- individuel (Tours villas), immeubles haut standing (au niveau de l'Avenue Krim Belkacem) ainsi qu'un habitat résidentiel constitué de villas et de lotissements édifiés à la périphérie de la ville. Par contre, la haute ville est en état de détérioration mais aussi d'évolution (auto-constructions sur le vieux site habité dans le cadre des opérations de densification).

Au statut socio-économique correspond une division sectorielle de la ville, les groupes à pouvoir d'achat élevé cherchent à se procurer les emplacements résidentiels les plus favorables. Par contre, les groupes à faible revenu se sont contentés de quartiers moins attrayants. Les terrains et les appartements y sont moins chers tout comme dans les secteurs d'habitat ancien, non rénovés.

Le tableau suivant nous livrera les principaux quartiers d'habitat et les couches sociales qui y habitent.

Tableau n° 29 : Répartition des couches sociales selon les quartiers d'habitat dans la ville de Tizi-Ouzou

Nom du quartier	Nature de la classe sociale
Haute-ville	Classes populaires
Cités de recasement : Mokadem et Carrière	Classes pauvres
Cités HLM : « Les Genêts », « Le Cadi »	Classes populaires
« Eucalyptus »	Classes moyennes
Cité « 5 Juillet »	Casses moyennes
Cité 20 Août ou Cité CNEP	Classes aisées
Cité « 11 décembre »	Classes moyennes
« Le bâtiment bleu »	Classes aisées
« 55 logements » ou « Bâtiment du Tunnel	Classes moyennes
L'immeuble du « Djurdjura »	Classes moyennes
L'immeuble de « La Casoral »	Couches moyennes
Les lotissements	Classes moyennes et aisées
Cité des tours villas	Classes moyennes et aisées
Villas communales	Classes aisées
Cité M'Douha	Classes moyennes
ZHUN Sud	Toutes les couches sociales
Krim Belkacem	Classes moyennes et aisées
Cité « Jardins »	Classes populaires
Cité 300 logements Boukhalfa	Toutes les classes sociales
Coopératives immobilières	Classes moyennes

Source : K. MAHOUI, op. , cité. , p. 122 et suivantes et notre enquête terrain, 2012.

La diversité de la qualité de l'habitat montre le contraste du cadre de vie en général qui existe entre les différents quartiers de la ville de Tizi-Ouzou. Ce qui se traduit par un contraste social et une certaine division sociale de l'espace[1].

La distribution de la rente urbaine montre que l'élément moteur des dynamiques résulte du choix résidentiel des classes aisées. Les personnes à revenu élevé sont susceptibles de payer les rentes les plus élevées et s'implantent dans les secteurs à la fois agréables et facilement accessibles. Les axes routiers donnant accès aisé au centre-ville sont largement empruntés et favorisent la création de secteurs résidentiels à niveau élevé. Les zones d'activités, par contre, s'implantent à la périphérie de la ville. Restent aux classes pauvres de la ville les terrains des secteurs peu attrayants, alors que les classes moyennes cherchent à se rapprocher des localisations des classes aisées.

Cette disposition sectorielle peut être expliquée par la recherche d'externalités économiques et sociales : les personnes à statut semblable se regroupent pour bénéficier des avantages de la concentration (commerce, culture, équipements…). Quant aux plus pauvres, elles se concentrent volontairement ou involontairement dans les grands ensembles.

Externalités sociales et accessibilité expliqueraient ainsi, dans le marché immobilier où le fonctionnement est avant tout lié aux lois de l'offre et de la demande, la répartition sectorielle des quartiers urbains.

Sur le plan quantitatif[2], Tizi-Ouzou comptait, en 1966, un parc de 4275 logements avec un TOL égal à 6,25 personnes. Durant cette période, le secteur de l'habitat a bénéficié de programme de construction important sous l'effet conjugué de la pression démographique et de l'exode rural. Pour ce faire, les pouvoirs publics ont été contraints d'engager des constructions en grande masse sous formes de ZHUN. La ville de Tizi-Ouzou, en tant que chef-lieu de wilaya a concentré 47,19 % [3] des programmes de construction de logement de la commune. Dans l'ensemble, la situation a été plutôt favorable pour l'ACL au détriment des zones rurales puisque le programme spécial (1968-1971) profite au chef-lieu régional : équipements divers, création de zones d'activités, industrielle et de dépôts…

[1] K. MAHOUI, op, cité, p. 47.

[2] RGPH 1966, 1977, 1987, 1998, 2008.

[3] K. MAHOUI, op. , cité. , p. 49.

En 1977, le parc logement de la commune est passé à 14 581 logements ; l'ACL concentre 5 560 logements avec un TOL de 7,03 personnes ; en concentrant leurs réalisations aux seuls chefs-lieux de daïras et communes, le déséquilibre spatial dans la répartition des programmes est accentué. Entre 1966 et 1987, on a enregistré un accroissement de 10 324 logements. L'apport du secteur privé y est pour beaucoup puisque plus des 2/3 des logements construits sont réalisés par celui-ci. Durant la même période seules 2123 unités sont offertes par le secteur public ; on remarque que le taux de la réalisation n'a pas suivi le rythme d'accroissement de la population.

La quasi-totalité du parc logement du chef-lieu est rattaché aux divers réseaux (AEP, assainissement, électricité, gaz de ville). Les commodités du parc logement, la concentration des activités et de l'emploi ont renforcé l'attractivité du « Col des Genêts ».

En 1987, le parc logement de la ville de Tizi-Ouzou a atteint 9286 unités, soit un TOL égal à 6,36 personnes. 1431 logements en constructions illicites sont signalés par les services de la DUC (direction d'urbanisme et de la construction). Malgré la crise qui a touché tous les secteurs de l'activité économique, suite à la baisse des recettes pétrolières en 1986, l'Etat ne s'est pas désengagé d'un secteur aussi stratégique que l'habitat puisque la puissance publique avec ses différents promoteurs (OPGI, APC, EPLF) [1] maintenait le monopole dans ce secteur.

En 1993, une nouvelle loi portant activité immobilière[2] est établie pour ouvrir le secteur de l'habitat au privé. Celle-ci a immédiatement permis la création d'un grand nombre de lotissements. De 1993 à 1998, quelque 30 lotissements d'une superficie de 394,55 hectares et 4176 lots ont été créés dans la seule commune de Tizi-Ouzou.

En 1998, le parc logement de la ville compte 18 009 unités avec un TOL de 6, 28 personnes ; le nombre de lotissements créés augmente de 73. Durant la période 1987-1998, on constate une augmentation importante du nombre de logements ; cela s'explique par les flux de population induits par les différents plans de développement économique, le nouveau cadre législatif relatif à la promotion immobilière ayant permis l'émergence de promoteurs immobiliers et la libéralisation des transactions foncières et immobilières.

[1] Enquête - terrain Mai-Novembre 2006.

[2] Décret législatif n° 93/03 du 01/03/ 1993.

Le meilleur TOL est enregistré à cette date et ceci s'explique par la baisse du taux d'accroissement qui est passé de 3,23 % entre 1977-1987 à 2,18 % en 1987-1998. Entre 1995 et 2003, on enregistre l'approbation de quarante lotissements à Tizi-Ouzou dont vingt sont privés[1].

En 2008, le parc logement de la commune de TO compte 31 900 unités dont 18 889 se concentrent dans l'agglomération chef-lieu avec un TOL de 5,19 personnes par logement, taux inférieur à ceux des décennies précédentes.

Cette baisse du TOL est due aux programmes de construction initiés par l'Etat sous forme d'auto- constructions, de coopératives immobilières, à la stabilisation de la population de la municipalité à 10 % de celle de la wilaya[2], à l'éclatement des familles nombreuses, au nombre de lotissements qui est passé à 121 avec une superficie totale de 716,5 hectares divisée en 29 385 lots et affectés en totalité[3].

Cette une véritable production de terrains à bâtir qui doivent être viabilisés et aménagés pour un meilleur cadre de vie : la mobilisation foncière et la libéralisation de l'activité immobilière vont pouvoir stimuler la demande en permis de construire.

Malgré cette panoplie de programmes, une forte demande de logements reste toujours non satisfaite. Pour ce faire, l'ANAT prévoit la réalisation de 20 000 logements d'ici à l'horizon 2015 afin de faire face à la demande en matière de logement qui ne cesse de croître.

En résumé, nous constatons une inadéquation entre l'accroissement démographique et l'évolution du programme de logement. En dépit de la baisse du taux de croissance entre 1998-2008, le nombre de logements offerts par la municipalité est loin de satisfaire le nombre de demandeurs de logements. La croissance urbaine de la ville des « Genêts » s'est traduite sur le plan spatial, par l'extension du tissu urbain initial dans toutes les directions :

- Vers le Sud, par l'aménagement d'une zone d'habitat urbain nouvelle (ZHUN) s'étendant sur une superficie de 234 hectares. Elle comprend un programme de 5000 logements répartis en trois quartiers : A (1200 logements), B (2060 logements), C (1700 logements). La ZHUN Sud est accompagnée d'un certain programme d'équipement ;

[1] PDAU révisé de la commune de Tizi- Ouzou, 2007, p. 18.

[2] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p.37.

[3] RGPH 2008, p. 100.

- Vers les axes routiers importants: TO- Boukhalfa, TO- Bouhinoun, TO- Hasnaoua, TO-Timizart Loghbar, TO- Rédjaouna, TO- Tassadort. Pour désengorger le centre-ville, d'autres réalisations ont vu le jour telles que les trois trémies, l'arche du 20 avril, le Boulevard Krim Belkacem, le Boulevard Stiti, la route des frères BEGGAZ et la rocade Sud ;

- Vers l'Ouest, par l'aménagement de la ZHUN de Oued-Falli qui s'étend sur une superficie de 670 hectares. Un stade de 50 000 places est en cours de réalisation à proximité de la RN 12, en plus d'un centre d'enfouissement des ordures ménagères fonctionnel depuis 2010 ;

- Vers l'Est, où l'implantation d'un programme important d'équipement est en cours de réalisation à Tamda ; 15000 places pédagogiques et une bibliothèque de 1000 places ont été réceptionnées. Il demeure à réaliser 10 000 nouvelles places accordées au titre de la période quinquennale 2010-2014 ainsi que la réalisation d'un bloc de 20 laboratoires de recherche.

En plus du campus universitaire et tous les services qui l'accompagneront, l'agglomération secondaire de Tamda a déjà accueilli un programme important de logements lancés par l'OPGI et l'EPLF. Une véritable dynamique d'urbanisation est donc enclenchée sur l'axe TO-Tamda via Oued-Aïssi.

*** Une croissance urbaine particulièrement horizontale et chahutée par le relief**

« Tizi-Ouzou connaît une véritable « explosion spatiale » ; les zones bâties atteignant des superficies considérables ne cessent de croître elles aussi. Des agissements spéculatifs laissent apparaître des vides dans les tissus urbains, de nombreux propriétaires pratiquant la préservation de terrains dans l'attente d'une inéluctable hausse des prix. La demande d'habitat est démesurée mais l'offre est inadaptée et la spéculation immobilière remplace la spéculation foncière.

Sur les marges de la ville « officielle » s'étirent des quartiers non réglementaires sous formes de maisons basses qui distendent horizontalement les tissus urbains. De la ville, on passe à un autre style de « magma » urbain étalé, marqué par de longs rubans d'urbanisation le long des voies et chemins devenus brusquement rues.

Une partie de l'extension n'est pas contrôlée par les autorités et le périmètre urbanisé s'étend de ce fait bien au-delà des limites administratives du périmètre urbain, ce qui rend laborieux les évaluations de la population agglomérée. L'axe RN 12 offre les meilleures conditions à l'établissement (terrains plats de vallée pour les activités économiques et pour l'habitat) ; cet axe est renforcé par des zones d'activités et une

ZHUN. Regroupant une population et des emplois importants, il est de loin l'axe d'urbanisation le plus dense et le plus dynamique de Tizi-Ouzou. La RN 30 développe un rayon urbain de plus de 30 km ; « le citadin ne peut plus cerner ni appréhender sa ville : il s'y perd et va se recroqueviller sur son quartier, voire son « îlot d'habitation »[1]. Généralement, cette ville « horizontale » s'étend au détriment de l'espace agricole »[2]. L'urbanisation linéaire est-elle la spécificité de la Kabylie ?

Autour de Tizi-Ouzou, l'urbanisation dite « spontanée » a absorbé plusieurs km^2 de terres fertiles le long de la vallée de Sébaou, de la dépression de Draâ –El - Mizan, et sur la RN 5 en quelques années, alors que la Kabylie dispose peu de superficie cultivable. Au fur et à mesure qu'avancent les constructions à l'extérieur de la ville proprement dite en direction des zones périphériques, faisant progresser la façade urbaine, des routes, des rues partiellement asphaltées, lancent des « antennes » vers la campagne laquelle va progressivement se miter et se transformer en une succession de friches improductives, futures proies pour l'urbanisation massive. Ces ex- axes routiers deviennent alors de véritables vecteurs pour la progression de l'urbanisation.

Indubitablement, les services de transport en commun n'arrivent pas à suivre cette progression du front urbain et ils sont forts déficients dans ces espaces périphériques dont l'accessibilité est des plus médiocres. Les équipements sont distribués avec cupidité, les réseaux d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux usées, la collecte des ordures ménagères et gravats ne peuvent pas à leur tour, accompagner cette progression pesante de la ville sur les terres de la périphérie.

Somme toute les extensions périphériques de l'agglomération de Tizi-Ouzou sont les plus démunies, les plus mal incorporées à l'agglomération ; elles deviennent vite des espaces sans vocation précise. Leur aménagement ultérieur s'avérera particulièrement difficile et coûteux. « Accueillir quotidiennement des masses de population, équiper des superficies sans cesse étendues, gérer des territoires distendus, instruire des contingents d'hommes et de femmes très souvent illettrés, assumer une circulation anarchique et polluante, voilà quelques un des défis que doivent affronter les responsables urbains », souligne J.- F. TROIN[3].

[1] J.-F. TROIN, « Les métropoles des Sud », éd. Ellipses, Paris, 2 000, p. 37.

[2] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p.18.

[3] J.- F. TROIN, op, cité, p. 38.

*** Déficits et perspectives**

L'estimation du déficit en logements à Tizi-Ouzou reste très complexe du fait que ce dernier ne peut être estimé sur la base des demandes enregistrées au niveau de l'OPGI. Ce constat a poussé les pouvoirs publics locaux à créer une seconde ZHUN à Oued-Falli, au Sud-ouest de Tizi-Ouzou. Elle s'étend sur une superficie de 670 hectares et devrait recevoir quelque 70 000 habitants qui seraient abrités dans 14 000 logements.

Il reste évident que l'importance des constructions privées montre aussi l'importance de ce déficit, ce qui tend à faire penser qu'une partie de ce déficit a été résorbé par les pouvoirs publics ayant favorisé la promotion immobilière par l'intermédiaire des APC, EPLF, OPGI, coopératives immobilières, initiatives privées, agences foncières[1].

Tizi-Ouzou ne cesse de subir une pression importante par rapport au problème du logement ; son statut de pôle urbain régional exerce une attirance certaine sur une population jeune et instruite. L'expansion de l'investissement privé dans l'immobilier reste insuffisante et inaccessible pour une majorité de la population.

En résumé nous pouvons dire que sur le plan démographique, la ville de Tizi-Ouzou a connu une évolution importante sous pression d'une part, de l'exode rural et le taux de la croissance naturel élevé d'autre part. Durant la dernière décennie (1998-2008), le nombre d'habitants tend à se stabiliser et ce pour plusieurs raisons: diminution du taux de mariage (nuptialité), cherté du logement, élévation du niveau d'instruction des femmes et développement des moyens de transport vers l'arrière-pays, coûts des loyers, prix du foncier, coûts du bâti…

Sur le plan économique, l'importance du tissu industriel et l'investissement privé, s'est érigée en un véritable secteur en pleine expansion. Le développement des agglomérations chefs-lieux de communes et de daïras ainsi que l'urbanisation générale de la Grande -Kabylie font que la pression sur Tizi-Ouzou est de moins en moins plus forte ; tous les villages et bourgs se développent, tous les axes routiers, routes nationales, chemins de wilaya, chemins communaux, pistes sont en cours d'urbanisation, les futurs Boulevards des Archs et douars kabyles. Là où l'Etat viabilise, les terrains d'assiette foncière, l'urbanisation se fait rapidement, avec une rente exceptionnelle, là où l'Etat n'investit plus dans les ouvrages de viabilisation, l'urbanisation ne se fait pas, la rente est quasiment nulle, écrit H. AÏT SIDHOUM.

---

[1] Enquête-terrain, Mai-Novembre 2006.

3-2 Place de Tizi-Ouzou dans le système urbain régional[1]

Le système urbain régional auquel peut être rattaché Tizi-Ouzou est constitué par les agglomérations de Blida, Médéa, Bouira, Boumerdes. A des degrés divers toutes ces villes sont dans la mouvance d'Alger de laquelle elles dépendent et pour laquelle elles jouent un rôle de villes relais. Dans un premier temps, elles servent de zone d'accueil pour les populations en provenance de l'arrière-pays : Blida et Médéa pour le Titteri, Bouira et Tizi-Ouzou pour la Kabylie. Déjà avant l'indépendance du pays, le rôle assigné à cette ceinture de villes- tampons par l'administration coloniale était d'empêcher les ruraux d'accéder à la capitale Alger. Après le recouvrement de la souveraineté nationale, le rôle dévolu à ces villes fut remplacé par celui de point de transit vers la capitale, ville plus attractive sur le plan emploi, commerce, culture.

Les deux agglomérations Médéa et Tizi-Ouzou vont connaître un développement beaucoup plus important compte tenu des transformations multiples qui vont s'effectuer à partir d'Alger. Dans la ville moyenne de Tizi-Ouzou, la concentration urbaine s'accroît et l'aménagement du territoire s'active. Les pouvoirs publics ont conscience de l'ampleur des frais d'adaptation, de réhabilitation, d'entretien et VRD, ainsi que de nouveaux besoins d'équipements (culturels, sportifs, de formation et de santé) que la ville devrait couvrir en tout ou partie, y compris au profit des populations rurales de son aire d'attraction. L'étalement de la ville (ou périurbanisation) inquiète la municipalité de la ville de Tizi-Ouzou, car la situation avec les communes environnantes est conflictuelle avec les communes de DBK et Tirmitine pour trouver une assiette foncière pour recevoir le CET et avec la commune de Aït Aïssa Mimoun qui s'est vue amputée du terrain affecté à la zone d'activité de Tala Athmane.

La « capitale » régionale apparaît aujourd'hui comme un « dynamiseur » et un catalyseur de l'économie et de la société kabyles, par sa démographie (137 000 habitants), ses initiatives, son rayonnement : position traditionnelle de carrefour. Tizi-Ouzou a concentré toute la gamme de fonctions urbaines : économiques, administratives, culturelles, intellectuelles. Elle a une place parmi les villes moyennes et les grandes villes ; son aire d'influence représente un poids démographique remarquable : c'est un lieu de haute densité de circulation et de transactions commerciales.

[1] Colloque Algéro-Français, op. , cité. , p.6.

3-2-1 Le renforcement de la centralité de Tizi-Ouzou

La diffusion urbaine qui affecte l'agglomération de Tizi-Ouzou depuis le programme spécial s'est accompagnée du renforcement de la centralité au détriment du rôle des petites et moyennes villes. Son poids démographique, son tissu économique développé et sa position de carrefour lui ont permis de réussir à contrer la somme des individualités urbaines qui l'encerclent et d'être le principal bénéficiaire de l'homogénéisation et du regroupement des pratiques de consommations.

« Dans la ville de fondation coloniale, on remarque l'ouverture systématique des rez-de-chaussée aux commerces et services de façon ponctuelle pour les équipements et les édifices constitutionnels. Cette disposition structurelle confère à la zone une très grande centralité, ce qui induit une grande attractivité de l'usager et de l'investisseur »[1]. Cette attractivité produit des ressources financières et une densification du tissu urbain.

« Du fait du développement de la ville de Tizi-Ouzou à l'Est et à l'Ouest sous forme de ZHUN et de lotissements qui ne sont qu'une production de la périphérie, la ville de fondation coloniale reste le seul centre dans l'imaginaire social des habitants et des usagers ; c'est le centre-ville. Cette ville de fondation coloniale devient véritablement la place centrale ; d'où nécessité de la diffusion de la centralité sur le reste du tissu urbain par la requalification urbaine des cités nouvelles telles que : la cité Mohamed Boudiaf (2000 logements), EPLF (450 logements), Génie-Sider (600 logements).En tant que place centrale, en tant que ville de référence, en tant que situation, cette ville gardera sa vocation de centralité pour le tertiaire supérieur et pour l'être dans la ville »[2].

La concentration des activités économiques a également conforté l'affirmation de Tizi-Ouzou ; pour la seule année 2008, 5346 emplois supplémentaires ont été créés dont 1710 dans le secteur des services, 1170 dans l'industrie et 1393 dans le BTPH[3], dans cette commune, déjà principal centre d'emploi du chef-lieu régional. Les activités industrielles, puis marchandes, ont fait la richesse de cette ville ; sa croissance réside donc dans la diversification de ses activités économiques. L'existence d'entreprises travaillant dans des branches différentes permet de réaliser des économies externes,

[1] N. COMMERCON, P.GOUJOU, op, cité, p. 22.

[2] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, pp 69, 70.

[3] RGPH 2008.

elles-mêmes susceptibles d'attirer d'autres entrepreneurs et de créer ainsi un marché de l'emploi actif et attractif. Grâce à l'image positive de la ville celle-ci a donc fait venir les emplois et les cadres de haut niveau.

Tizi-Ouzou est appelée à jouer le rôle d'intermédiaire entre la capitale nationale et le monde rural. Classiquement, plus on s'éloigne de ce centre attractif, plus la proportion des actifs migrants qui s'y dirigent quotidiennement devient faible. Tizi-Ouzou se situe dans la région Nord centre du pays où elle reste le point de convergence de tous les flux ; elle occupe une position centrale dans un réseau qui compte 27 agglomérations de plus de 20 000 habitants dans un rayon (isochrone) d'environ 35 km.

La population de la municipalité de Tizi-Ouzou se stabilise à 10 % de celle de la wilaya, cela veut dire que les agglomérations des chefs lieux de daïras et de communes de la wilaya sont en train de croître ; c'est le schéma idéal pour que cela produise une armature urbaine équilibrée. La croissance de Bouira et l'extension de son aire d'influence font qu'elle se soustrait quelque peu de la dépendance de Tizi-Ouzou.

L'handicap majeur qui freine Tizi-Ouzou, en dépit de la troisième place nationale en nombre de création de PMI/PME, par rapport aux autres villes de la même taille telles que Sétif, Bel-Abbes, Blida, Batna, Tlemcen, Béjaïa, réside dans les difficultés à attirer des investisseurs et à absorber le chômage qui est de l'ordre de 25,6% dépassant le taux national de chômage, soit 12 %.

3-2-2 Urbanisation future[1] de la ville de Tizi-Ouzou

Tizi-Ouzou connaît une urbanisation déséquilibrée (malgré son PUD, son PMU, son PDAU, son POS...) à cause de l'absence d'une stratégie d'urbanisation. La croissance urbaine de Tizi-Ouzou, ainsi que l'accroissement de la population, appellent « L'extension de la ville de Tizi-Ouzou sous la contrainte foncière ». Une programmation d'équipement et de services supplémentaires et de tous ordres, car les extensions de la ville n'ont pas été accompagnées d'équipements ; la viabilisation s'est résumée à des servitudes élémentaires telles l'ouverture de pistes et de réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement.

[1] « Le stock de terrains susceptible d'être destiné à l'urbanisation existe ; il est évalué par le PDAU de la commune de Tizi-Ouzou à 1860 ha répartis comme suit : secteur urbanisé : 260 ha, secteur à urbaniser : 1000 ha, d'urbanisation future : 600 ha » in Revue Campus n° 8, UMMTO, 2007, p. 4, écrit par M. LAÏCHE et M. SADOUDI,

L'extension de l'agglomération se fera à l'intérieur du périmètre urbain délimité par les rocades (Nord et Sud) ainsi que vers la zone d'Oued-Falli. Le périmètre urbain de l'agglomération de Tizi-Ouzou délimite une superficie de l'ordre de 1900 hectares réparti comme suit : 1073,5 ha occupés et /ou affectés, 187 ha programmés non encore concernés, 639 ha occupés par l'agriculture ou nus soient 126, 05 ha au total affectés et /ou programmés.

Les mutations du périmètre urbain ont conduit une extension spectaculaire suivant trois directions[1]: d'abord à l'Est, interconnexion à partir de l'agglomération actuelle jusqu'à Tamda et la ZIOA en suivant la RN 12 (rayon de 10 km) ; ensuite à l'Ouest, annexion de l'actuel centre-ville de Tizi-Ouzou avec les opérations urbaines des agglomérations périphériques Boukhalfa et Draâ-Ben-Khedda (rayon de 10 km) ; enfin au Sud, en suivant les extensions vers Béni-Aïssi -Béni-Douala; Hasnaoua-Nouvelle-ville- Anar Amellal- Bouhinoun- Béni-Zmenzer-Souk-El-Tenine ; Nouvelle-ville – Anar Amellal – Tassadort.

« Cette dynamique urbaine se comprend en tant que direction de croissance, en tant que diffusion de la centralité et donc en tant que densité. Actuellement, la ville de Tizi-Ouzou se développe de l'intérieur vers l'extérieur, et l'espace villageois a tendance à s'urbaniser dans la direction de la ville »[2].

Le mouvement d'urbanisation étant irréversible, faudrait-il donc se tourner vers les autres petites et moyennes villes de la région afin de les aider à croître en reportant une part plus importante de la croissance urbaine en gardant les traits spécifiques qui font intérêt et qui expliquent leur attrait ? Autrement dit, il s'agit d'ordonner ce développement en les aidants à mieux assumer les fonctions que les habitants attendent d'elles. On assiste au développement le long de tous ces axes structurants des constructions individuelles et des coopératives immobilières, à une prolifération d'activités de commerce comme les matériaux de construction (bois, carrelage, briques, ciment, ferraille) et de services fournis aux ménages et aux entreprises tels que les ateliers d'entretien et réparation pour automobile, pompes à essence, stations lavage - graissage, ferronneries, menuiseries, casses- automobile, etc.

[1] S. OUALIKENE, op, cité, p. 253.

[2] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 88.

Ces services créent des emplois locaux en permettant l'émergence d'une micro-société fonctionnant sur d'autres modes que l'assistanat bureaucratique. Un plan d'aménagement du territoire de la wilaya (PATW) devrait-il être élaboré en vue d'arrêter les orientations stratégiques et d'aménagement du territoire en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) ? A Tizi-Ouzou, il a été lancé, en urgence, des études de POS sur les territoires des anciennes ZHUN afin de fixer les droits à construire sur les zones et d'éviter les conflits générés par les densifications et les spéculations foncières tels que prévus à la nouvelle- ville de Tizi-Ouzou.

Les pouvoirs publics ont trouvé une solution en vue de décongestionner la ville de Tizi-Ouzou dans le but de faire de celle-ci un pôle urbain régional d'aménagement du territoire (SRAT). Cette manière d'agir montre qu'il y a une volonté des pouvoirs publics de « substituer un urbanisme actif à une urbanisation subie » souligne le wali de Tizi-Ouzou. Le nouveau PDAU révisé (approuvé et adopté le 23 mars 2009) prévoit une série d'actions qui tendent à décongestionner la ville des « Genêts ». Il s'agit, entre autre, de l'élaboration d'un nouveau schéma directeur des transports et la délocalisation des activités de grande distribution, la réhabilitation du centre historique de Tizi-Ouzou par un véritable redéploiement spatial et fonctionnel, la création d'une nouvelle- ville à Oued-Falli, capable de canaliser l'essor démographique et les flux migratoires vers les nouveaux pôles urbains.

L'analyse urbaine de ce nouveau pôle en devenir contraste (en théorie et sur papier) avec l'anarchie qui avait caractérisé le lancement de la ZHUN de Tizi-Ouzou (l'actuelle nouvelle- ville) ; le nouveau pôle urbain de Tamda obéit à une nouvelle approche qui intègre les normes universelles d'urbanisation, mais sur le chantiers nous constatons que c'est les mêmes erreurs qui sont reproduites que dans la ZHUN Sud : mêmes immeubles, mêmes densités, sans espaces verts, sans Boulevards ni rues, sans place centrale, sans repères, sans équipements : c'est le désordre « ordonné ».
Il accueillera, une fois réceptionné, quelque 70 000 habitants (l'équivalent d'une ville moyenne de 50 001 à 100 000 habitants). La réalisation de cette « nouvelle –ville » donnerait, théoriquement, un nouveau visage de la ville de Tizi-Ouzou et son statut de pôle régional.

En matière d'équipement, il a été prévu une grille d'équipements permettant de résorber le déficit en équipements de la ville de Tizi-Ouzou. Le nouveau pôle urbain prévoit une gare routière, trois polycliniques, un marché couvert, trois bibliothèques, un centre culturel, quinze établissements scolaires, une grande mosquée, une salle de

cinéma, un théâtre de verdure, un centre de transit, 14 000 logements, 500 locaux à usage professionnel[1].

Contrairement à la ville de Tizi-Ouzou, la ville- nouvelle d'Oued-Falli sera théoriquement un pôle urbain aéré, puisque 45 ha seront réservés au parc d'attraction, 40 ha au parc récréatif et plus de 5% des zones urbanisées sont dédiées aux jardins résidentiels.

Concernant le pôle « d'excellence », qui s'étend sur une superficie de 355 ha, il sera organisé autour du nouveau stade de 50 000 places ; les équipements programmés sont un stade olympique, un CHU, un parc d'attraction, une salle de spectacle de 6000 places, une piscine olympique, un musée, un hypermarché, un centre d'affaires, un hôtel aquaparc, une sûreté urbaine, une unité de protection civile et une place publique, soit tout ce que peut espérer le citoyen pour un meilleur quotidien et un cadre de vie décent.

On peut dire que c'est un projet qui va agrandir la ville des genêts qui a l'ambition d'animer la capitale du Djurdjura. Ce projet tient compte des erreurs du passé pour qu'elles ne soient pas refaites. L'exemple de l'échec d'urbanisation de la capitale du Djurdjura s'explique à travers l'actuelle nouvelle- ville de Tizi-Ouzou conçue plus pour régler un problème de logement que pour offrir un cadre de vie conforme.

Il est vrai que la nouvelle –ville actuelle est une cité « dortoir », sans plus. La situation d'anarchie et de dégradation totale a donné des idées à une conception de la future ville de Oued - Falli qui n'a vraiment rien à voir avec la nouvelle -ville actuelle, souligne le wali de Tizi-Ouzou.

Tizi-Ouzou a connu une urbanisation anarchique et désordonnée depuis la loi sur la privatisation du foncier ; celui-ci a été, depuis des années durant, un véritable handicap pour toute projection d'avenir en matière d'urbanisation. Depuis la promulgation de la loi 99-29, relative à la gestion et à la privatisation du sol, la ville de Tizi-Ouzou a connu une vraie spéculation immobilière sans véritable encadrement administratif. Cette ruée a conduit à l'apparition de la « nouvelle- ville » qui demeure encore sans plan de viabilisation et dépendante du centre-ville où sont concentrées les administrations publiques.

[1] PDAU de Tizi-Ouzou, 2008.

Le futur pôle urbain de Oued-Falli est projeté dans le but de désengorger le centre urbain de la ville des « Genêts » qui n'arrive plus, d'une part, à contenir le flux de citoyens et de véhicules qui s'y acheminent quotidiennement, et d'autre part, de trouver une solution aux conséquences de cette urbanisation effrénée et déstructurée.

Urbanisée à une vitesse démesurée depuis 1991, la ville est restée sans projets de viabilisation comme les espaces verts, etc. Ces manquements aux normes d'urbanisation modernes ont conduit à la perte des économies urbaines positives et le développement des économies externes négatives telles que l'insécurité, la délinquance, la demande toujours supérieure à l'offre de logements, l'inflation des loyers et prix de cession des logements, prolifération de commerces et de parcs auto informels, collecte défectueuse des ordures ménagères, entraînant la prolifération des décharges sauvages et l'insalubrité, etc. Malgré ce tableau très noir, c'est bien par la ville que passe le progrès économique et social et que seule la ville offre des chances de promotion sociale.

Pour pallier à ces lacunes qui s'avèrent fâcheuses pour l'avenir de la région, le nouveau plan directeur d'urbanisme prévoit de grands chantiers de viabilisation qui procéderont à la construction ou à l'exploitation des assiettes retenues dans les périphéries de l'ancienne ville. Ce plan directeur permettra aussi à la wilaya de jouer son rôle de pôle d'équilibre important en rapport avec la capitale Alger.

L'agglomération de Tamda a déjà accueilli un programme de 250 logements dont 150 OPGI et 100 EPLF ainsi que tous les services d'accompagnement. Ceci entraînera une véritable dynamique d'urbanisation »[1].Deux nouvelles agglomérations d'équilibre sont programmées pour le développement futur de la ville de Tizi-Ouzou : à l'Est : Tamda. et Oued-Aïssi, à l'Ouest : Oued-Falli et Boukhalfa.

a- A l'Est de Tizi-Ouzou : Tamda- Oued-Aïssi, nouvelle agglomération d'équilibre

Tamda participera dans les années à venir, au décongestionnement du chef-lieu régional en jouant un rôle de pôle d'équilibre. Par conséquent, la réalisation du campus universitaire, de la gare ferroviaire et de l'institut de formation professionnelle à Oued-Aïssi, la présence d'un hôpital psychiatrique, d'activités économiques (zone industrielle Aïssat Idir, route nationale n° 12, exploitations agricoles) et résidentielle procurent un pouvoir d'attraction concret sur les activités de production et de services qui favoriseront, à leur tour, l'extension et la création urbaines.

[1]M. LAÏCHE, M. SADOUDI, « L'extension de la ville de Tizi-Ouzou sous la contrainte foncière », Revue Campus n° 8, 2007, p. 4.

b- A l'Ouest de Tizi-Ouzou : Oued-Falli- Boukhalfa

Le projet de la ZHUN de Oued-Falli aura les mêmes effets d'agglomération que les projets localisés à l'Est ; une jonction se produira entre le chef-lieu régional et la commune de Draâ-Ben-Khedda. On constate donc une véritable dynamique de l'extension de la ville de Tizi-Ouzou en direction de l'Est et de l'Ouest. Mais, cette dynamique urbaine se fera au détriment des terres agricoles.

Au vu de la lourdeur des procédures d'expropriation et de préemption auxquelles sont confrontés les pouvoirs publics, ces derniers sont contraints à la création d'offre foncière à la périphérie de la ville, par la recherche d'espaces naturels ou de terres agricoles, appartenant au domaine privé de l'Etat et ne présentant pas beaucoup de difficultés quant à l'aménagement et la viabilisation.

La périurbanisation est donc une nouvelle forme de l'expansion urbaine et l'espace périurbain ne doit donc pas être dissocié de l'agglomération- mère dont il dépend puisqu'il forme avec celle-ci un système spatial dont tous les éléments sont dépendants.

Toute projection d'équipements et d'infrastructures devrait tenir compte à la fois de l'agglomération mère et son espace périurbain, c'est-à-dire le bassin de vie. Tout aménagement doit tenir compte de l'ensemble de la région urbaine (agglomération – mère + espace périurbain) et non la seule agglomération, comme on semble le faire dans certains schémas directeurs en cours d'élaboration.

Or, l'étalement urbain, tel qu'il est pensé de nos jours, n'est qu'un simple déversoir du trop-plein urbain et inter- urbain ; il a parfois, des effets négatifs : distorsion entre lieux de résidence et de travail, consommation extrême d'espaces agricoles, perte irréversible d'une ressource non renouvelable.

Tizi-Ouzou domine[1] mieux l'espace qui l'entoure, c'est un pôle urbain capable de structurer l'espace sous l'impulsion de son activité économique.

[1] Par son commerce de gros, par son université, les centres de formation professionnelle, les écoles privées, par le club sportif (la JSK), la maison de la culture, par le tribunal, la prison, les cabinets médicaux et d'avocats, par les banques, les assurances, etc.

La concentration de la population et des activités économiques constitue un indicateur intéressant du pouvoir d'organisation de la ville sur sa région ; il témoigne des échanges entre villes, un révélateur du réseau urbain par son économie et son organisation.

La pauvreté du site et son microclimat n'ont pas empêché Tizi-Ouzou de se hisser au statut de « métropole » régionale, de commandement, d'attraction et de fixation des populations locales ou issues d'autres wilayas du pays. Il s'agit donc « d'établir par une vision d'aménagement de bons rapports entre la productivité économique et le bien-être humain.

C'est par une production compétitive, une performance des circuits de distribution et de prestations de services, une bonne mobilité des différents flux et une parfaite harmonie entre l'homme et son environnement, que l'économie urbaine s'épanouit et que la ville devient non seulement un moyen d'insertion à la mondialisation, mais aussi un lieu où se conçoit et se concrétise le développement durable »[1].

3-3 L'avènement des luttes urbaines et des revendications politiques, économiques et sociales[2]

Md. DAHMANI explique ce point par les revendications politiques, l'émergence des luttes urbaines et les revendications sociales :

3-3-1 Les revendications politiques

Dès 1962, Tizi-Ouzou devient un sanctuaire des revendications politiques. Une partie de GPRA (groupe de Tizi-Ouzou) s'est réfugié à Tizi-Ouzou, après avoir quitté ou déserté Alger (KRIM Belkacem, Md. BOUDIAF, etc.).

1963, centre de la révolte du FFS.

1980, Printemps berbère, revendications culturelles et démocratiques.

2001, Révolte des Arouchs : « Tamazight langue Nationale et officielle ».

[1] A. HADJIEDJ, « Contraintes et défis de l'urbanisation à Alger », Alger, p. 14.

[2] Selon les observations de Md. DAHMANI.

3-3-2 Tizi-Ouzou, émergence des luttes urbaines : de 1990 à 2012

Ce phénomène a émergé avec l'ouverture du champ politique, économique et associatif des années 89-90, cela a engendré des :

- Oppositions des citoyens à la privatisation des espaces verts ;
- Revendications des habitants pour l'amélioration de leur cadre de vie ;
- Revendications pour l'ouverture d'espaces commerciaux après l'éradication des « marchés informels » ;
- Pour le partage du foncier et de la rente publique.

3-3-3 Tizi-Ouzou : refuge des revendications sociales

L'ouverture politique et associative des années 89-90 a conforté les kabyles dans leur esprit contestataire du pouvoir central :

- La JSK devient le symbole de la contestation politique des revendications démocratiques ;
- Les syndicats autonomes naissent dans les secteurs publics : université (enseignants et étudiants), fonction publique, éducation nationale, entreprises publiques.

Conclusion du chapitre 2

La Kabylie a connu ces cinquante dernières années une croissance urbaine importante ; le taux d'urbanisation est passé de 8 % en 1966 à 51,7 % en 2008. Quarante huit (48) agglomérations de taille petite et moyenne recouvrent le fait urbain en Grand- Kabylie. Les axes majeurs du réseau colonial (RN 12, RN 30, RN 5…) sont complétés par quelques centres urbains d'où rayonnent les services fixés dans ces pôles.

En Grande -Kabylie, on distingue trois types de peuplement avec une dominance de la population rurale vivant en montagne : les populations éparses, les populations villageoises, les populations habitants dans les agglomérations urbaines (ou chefs-lieux). Les agglomérations urbaines de la contrée kabyle se sont organisées autour des tissus urbains coloniaux et des centres administratifs. En 1966, la population urbaine représente 8 % de la population totale de la wilaya.

De nombreuses villes de petites et moyennes dimensions ont émergé, le plus fréquemment le long des axes routiers fréquentés que l'on peut qualifier d' « agglomérations routières », au carrefour de routes secondaires, à partir du souk hebdomadaire. Les petites villes sont issues de semis des marchés ruraux, leur sélection s'opère en fonction des avantages de promotions administratifs.

Quarante quatre (44) centres urbains sont de petites villes peuplées de 10 à 50 000 habitants. La mutation se fait au profit de cette strate de ville grâce à leur dotation en équipement. La petite ville ou « pôle local » est envisagé comme élément constitutif du monde rural et comme un centre de modernisation au contact avec l'urbain. Ce développement par le bas doit s'orienter vers les problèmes locaux en mobilisant les ressources naturelles, humaines et institutionnelles de chaque aire.

Les villes moyennes se définissent par leur fonction, par la place qu'elles occupent dans le système urbain entre la métropole à vocation régionale et les petits centres urbains à rayonnement purement local. On dénombre certaines « villes stratégiques » (Azazga, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, Draâ-El-Mizan, Boghni,..) qui sont chargées non seulement d'attirer les investissements productifs et les flux migratoires, mais aussi de concentrer les activités économiques et d'en distribuer les bénéfices sur toute la région, car c'est de cette manière que le développement local doit être repensé. Par conséquent, les autorités publiques doivent porter l'essentiel de leurs efforts sur ce segment particulièrement dynamique de l'armature urbaine kabyle.

La maîtrise de l'accroissement normal des agglomérations secondaires de la région, notamment, les agglomérations chefs-lieux de daïras et communes, seraient le schéma idéal pour arriver à une armature urbaine équilibrée. Le poids démographique, la situation géographique, le niveau d'équipement et d'activité permettraient à ces centres urbains de jouer efficacement le rôle de relais du développement régional et justifieraient un effort supplémentaire d'équipement.

La Kabylie se caractérise aujourd'hui par un essor des villes et par des changements dus à l'urbanisation. Sur une population de 3 000 000 d'habitants, environ la moitié est constituée de citadins. Si ces transformations montrent une progression soutenue de la population urbaine en Kabylie, elles donnent lieu à un processus d'urbanisation peu uniforme.

Différenciée dans l'espace, cette urbanisation est un fait qui aura tendance à s'intensifier dans les prochaines décennies. Cette évolution est liée à un taux d'accroissement naturel élevé, à une forte pression migratoire, à l'abandon des villages traditionnels et leur délocalisation le long des routes nationales, de chemins de wilaya ou communaux et au renouvellement de l'habitat traditionnel.

En Kabylie, on relève la présence d'une seule métropole qui domine le système urbain. Les villes moyennes ne devraient pas être isolées, il devait y avoir une complémentarité, d'abord, avec leur environnement, avec l'espace qui les entoure, ensuite, avec la métropole, et, enfin, entre les villes moyennes elle- mêmes. L'essentiel serait de déterminer des réseaux de villes moyennes, dans un périmètre relativement restreint, qui pourraient amener une transformation des conditions de vie. Les RN 12 et 30 demeurent les lieux d'implantation privilégiés des villes.

En ce qui concerne l'explosion urbaine qui caractérise la périphérie des centres urbains (Tizi-Ouzou, Bordj-Ménaïel, Azazga, Lakhdaria..), l'un des faits les plus significatifs est l'intensification des relations entre ces centres et leur périphérie. Ainsi, le nombre de villes a progressé particulièrement sur les axes routiers RN 12 et RN 30 ; ces deux corridors à eux seuls regroupent respectivement la grande majorité des populations urbaines 350 000 et 150 000 habitants[1].

---

[1]**Couloir RN 12** : 350 00 habitants répartis sur 10 villes (Thénia, Bordj-Ménaïel, Isser, Naciria, Tadmaït, Draâ-Ben- Khedda, Tizi-Ouzou, Tizi- Rached, Azazga, Fréha…).
Couloir RN 30 : 150 000 habitants répartis sur 07 villes (Ouadhias, Mechtras, Tizi-N'Tlata, Boghni, Aïn-Zaouia, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif).

Nous assistons aussi au développement de la RN 24 grâce au tourisme balnéaire, il représente un axe d'équilibre par opposition aux Nationales 12 et 30.En Kabylie, la forte tendance à l'urbanisation est liée aux découpages administratifs, au renouvellement de l'habitat traditionnel, à l'apport de l'émigration et au développement de la classe moyenne.

L'ossature urbaine se situe largement dans les wilayas de Tizi-Ouzou et Bouira qui disposent des infrastructures économiques et sociales et concentrent une grande partie de la population urbaine. L'essentiel du réseau, disposé le long des axes routiers et ferroviaires, connaît de fortes densités et se distingue par la macrocéphalie de Tizi-Ouzou. Les RGPH 1998 et 2008 montrent une progression des petites et moyennes villes. Elles ont conquis une position de centres administratifs, commerciaux, etc.

Lors du recensement de 1998, les petites villes représentaient environ 83 % du système urbain[1]: 44 petites villes de 10 à 50 000 habitants, 03 villes moyennes de 50 à 100 000 habitants et 1 grande ville moyenne de 100 à 200 000 habitants. Dans certaines de ces villes, une activité économique importante donne lieu à une croissance rapide et entraîne une évolution démographique très différente de celle des cités en marge du développement économique.

Ces nouveaux centres économiques contribuent à la diversification des champs migratoires et annoncent de profonds changements dans l'organisation de l'espace. Le dynamisme des petites et moyennes agglomérations est en partie lié au changement des schémas migratoires au cours de ces dernières années ; ceux-ci ont modifié la répartition de la population sur le territoire kabyle, car les grands centres urbains offraient des possibilités d'intégration aux migrants, mais ce n'est pas le cas actuellement puisque ceux-ci absorbent difficilement un flux de main-d'œuvre en accroissement constant.

Parallèlement, les petites et moyennes villes ont étendu des zones d'influence spatiale non négligeables qui polarisent ainsi largement des migrations inter urbaines en plein épanouissement. Le chapitre trois sera consacré à l'analyse du développement urbain de Tizi-Ouzou.

[1]En faire un bilan exhaustif est une tâche difficile compte tenu de l'accès encore difficile à certaines informations.

Chapitre 3 : Tizi-Ouzou : Passage du village à la « métropole » régionale

Introduction

A l'instar des autres régions d'Algérie, la Kabylie connaît une urbanisation rapide et importante. Le réseau urbain[1] est assez bien hiérarchisé, dominé par les agglomérations de Tizi-Ouzou qualifiée de « métropole » régionale, Bouira, Bordj-Ménaïel, Lakhdaria, Draâ-El-Mizan, Larbaâ-Nath-Irathen, Azazga, Boghni, Maâtkas, etc. Ces agglomérations jouent aujourd'hui un rôle décisif dans l'organisation de l'espace kabyle. En effet, la « métropole » est à la fois le pivot régional et le point de convergence de la vie économique et sociale kabyle.

C'est une « ville champignon » (26 023 habitants en 1966, 62 144 habitants en 1977, 89 802 habitants en 1987, 79 244 habitants en 1998)[2], à la tête du réseau urbain régional depuis 1857, date à laquelle elle a relégué loin derrière elle la ville de Dellys.

A partir d'un ensemble de villages souvent très peuplés, qui commence à se différencier grâce à l'action de l'Etat et des collectivités locales (implantation des investissements productifs : industries ou attribution de pouvoirs administratifs), se met petit à petit en place un réseau de centres ruraux et urbains. C'est le village qui a constitué, à l'origine, le noyau de toute l'organisation sociale rurale.

La diversification de leurs fonctions leur permet progressivement d'augmenter leur influence sur le milieu rural avoisinant (en les desservant par leurs biens et services) ; c'est ainsi que naîtra un réseau urbain en voie de hiérarchisation et de modernisation basé essentiellement sur les anciens villages de colonisation, alors que les villages traditionnels évoluent peu, à quelques exceptions près.

Cet apparent paradoxe de la région Kabyle s'explique par un privilège de situation dans le cadre d'une économie moderne (les anciens villages de colonisation[2] se sont développés grâce à leur rôle administratif, commercial, ou de carrefour, certains sont devenus de petites villes rayonnant sur leur arrière-pays), mais aussi par la plus grande

---

[1] Le réseau urbain de la Grande- Kabylie est constitué de 48 agglomérations urbaines : 44 petites villes allant de 10 000 à 50 000 habitants, 03 villes moyennes allant de 50 001 à 100 0000 habitants et Tizi-Ouzou qui dépasse les 100 000 habitants.

[2] O. N. S, Armature urbaine 1987 n° 4, 3ème trimestre 1988, p. 20.

ouverture de ces villages traditionnels à la structure apparemment figée, qui ont des difficultés à se transformer en véritables centres urbains et échappant à toute dynamique urbaine.

C'est ainsi que se différencient petit à petit les localités rurales et qu'émerge petit à petit un réseau urbain (petites et moyennes villes) [1] par opposition aux villages traditionnels, qu'une réorganisation administrative ne pourrait que renforcer.

Le réseau urbain en Kabylie se caractérise par un triple phénomène : l'émergence de petites villes grâce essentiellement à l'impulsion étatique ; la transformation interne de certains villages grâce aux revenus extérieurs (émigration) et transferts sociaux qui tendent, petit à petit, à en faire des zones urbaines[2] au milieu des oliviers et des jardins. Les villages n'échappent pas eux aussi au phénomène d'urbanisation. Quelques signes peuvent symboliser ce phénomène : les constructions longeant les routes, la maison spacieuse, la télévision avec antenne parabolique, garages, commerce, l'automobile, etc. Peut-être est-ce de cette manière que les villes s'installent à la campagne ?

La localisation de la ville de Tizi-Ouzou ne s'est pas faite au hasard. Elle est due à un certain nombre de facteurs attractifs, fixateurs et structurant les activités et l'espace.

Tizi-Ouzou « métropole » régionale est passée du rang d'un simple village de colonisation au rang de ville moyenne qui dépasse le seuil des 137 000 habitants. En cinquante ans, le village a considérablement muté autant dans sa morphologie, dans ses fonctions et dans son envergure humaine et économique.

Dans la première section, nous allons exposer les principaux éléments explicatifs de sa localisation en cet endroit précis de l'espace. Est-elle sensible à l'accessibilité, aux caractéristiques de la main-d'œuvre, à la présence du Bordj? Ce sont ces questions qui feront l'objet du point suivant.

[1] De vallée ou plaine littorale, axes de communication.

[2] Les campagnes apparaissent de moins en moins rurales. Le hiatus se réduit, comportements et mentalités des ruraux « s'urbanisent » car un effort considérable a été fait pour le goudronnage des chemins communaux, l'électrification rurale, l'adduction d'eau, le téléphone, l'accès aux commerces et services, la présence d'un bureau de poste, d'un café, d'une pharmacie, d'un dentiste, d'une école primaire, d'un dispensaire, etc.

Section 1 : Facteurs de localisation du village de Tizi-Ouzou

Parmi les principaux facteurs de localisation, on peut citer :

- La présence du Bordj turc étant le premier évènement qui a marqué la naissance de la ville de Tizi-Ouzou ; le plan de Constantine est le second évènement qui a marqué son développement, voir son étalement ;
- « Une situation géographique exceptionnelle : la position spatiale et géographique de l'agglomération de Tizi-Ouzou est particulière à plus d'un titre. En effet, la ville est localisée au cœur de la Grande – Kabylie. Le col qui l'abrite constitue un passage obligé entre la Haute -Kabylie et la Basse- Kabylie »[1]. Le Bordj domine un site élevé et offre par conséquent, sécurité et salubrité ;
- Dans l'ensemble régional et wilayal, la ville de Tizi-Ouzou occupe géographiquement un point central. Les distances moyennes la séparant des autres chefs-lieux de daïra est d'une cinquantaine de kilomètres environ ;
- Facilite le contact avec l'arrière-pays ;
- La présence d'une grosse rivière (oued Sébaou) ;
- La fertilité des vallées du Sébaou ;
- La présence d'une armature villageoise très dense (main-d'œuvre et débouchés) ;
- La présence des forêts, maquis et oliveraies rustiques qui alimentent le site de produits oléagineux ;
- La localisation de la ville de Tizi-Ouzou en cet endroit répond à des impératifs de transport : population et ressources s'accumulent là où il y a ligne de chemin de fer, croisement routier (routes nationales, chemins de wilaya, chemins communaux) ;
- L'existence d'une population européenne : avec la pénétration française, le centre-ville de Tizi-Ouzou devient un centre de colonisation ; en plus de la fonction commerciale qui était dominante pendant la présence turque, il acquiert par la suite les fonctions administrative et de résidence. En effet, le 08 octobre 1872, Tizi-Ouzou devient commune de plein -exercice. En septembre 1873, Tizi-Ouzou fut promu en tant que chef-lieu d'arrondissement et fut doté d'une sous-préfecture dès 1874.

Son essor administratif, militaire et économique allait effacer petit à petit le rôle détenu auparavant par Dellys et ont provoqué sa réussite.

[1]Md. DAHMANI, S. DOUMANE, S. OUALIKENE, Z. SAHEB, op. , cité. , p. 91.

Section 2 : Les critères de réussite de la « métropole » régionale

Tizi-Ouzou est qualifiée de « métropole » ou de « capitale régionale » car des dizaines de milliers de personnes la fréquentent quotidiennement. Tous les espaces de cette ville grouille de monde : services administratifs, agences postales et bancaires, assurances, locaux commerciaux, services de santé, lycées, université, centres de formation professionnelle, stations de fourgons et de taxis, gare routière, jardins publics, cafés, commerces, etc. Sa réussite est due à l'existence de plusieurs critères que voici :

- Existence d'un potentiel démographique : véritable gisement de travail ;
- Abandon de la crête pour la vallée ;
- Exode rural[1] et croît naturel : le chef-lieu de wilaya apparaît plus attractif aux yeux d'une population rurale. La ville de Tizi-Ouzou a vu sa population augmentée entre 1954 et 1962, en passant de 5772 habitants en 1954 à 23 000 habitants en 1962. L'exode rural (qui constitue un exutoire) et le croît naturel de la population sont les deux facteurs de cette explosion. De 1966 à 1987, la population de la commune passe de 26 023 habitants à 61 163 habitants[2], soit une augmentation allant du simple au double ;
- La facilité de communication avec l'arrière-pays et la mobilité des clients et fournisseurs ;
- La présence d'une ligne de chemin de fer et la R. N 12 constitue des atouts majeurs dans le processus d'urbanisation et le développement économique de Tizi-Ouzou, ce qui attire à la fois les activités et les hommes ;
- La ville de Tizi-Ouzou fut dotée d'un statut administratif particulier qui la distinguait des autres localités de la région. Elle était la seule agglomération urbaine dotée des équipements socio-économiques ;
- Prépondérance incontestable (politique, économique, administrative, culturelle, financière) de la ville de Tizi-Ouzou sur le reste de la région. Cette prépondérance trouve son explication dans le choix du site (vallée du Sébaou : mise en valeur par le

---

[1] Exode rural (migration des campagnes vers les villes) : les migrants viennent en ville pour améliorer leur situation, favoriser l'éducation de leurs enfants, fuir la misère villageoise, l'insécurité, chercher du travail dans l'industrie, le bâtiment, le secteur tertiaire, etc.

[2] O. N. S, Armature urbaine 1987 n° 4, troisième trimestre 1988, p. 20.

capital agraire et commercial colonial) puis économique (concentration massive des investissements publics et privés dans la seule commune de Tizi-Ouzou retenue comme « capitale » régionale) [1];

- La construction de la Z.H.U.N SUD[2] a constitué le plus important chantier de Tizi-Ouzou de la fin des années 80. Mais son état actuel lui confère la fonction de cité « dortoir », car elle est démunie d'équipements d'accompagnement et de tout aménagement extérieur (jardins, aires de jeux, etc.) nécessaires aux citadins en fonction de l'âge des différentes catégories de population qui peuplent la ville (enfance, âge adulte, troisième âge) ;

- Les infrastructures d'éducation et de santé deviennent à leur tour facteurs d'attraction vers le chef-lieu régional ;

- A cela s'ajoute le développement de petites industries, de services, du commerce, de l'artisanat, etc., qui explique également le rôle attractif de la ville.

Les années 80 et 90 redoublent l'explosion des activités commerciales et de service.

La ville de Tizi-Ouzou n'a donc cessé de se développer (grâce aux avantages dont elle a bénéficié) et de concentrer une part croissante de la population, de l'activité économique, du prestige et du pouvoir sous toutes ses formes. Mais en même temps que la ville se développait quantitativement, elle opérait des changements dans sa forme et dans ses fonctions. Cette ville est devenue le lieu de commerce et de services. L'activité stratégique de la ville est aujourd'hui dominée par les services supérieurs[3].

Telle quelle se présente à nous aujourd'hui, la ville de Tizi-Ouzou s'étend dans toutes les directions entraînant d'importantes modifications dans sa morphologie causées par une poussée démographique : extensions périphériques spectaculaires (Nouvelle –Ville, vers Boukhalfa, Oued-Falli, Tamda et Djebla: la ville s'étale dans tous les sens sans logique d'urbanisation) ; implantation de deux grandes zones industrielles implantées à l'extérieur de la ville et symétriquement à dix (10) kilomètres à l'ouest (complexe de Draâ-Ben-Khedda), à dix (10) kilomètres à l'est (la zone industrielle de Oued-Aïssi) ; une université active mais éclatée en de nombreux pôles :

---

[1]Md. DAHMANI et collectif, op. , cité. , p. 136.

[2] Nouvelle -Ville.

[3]**Services supérieurs** : banques, assurances, sécurité sociale, agences de voyages, avocats, bureaux d'études, médecins spécialistes, etc.

Oued-Aïssi, Boukhalfa, Hasnaoua I, Complexe Biomédical, Hasnaoua II (Pôle de Technologie), DIDOUCHE Mourad (I.L.E), Hamlat et l'Habitat, Oued-Aïssi- Tamda.

Le passage du village à la ville s'est fait grâce aux fonctions urbaines qu'elle exerce et celles-ci feront l'objet du point suivant.

Section 3 : Les fonctions principales de la ville de Tizi-Ouzou

Tizi-Ouzou est donc devenue une « capitale » incontestée de la Grande - Kabylie. C'est une « capitale » récente, de taille moyenne pour une région très peuplée. A ce juste titre, nous dirons que la ville de Tizi-Ouzou a plusieurs fonctions que voici :

3-1Tizi-Ouzou, ville de commandement car elle est dotée de :

- Sièges administratifs puisqu'elle est le chef-lieu de wilaya, chef-lieu de daïra et chef-lieu de commune. 75 % de l'emploi est dans le tertiaire dont 60 % dans l'administration[1] ;

- Sièges financiers représentés par les banques, la fiscalité, les assurances, les douanes. Tous les sièges régionaux sont à Tizi-Ouzou -ville, même s'il commence à y avoir une politique de décentralisation par la création d'annexes au niveau de certains chefs-lieux de daïras, notamment pour les banques et les assurances (Azazga, Boghni, Aïn-El-Hammam, Draâ-Ben-Khedda, Larbaâ-Nath-Irathen, Draâ-El-Mizan, Ouadhias, Dellys, Bordj-Ménaïel, Bouira, Lakhdaria, etc.).

« Sur les 37 unités et agences financières implantées à travers le territoire de la wilaya, 18 sont à Tizi-Ouzou, c'est-à-dire 48 % des unités sont implantées dans la seule ville de Tizi-Ouzou »[2]. « C'est au niveau de la ville de Tizi-Ouzou que se concentrent non seulement les structures les plus importantes à l'échelle régionale de ces différentes banques, mais surtout qu'on relève partout une proportion importante de cadres au niveau de ces organes régionaux, signe du pouvoir dirigeant de ces derniers et donc du rôle d'organisation et d'encadrement de la ville de Tizi-Ouzou pour l'ensemble de cette région »[3].

[1] P. D. A. U révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 7.

[2] Ibid., p. 7.

[3] M. M. ZENBOUDJI, « Rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur son espace régional", in Séminaire International, « Villes et territoires », Sétif 12, 13, 14, novembre 2005, p. 94.

- Sièges sociaux des entreprises : « sur les 26 entreprises de prestations de service, implantées dans la wilaya, 24 sont à Tizi-Ouzou, soit 92 % »[1] L'E. N. I. E. M, la COTITEX, Les moulins de Tizi-Ouzou (filiale du groupe ERIAD-Alger) ont localisé leurs sièges sociaux dans la ville de Tizi-Ouzou, leurs activités contribuent à la croissance de cette « capitale » régionale.

« La ville de Tizi-Ouzou, (…), renferme un certain nombre d'organismes administratifs de dimension régionale et de directions régionales de plusieurs institutions économiques publiques et privées, à caractère régional, et qui, à partir de Tizi-Ouzou, ont pour rayon d'action plusieurs wilayas environnantes »[2]comme M'Sila, Bouira, Boumerdes, Béjaïa, Bordj-Bou-Arreridj. Exemple : Chambre régionale de la Cour des comptes, Direction régionale de la C. N. A. C, Agence régionale de la C. A. S. N. O. S, Direction régionale de la C. N. L, Coordination régionale de l'A. P. S...

3-2 Tizi-Ouzou, ville universitaire : l'implantation de l'université de Tizi-Ouzou en 1977, donne une impulsion nouvelle à la ville et cela pour deux raisons :

- Premièrement, un statut de ville universitaire, aujourd'hui déterminant pour le déploiement de la ville, des activités de services et de commerces ;

- Deuxièmement, l'explosion de la démographie estudiantine et l'extension des campus au sud de la ville contribuent à reconfigurer l'espace urbain Tizi - Ouzou en donnant aux nouveaux quartiers sud un poids et un dynamisme qui, à terme, vont très probablement déplacer l'essentiel de la vie urbaine et cesser le « monocentrisme » hérité de la période coloniale.

En 2010, l'Université Mouloud Mammeri évalue ses capacités d'accueil à 41 850 places pédagogiques[3] réparties entre amphithéâtres, salles de travaux dirigés, laboratoires, salles des travaux pratiques et ateliers divers. Le tableau suivant présentera la consistance et la structure détaillée de ces infrastructures.

[1] Md. DAHMANI et collectif, op. , cité, p. 117.

[2] M.- M. ZENBOUDJI, op. , cité. , p. 89.

[3] Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p.97.

Tableau n° 30 : Structure de l'infrastructure pédagogique au 31/12/2009

Type d'infrastructures	Nombre	Nombre de places pédagogiques
Amphithéâtres	67	12 037
Salles de conférences	4	800
Salles de cours	119	7 220
Salles de travaux dirigés	348	11 890
Salles de travaux pratiques	117	2 950
Laboratoires	107	2 580
Salles de dessin	30	418
Ateliers	35	870
Salles Internet	23	345
Centre de calcul	06	130
Bibliothèques	22	2 610
Total		**41 850**

Source : Nos regroupements à partir des données de l'Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 96 et 97.

Dans le cadre de la recherche scientifique, dix neuf laboratoires agréés[1], activant dans différents domaines de la recherche, ont bénéficié d'infrastructures spécifiques. En effet, 109 projets de recherche sont dirigés par 560 enseignants chercheurs, soit près de 44 % de l'effectif total des enseignants en poste. Par ailleurs, l'université de Tizi-Ouzou a conclu, principalement, onze (11) conventions de coopération avec des universités françaises[2]. Cette forme de coopération va certainement contribuer à l'amélioration et au perfectionnement des connaissances et du savoir des enseignants.

Concernant la formation en post-graduation, 856 étudiants sont inscrits en magister et 869 en doctorat. C'est dire que c'est de cette manière que l'université va profiter des potentialités humaines de sa région. A cet effet, pour l'année universitaire 2009/2010, l'encadrement est assuré par 1645 enseignants permanents dont 74 professeurs, 276 maîtres de conférences, 1247 maîtres assistants, 36 assistants et 12 professeurs ingénieurs[3].

[1] Revue Campus 8, op. , cité. , p.10.

[2] Annuaire statistique n° 25, op. , cité. , p. 95.

[3] Idem.

L'université de Tizi-Ouzou a rapidement pris une très grande ampleur en termes d'étudiants et d'emplois. En effet, l'université procure plusieurs avantages pour la ville tels que : la main-d'œuvre qualifiée (pour l'administration d'une manière générale et les secteurs socio-économiques en particulier), la recherche scientifique au profit des différentes entreprises, la diffusion d'un savoir qui entraîne une évolution des mentalités des habitants de la ville et de l'arrière-pays immédiat.

Tizi-Ouzou est aussi une université de plus de 49 000 étudiants[1]. Ces effectifs représentent environ 40 % de la population totale de la commune de Tizi-Ouzou (soit 137 000 habitants). Ceci induira une urbanisation massive dans la zone sud. Plus la ville s'agrandit en taille et plus son poids n'augmente dans la région.

En résumé, en trente années d'existence, l'université de Tizi-Ouzou a connu un développement considérable dans les domaines de l'infrastructure, de l'équipement et des effectifs d'encadrement. A l'échelle de la région centre, elle constitue le quatrième pôle universitaire.

3-3 Tizi-Ouzou, ville politique « capitale » des revendications démocratiques depuis 1980 : la ville de Tizi-Ouzou est le lieu de naissance de la première ligue des droits de l'homme. Elle est aussi le lieu d'implantation des associations politiques (F. F. S, R. C. D, F. L. N, P. T), de syndicats de salariés (U G T A, C N E S, SNAPAP, F N T E, CNAPEST…). En 1980, seule Tizi-Ouzou a revendiqué les libertés d'expression et les contestations politiques, la démocratie, la reconnaissance de Tamazight et les libertés d'association.

3-4 Tizi-Ouzou, ville culturelle : la contestation identitaire de 1980, dont Tizi-Ouzou fut l'espace privilégié et central, confirme les perceptions courantes, attestées historiquement, d'une ville de passage, et de commandement dont la légitimité est restée longtemps douteuse. Cette revendication identitaire s'est traduite par l'existence de nombreuses associations culturelles. Elle est aussi le lieu de naissance du Mouvement Culturel Berbère (M. C. B), c'est-à-dire de la revendication pour la promotion de la langue et de la Culture Amazighs. Cette tradition de lutte politique va certainement renforcer l'attractivité de cette ville qui est un formidable atout pour son développement. Tizi-Ouzou est donc considérée comme « capitale » nationale de la revendication identitaire.

---

[1]Annuaire statistique n° 25, op. , cité. , p. 99.

3-5 Tizi-Ouzou, ville marché : l'avenue Abane Ramdane est la rue la plus convoitée par les habitants et les visiteurs grâce à l'existence des sièges sociaux des organismes financiers (Caisse Nationale d'Epargne et de Prévoyance, Banque Nationale d'Algérie, Banque de développement Local, Crédit Populaire d'Algérie, Banque d'Agriculture et de Développement Rural, etc.), et des commerces. 500 000 personnes[1] entrent quotidiennement à Tizi-Ouzou sans y habiter, les uns pour travailler, les autres pour solliciter différents services.

Tizi-Ouzou est aussi une ville d'affaires et de transactions informelles. En effet, grâce à l'émigration, un marché clandestin de la devise et de bijoux a vu le jour. Des dizaines de milliers de dinars sont quotidiennement échangés contre les devises étrangères sur les trottoirs ou dans les cafés de la rue de La Paix.

3-6 Tizi-Ouzou, ville de loisirs et des sports : la ville de Tizi-Ouzou a l'avantage de posséder l'essentiel des infrastructures de loisirs et des sports : le complexe omnisport, le stade de football, la piscine olympique, la maison de la culture « Mouloud Mammeri », le théâtre « Kateb Yacine », les maisons de jeunes. Tizi-Ouzou est la seule ville « cosmopolite » de la Grande -Kabylie ; sa population nombreuse constitue son principal atout.

Elle connaît une grande attractivité parce qu'elle représente le seul lieu de la centralité[2]. Dans ce contexte, la JSK (Jeunesse Sportive de Kabylie) joue un rôle capital. Les grandes manifestations comme les championnats et les festivals y ont beaucoup contribué et ils servent aussi la promotion de la ville de Tizi-Ouzou qui les accueille. En revanche, les problèmes d'accès ou d'évacuation rapide des supporters constituent un réel problème d'urbanisme.

En fait, l'activité commerciale et administrative donne à Tizi-Ouzou les allures d'une ville moyenne qui reste par excellence le lieu d'échange entre la ville et la campagne.

---

[1] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 8.

[2] Par **centralité** d'un lieu, il faut entendre « son importance relativement au territoire qui l'entoure ; en d'autres termes, c'est le degré d'importance qu'atteint la ville dans l'exercice de ses fonctions centrales », in RERU n° 2, Bordeaux, 1988.

3-7 Tizi-Ouzou, ville carrefour : occupant une position de carrefour routier, elle est le lieu de passage de plusieurs routes nationales (R.N.12, R.N. 15, R.N 30 A, R.N 72, R.N 73), et de deux chemins de wilaya (C.W 147 et C.W 100). L'infrastructure routière irrigue même les villages juchés sur les sommets de montagnes de tous les flux. Toutes les routes convergent vers le centre-ville de Tizi-Ouzou, important carrefour économique, commercial et administratif.

La ville de Tizi-Ouzou est un lieu privilégié de contacts et d'échanges de toute sorte économiques, administratifs, politiques, sociaux, culturels et spirituels. Elle reste le point de convergence de tous les flux. Elle occupe une position centrale dans un réseau qui compte plusieurs agglomérations de plus de 30 0000 habitants (Bouira, Lakhdaria, Bordj- Ménaïel, Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan, Maâtkas…), dans un rayon d'environ 50 Km. Son influence s'exerce de manière très forte sur les petites villes de la région.

En Kabylie, la route est l'équipement de base. Elle répond aux nécessités de déplacement et d'approvisionnement des populations. Elle revêt un intérêt stratégique pour l'aménagement du territoire, désenclave et initie des relations entre les territoires.
La ville de Tizi-Ouzou tend à s'allonger à partir de son centre le long des axes de transport qui bénéficient de « rentes de situation » ; les zones résidentielles et industrielles se développent à proximité des routes principales d'accès au centre-ville.

L'espace urbain s'organise de manière sectorielle. Les transports jouent aujourd'hui un rôle incitatif dans la localisation des activités et de l'habitat ; les stratégies immobilières des entreprises et des promoteurs sont liées aux infrastructures de transport.

3-8 Tizi-Ouzou, ville commerciale : d'une manière générale, la ville « fille du commerce », regroupe la majorité des commerces et services. « Ainsi, à l'échelle d'un pays les agglomérations urbaines accaparent près de la totalité de la population active des commerces, des transports et télécommunications, des services marchands et des services non marchands. Cette situation se trouve aussi bien dans les pays industrialisés que dans les pays en voie de développement car, partout, le grand commerce est urbain, comme l'administration publique, et les principaux services. Les commerces et services s'étoffent et se diversifient à mesure qu'on s'élève dans la hiérarchie urbaine, les services supérieurs se concentrent dans les grandes villes.

La même tendance à la concentration se retrouve pour les services, les établissements scolaires, les lieux de culte »[1].

Ce qui caractérise la ville de Tizi-Ouzou c'est la densité commerciale. L'armature commerciale a touché tous les quartiers de la ville. Les commerces et services ont pour clientèle non seulement la population de la ville, mais aussi celle de la région, dont elle est le centre pour une bonne partie des achats non courants. L'attraction commerciale est un élément important pour son rayonnement et c'est ce qui détermine son aire d'influence.

Les biens commercialisés répondent à des besoins alimentaires, vestimentaires, d'hygiène et de santé, culturels, de loisirs, d'ameublement, etc. Dans le cas des agents économiques autres que les ménages, il s'agit de satisfaire leurs besoins en matières premières, équipements de production ou fournitures consommables. La distribution est assurée par les grossistes, demi-grossistes et détaillants.

C'est dans la ville de Tizi-Ouzou que se font les achats immatériels de services d'entretien, d'assistance et de conseil : banques, assurances, douanes, fiscalité, démarches administratives, presse, publicité…

C'est dans le centre que se multiplient les commerces les plus spécialisés, de fréquentation plus rare, parfois de luxe. Plus la ville de Tizi-Ouzou s'agrandit, plus les services deviennent nombreux, variés et spécialisés, plus il y en a de rares, plus leur rayonnement d'action est étendu.

Aujourd'hui, dans la ville de Tizi-Ouzou, les activités commerciales jouent un rôle très important où le petit commerce de détail (formel et informel) est pour les individus sans qualification un acte de survie et s'accompagne d'un morcellement à l'infini des produits vendus. Ces activités informelles, souvent saisonnières, deviennent donc la source d'emplois essentielle et jouent un rôle important dans l'économie urbaine. C'est l'essor commercial qui est devenu le ressort de la richesse et de la croissance de la ville.

La ville de Tizi-Ouzou est un peu tout à la fois : commerçante, administrative, de commandement, universitaire, culturelle et de loisirs ; cela lui a permis d'avoir un effet d'entraînement sur les campagnes environnantes. La dotation de la ville en services supérieurs lui confère un pouvoir de dominance et d'attraction.

[1]M. -M. ZENBOUDJI, op. , cité. , p. 79 et p. 81.

Son aire d'attraction est fondée sur son accessibilité par la route et la voie ferrée. Les consommateurs la préfèrent aux autres centres secondaires, parce que la distance est compensée par la rapidité d'accès et elle est bien achalandée. Néanmoins, les difficultés liées au stationnement (absence de parkings) et aux embouteillages sont quotidiennes. C'est l'amorce d'un processus de déséconomies urbaines profitant aux nouvelles agglomérations de montagne.

En effet, il faut être conscient du coût de ces difficultés et lenteurs de la circulation pour l'économie urbaine (coûts en investissements, allongement des temps de déplacement, augmentation de la fatigue, pertes de temps aux pointes de trafic, consommation d'essence, consommation d'espace, usure des moteurs, pollution accrue et nuisance, accidents de la circulation).

Plus qu'ailleurs, dans la ville la circulation c'est la vie ! La plupart des migrants mettent 45 minutes à 1 heure pour rejoindre la ville. En définitive, le comportement des individus contribue beaucoup à accroître ou à diminuer l'aire d'influence d'une ville. « L'aire d'influence est donc commandée par les moyens de transport et les flux de consommateurs, compte tenu des rapports distance- temps et distance -coût »[1].

Toutes ces « fonctions» constituent des éléments de puissance qui permettent de déterminer la place de la ville de Tizi-Ouzou dans la hiérarchie urbaine et sa position dans le réseau urbain. Elle joue le rôle de « capitale » régionale grâce aux services administratifs, postaux, universitaires, hospitaliers importants et son rayonnement régional est accru grâce à ce rôle décisionnel. Cependant, ce rôle peut être remis en cause par la logique d'urbanisation de cette ville. C'est ce que nous tentons d'expliquer dans le point qui suit.

Section 4 : Problèmes majeurs de l'organisation et du fonctionnement du tissu urbain de Tizi-Ouzou

Tizi-Ouzou, « capitale » régionale de Kabylie a toujours accaparé de grands projets urbains et a toujours concentré les moyens humains, matériels les plus importants. Elle renferme en même temps des paysages physico -spatiaux précaires témoignant d'une situation socio -urbaine considérée parmi les plus vulnérables.

[1]M.- M. ZENBOUDJI, op. , cité. , p. 76.

Quels sont les facteurs qui ont conduit à ce paradoxe ? Pour y répondre, deux types d'analyses s'imposent :

- Lecture du schéma de structure de l'agglomération Tizi-Ouzienne ;
- Problèmes de gestion urbaine.

4-1 Lecture du schéma de structure de l'agglomération Tizi-Ouzienne

La structure urbaine de Tizi-Ouzou affiche l'inadéquation du site de la centralité et du modèle mono-centrique de la ville : il constitue l'un des problèmes majeurs de l'organisation et du fonctionnement du tissu urbain de Tizi-Ouzou. Point de convergence de toutes les voies de communications et des flux migratoires, le site central de Tizi-Ouzou trop étroit et enclavé par ses contraintes physiques, est insuffisant pour répondre à la dynamique croissante du système de centralité qu'exigent les mécanismes de développement et de fonctionnement de l'agglomération.

Conçu pour une ville de taille moyenne, saturé et limité dans l'espace, le système de centralité de type mono-centrique est devenu inadéquat et incohérent ; avec sa structure urbaine, en étalement continu, il a pour conséquence l'éclatement de la centralité ; ce qui transforme rapidement l'espace environnant en une entité sans logique et sans rapports fonctionnels.

La dualité d'une urbanisation directive (c'est le cas des deux Z. H. U. N), d'une part et, anarchique et spontanée d'autre part, risque de mettre en péril le devenir de la plus importante ville de Kabylie et montre l'insuffisance des instruments de gestion urbaine face à l'impuissance des pouvoirs publics locaux à concevoir une nouvelle politique urbaine d'adaptation.

4-2 Problèmes de gestion urbaine

Précarité, spontanéité, dégradation du cadre de vie urbain, distorsion entre l'offre et la demande sont, en fait, les conséquences d'une mauvaise gestion urbaine dues entre autres à :

- **une faiblesse dans l'élaboration et l'exécution des plans d'aménagement et d'urbanisme et plan d'occupation des sols**, (loi n° 90-29 du 1/12/1990)[1]. Outre le fait qu'ils manquent de précision, ils restent impuissants devant toutes les interventions,

[1] R. SIDI BOUMEDINE, « Textes législatifs et réglementaires actuels en matière d'aménagement, d'urbanisme, de foncier et de régularisation foncière et immobilière en Algérie 1985-1993 », volume 1, Juin 1997, p. 6.

d'autant qu'ils sont une expérience nouvelle pour l'agglomération. Les POS élaborés, l'ont été pour recenser les « poches » vides (sources de magouille et de spéculation) et les construire ; l'exemple de la Nouvelle -Ville est très significatif puisque tous les « espaces verts » ont été utilisés, soit par des coopératives immobilières, soit par des particuliers au seul motif de densifier le tissu urbain. Plus personne ne parle de l'achèvement de cette partie de la ville qui devrait être équipée en voies de desserte, trottoirs, éclairages publics, équipement d'accompagnement, signalisation, arbres, bancs publics, parcs de jeux pour enfants ;

- **un milieu urbain mal aménagé** : en dehors des périmètres définis par les PUP ou les PUD, certains propriétaires ont vendu des parcelles aux constructeurs, sans viabilisation préalable. A l'intérieur de la ville, la congestion autrefois inconnue se ressent sérieusement. Les inconvénients qui en découlent sont :

* augmentation constante du trafic urbain source de stationnement difficile, de foule, de conduite dangereuse et imprévisible, de bruit des transports, de pollution, de difficultés de transport ;

* Inadaptation du réseau viaire au flux de circulation augmentant.

- **une prolifération de décharges sauvages** : la collecte des ordures ménagères[1]pose un réel problème à la mairie de Tizi-Ouzou. Les déchets sont entreposés dans les poubelles installées dans les différentes rues de la ville. Les quartiers réalisés de façon illégale (constructions illicites) ne font pas l'objet d'un ramassage des ordures ménagères à cause de l'inaccessibilité des ruelles étroites pour le matériel roulant de la municipalité et le manque de personnel. L'opération de collecte est constamment perturbée : dans de nombreux points de la ville, les aires de dépôts de déchets se transforment en aires d'accumulation. La ville de Tizi-Ouzou paraît « sale » au visiteur malgré le nettoyage quotidien de la voie publique. Papiers- cartons, sachets en plastique, feuillages, gravats, dépôts de sable et autres matériaux de construction sont autant d'éléments qui altèrent la qualité esthétique du paysage urbain. Pour cela, les responsables locaux doivent relever le défi des déchets, toujours plus nombreux et demandant à être déposés plus loin à la périphérie de l'espace urbain car les limites de la ville s'étendent de plus en plus rapidement ;

[1] **Ordures ménagères** : les déchets collectés qui résultent de l'activité domestique des ménages, auxquels s'ajoutent les déchets issus des activités des commerces, de l'artisanat, des bureaux et de l'industrie, collectés dans les mêmes conditions que ceux des ménages.

- **une émergence de pratiques de construction illicite et d'un marché foncier parallèle** au su et au vu des responsables chargés de la gestion urbaine : ce qui entraîne une production urbaine diffuse, anarchique, sous-équipée et non intégrée et la généralisation du phénomène de l'habitat inachevé et de l'image inachevée de pans entiers de la ville, notamment à la Nouvelle -Ville, Boukhalfa, Tala Allam, Rédjaouna.
- **une faiblesse des collectivités locales dans la gestion urbaine** : depuis l'indépendance, la croissance démographique de l'agglomération de Tizi-Ouzou a subi des évolutions rapides passant de 26 023 habitants en 1966 pour atteindre 137 000 habitants en 2009. Cette croissance accélérée de la population a façonné de manière extraordinaire le caractère désordonné de l'illicite sur des terrains déclarés impropres à l'urbanisation. Partout on observe une consommation excessive et anarchique de l'espace. C'est ainsi que Zones Industrielles, Zones d'Habitat Urbain Nouvelles, lotissements, terrains d'assiettes de projets à caractère socio-éducatif (éducation nationale, formation professionnelle, université, santé…) ne donnent pas lieu à une utilisation rationnelle de l'espace. La commune de Tizi-Ouzou risque de ne plus avoir de réserves foncières pour les besoins futurs.

Conclusion du chapitre 3

De l'indépendance du pays à 1980, la ville de Tizi-Ouzou a bénéficié de plusieurs opérations de développement et d'équipement (PS, PCD, PMU, ZHUN), grâce auxquelles elle est passée du rang d' « El-Billage » pour les Kabyles de la périphérie immédiate de Tizi-Ouzou à la ville puis au rang de « métropole » régionale.

Position stratégique, pouvoir de commandement, nœud privilégié de communications régionales, lieu de concentration des activités et des populations, de l'appareil productif, toutes ces caractéristiques font de Tizi-Ouzou un véritable chef-lieu régional.

A partir de 1977, la politique de développement a porté sur le reste du territoire Kabyle avec une décentralisation administrative et donc des équipements ; dès lors, nous assistons à la naissance d'une véritable armature urbaine régionale.

Cinquante ans après l'indépendance, l'armature urbaine régionale de Tizi-Ouzou se révèle presque totalement en parfaite continuité avec l'armature villageoise héritée de la colonisation, essentiellement localisée dans les vallées.

Tizi-Ouzou agit comme centre attractif vis -à- vis d'une armature urbaine régionale qui est encore en formation : attraction sur le plan de l'emploi, des loisirs.

De même la ville offre de meilleures conditions d'accès à la scolarité, à la santé, aux services supérieurs…

Tizi-Ouzou, avec son aire d'influence, « est déjà un centre rayonnant, un centre de services de la région, car elle regroupe toutes les directions administratives locales, des commerces variés et une gamme d'équipements à caractère public et d'intérêt général »[1] tels que : le lycée, l'hôpital, l'université, les assurances, les douanes, la justice. Cette diversité dans les activités a entraîné une multiplication des flux d'échanges.

« La ville ne vit plus uniquement comme jadis au rythme de son souk hebdomadaire, c'est un centre désormais actif et animé quotidiennement. Elle possède tous les niveaux d'équipements dévolus à son rang. De ce fait, elle a abouti à renforcer son rôle de pôle urbain, à accentuer sa domination sur sa région et à renforcer le processus cumulatif de sa croissance »[2].

[1]Revue Sciences Humaines, n° 25, Juin 2005, p. 118.

[2]Idem.

Dès lors, on lui attribue le nom de « métropole » grâce à : sa taille, son poids démographique, sa production, ses services, ses échanges, ses routes, car l'attraction est faite d'accessibilité qui facilite la convergence et la divergence des flux d'hommes, de marchandises, d'informations, de décisions.

La ville de Tizi-Ouzou offre donc une gamme complète de fonctions qui, lui permet de détenir un réel potentiel d'attractivité et d'occuper la place la plus élevée dans la hiérarchie urbaine régionale. Mais à l'échelle supra -régionale, elle s'est faite dépassée par Bejaia, Boumerdes, Blida, Bordj Bou Arreridj, Sétif et Médéa.

Conclusion de la deuxième partie

L'étude que nous avons menée sur l'organisation urbaine dans une région de montagne très peuplée, celle de la Grande -Kabylie, appelle un certain nombre de conclusions.

Y a-t-il un réseau urbain et, si oui, respecte-t-il l'unité géographique traditionnellement définie de la Grande -Kabylie ou bien se morcelle-t-il en fonction de l'attraction des villes de l'extérieur ?

- Notre conclusion est nette, le réseau urbain existe dans une région de relief prononcé. Tizi-Ouzou représente le plus haut degré de la hiérarchie urbaine Kabyle. A partir de l'exemple de la Kabylie, il peut y avoir aussi bien un réseau urbain en montagne et qu'en région de plaine.

Le phénomène de réseau urbain qui est lié à un certain degré de développement économique et à une certaine vie de relation et non à certains caractères physiques ni aux données humaines qui en découlent, peut exister en montagne. La nature montagneuse a conféré au réseau urbain kabyle des caractères particuliers, mais ne l'a pas supprimé.

- La colonisation française a été à l'origine de l'essentiel de l'armature urbaine en Grande- Kabylie. Grâce à la promotion administrative (au statut de daïra ou de commune), les pouvoirs publics ont entraîné des changements considérables au sein de petites agglomérations lesquelles ont été dotées d'un certain nombre d'équipements, d'infrastructures et d'industries.

En 1966, six (06) localités pouvaient figurer dans la typologie des agglomérations urbaines. En 1987, le RGPH donne trente (30) agglomérations urbaines contre six (06) en 1966. En 2008, on passe à 48 agglomérations urbaines, ce qui démontre le degré de diffusion du fait urbain en Kabylie ; la diffusion spatiale de l'urbanisation a pris quelquefois une dimension tout à fait spectaculaire.

La Kabylie compte aujourd'hui une ville de plus de 100 000 habitants, trois villes de plus de 50 000 habitants, quatorze villes de plus de 20 000 habitants. En outre, on compte trente villes de plus de 10 000 habitants.

- L'émergence du réseau urbain en Grande- Kabylie est due à la multiplication des chefs-lieux administratifs suite aux découpages qui se sont succédé (1974 et surtout 1984), à la modernisation de l'infrastructure des villes existantes, à l'implantation de services publics et des changements dans l'assise économique qui ont entraîné

l'implantation de centres commerciaux et des entreprises dans les zones industrielles et d'activités.

Ce sont les villes qui ont bénéficié de plus d'équipements urbains, d'activités industrielles, d'une promotion administrative en chef-lieu de daïra, d'une croissance démographique, d'un bon appareil commercial, qui ont plus de chance de se retrouver au premier rang. Grâce à ces facteurs d'attraction, la migration de l'arrière-pays rural aux agglomérations urbaines a été très importante.

Aujourd'hui nous assistons à une répartition spatiale inégale des villes à travers les zones géographiques suivantes :

- La zone côtière: Azeffoun, Tigzirt, Dellys, Sidi-Daoud ;
- La vallée de Sébaou : Azazga, Fréha, Ouaguenoun, Irdjen, Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Naciria, Isser, Bordj-Ménaïel, Thénia ;
- La dépression de Draâ-El-Mizan : Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, Aïn-Zaouia, Tizi-Ghennif ;
- Le Massif Central Kabyle : Bouzeguène, Mekla, Béni-Douala, Béni-Zmenzer, Maâtkas, Souk-El-Tenine, Tirmitine, Boudjima ;
- Le Djurdjura : Larbaâ-Nath-Irathen, Aïn-El-Hammam, Aït- Oumalou, Iferhounène, Béni-Yenni, Ouacifs ;
- Dans la vallée de l'Oued-Isser : Chabet-El-Ameur, Béni-Amrane, Lakhdaria, Kadiria, Aomar, Bouira.

La vallée du Sébaou s'est emparée d'une grande partie du réseau urbain Kabyle ; cela s'explique par la concentration des activités économiques, la situation géographique, le poids démographique et l'existence de l'infrastructure routière. Mais la création des activités dans ces villes n'est pas la même ; dès lors elles n'ont pas la même importance en terme de développement économique et social.

Les agglomérations urbaines telles que Bouira, Lakhdaria, Bordj –Ménaïel, Dellys, Draâ-Ben-Khedda, Maâtkas, Ouadhias, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Azazga, Fréha, Bouzeguène, Larbaâ-Nath-Irathen, peuvent être considérées comme des futures villes moyennes en construction puisqu'elles dépassent toutes le seuil de 20 000 habitants au RGPH 1998. Excepté Fréha, elles ont toutes le statut de chef-lieu de daïra qui leur permettra de bénéficier d'un certain type d'équipements urbains.

- D’une manière générale, le processus d’urbanisation en Grande -Kabylie a été porteur de déséquilibres sociaux et spatiaux non négligeables, qui doivent nous inciter à réfléchir davantage sur les actions futures à entreprendre impérativement dans le but d’améliorer les conditions de vie des ruraux qui composent la moitié de la population kabyle.

C’est bien donc à cause des inégalités régionales que l’exode rural s’est amplifié, l’urbanisation désordonnée et spontanée s’est aussi accélérée. Par exemple, à Tizi-Ouzou, les espaces périphériques (Oued-Aïssi, Chaâïb) sont devenus un réceptacle pour les vagues de migrants venant particulièrement de l’extérieur de la Kabylie attirés par le mirage de la ville où le travail leur semble en abondance, dans le cas échéant, ils recourent à la mendicité devenue « gain facile » en ce moment.

La « ruralisation » de la ville de Tizi-Ouzou ne se réduit pas à l’afflux des migrants vers la ville, mais apparaît aussi dans l’expression anarchique et désordonnée de la ville. Les bidonvilles, l’habitat insalubre, le jardinage des espaces verts (devenu principale occupation des personnes âgées), la tenue vestimentaire, le sacrifice des moutons de l’Aïd-el-Kebir au balcon, dans la salle de bain ou dans la cour des cités résidentielles, l’installation des métiers à tisser au cinquième étage d’un immeuble sont autant de signes de cette ruralisation.

- Il faut dire que ces personnes se trouvent dans un type d’habitat vertical pour lequel elles ne sont pas préparées. La solution se trouve dans l’urbanisation de la vie rurale en favorisant le marché du travail, le marché des produits agricoles et celui de la petite manufacture dans les campagnes. D’ailleurs, l’émergence des petites villes comme centre de la vie économique, sociale et politique a beaucoup marqué les planificateurs. Ces derniers ont fondé de grands espoirs sur les petites villes pour développer le monde rural, retenir les flux migratoires vers la « capitale » régionale et diminuer les disparités régionales.

Pour le moment, seuls les prix du foncier et les prix de location (appartements et commerces) dissuadent les candidats à l’exode rural à rester au village.

L’urbanisation accélérée en Grande- Kabylie est à l’origine de fortes transformations spatiales du genre de vie et des catégories sociales. Dans les villes se situant sur les corridors RN 12, RN 30, RN 5, les changements morphologiques, fonctionnels et relationnels sont marquants. Tizi-Ouzou en constitue un exemple caractéristique.

Jusqu'en 1980, la ville de Tizi-Ouzou n'avait pas débordé de son périmètre colonial ; par contre, une fois qu'un vaste programme de développement économique fondé sur les implantations industrielles et les équipements, la ville a connu une telle extension qu'elle a franchi les reliefs alentours et a diffusé le fait urbain à des espaces de plus en plus lointains.

En Kabylie, l'inflation urbaine se poursuit en dépit de la désindustrialisation des villes/agglomérations et de la région. Cette « révolution urbaine » s'accompagne de changements des modes de transports, de consommation et de gaspillage : gaspillage d'eau potable (subventionnée), de l'énergie (subventionnée), de production de déchets (absence de taxes d'assainissement).

Le processus d'urbanisation incontrôlée liée aux constructions massives et rapides a été la source d'une multitude de problèmes de divers ordres (urbanisation déstructurée, fortes consommations des terres agricoles, pollution, sous-équipement). Cinquante ans plus tard, le développement urbain de l'agglomération est aussi spectaculaire qu'incohérent, en dépit d'une série d'instruments et d'outils d'aménagement. Ce sont tous ces problèmes qui constitueront l'objet de la troisième partie.

Troisième partie : Les effets de la « révolution urbaine » sur le développement de la ville de Tizi-Ouzou

Introduction

De tout ce réseau urbain émerge un pôle urbain, Tizi-Ouzou. Cette troisième partie est consacrée à l'analyse de cette ville « capitale » ou motrice émergente. La ville, c'est d'abord un regroupement de ménages et d'activités, une agglomération de clients et fournisseurs, d'entreprises, d'activités de toutes sortes. Elle est, ensuite, un lieu où la proximité géographique est importante. Comme lieu de proximité, la ville facilite les interactions : contrats sociaux, coopération économique, échanges de biens, de services, d'informations, etc. On s'agglomère pour être proche les uns des autres et parce que la proximité facilite les interdépendances locales. Les économies d'échelle, les économies d'agglomération, les économies externes positives y sont attractives et abondantes ou nombreuses.

Aucune ville ne peut donc vivre d'une manière autarcique ou autonome. Les flux d'hommes, de marchandises et d'informations tendent à transformer la ville. « La croissance des flux n'apporte pas qu'un soutien indispensable au développement urbain. Il en résulte très souvent une saturation des flux comme des modifications de l'environnement urbain qui peuvent conduire à des dysfonctionnements, des paralysies »[1].

Mais qu'est- ce que la saturation des flux ? La saturation se mesure par les ralentissements, les immobilités des transports urbains, qui tendent à se généraliser, quelle que soit la taille de la ville, en période de pointe. La saturation est aussi révélée par la multiplication des réseaux intra-urbains. On constate des encombrements croissants provoqués par la croissance du parc automobile. Dans ces conditions, le développement des réseaux, notamment routiers, modifie très fortement les tissus urbains, surtout lorsque les transports en commun, ne sont pas privilégiés.

---

[1] J.-R. PITTE, P. PIGEON, « Villes et environnement », éd. Nathan, Paris, 1994, p. 87.

« Les coûts de la concentration urbaine ne vont pas sans contrepartie. Le coût de concentration urbaine se décline en termes de transport et d'encombrement, de pollution et de valeurs foncières et immobilières »[1]. Le foncier et l'immobilier sont des éléments importants pour analyser les structures urbaines et le choix de localisation dans une ville mono-centrique où le centre d'emploi est donné.

La ville n'est pas un élément statique, elle est comparable à un organisme vivant dans lequel les organes accomplissent des fonctions de rythmes et de nécessités différentes mais sont liés par une complémentarité générale.

La ville comme celle de Tizi-Ouzou a des fonctions qui permettent son existence. Elle se fonde sur des fonctions précises (la production, l'habitat, la circulation, la culture…), liées au rôle qu'elle assure par rapport à son environnement, selon la nature et l'importance de ces fonctions. Il est fondamental de souligner que ces fonctions participent à l'organisation de cet environnement. Quelque soit leur nature, ces fonctions sont assurées par des activités productives (industrielles et tertiaires) qui relèvent du partage des tâches afin d'assurer la promotion effective des potentialités de la ville.

La ville a pour rôle premier de mettre en valeur ses potentialités territoriales ; soit en développant des activités productives à partir des ressources locales, soit en organisant et en dynamisant les activités rurales de son territoire, à travers les services divers et le marché de consommation qu'elle offre. Pour la population qu'elle abrite, la ville de Tizi-Ouzou doit-elle satisfaire les besoins de sa population en emploi, logements en plus des équipements et des activités dites induites : commerces, loisirs, enseignement, santé, administration et autres services publics ?

Il est important de souligner que ce type de fonctions n'est pas spécifique à la ville de Tizi-Ouzou ; en principe, pour les services dits de proximité ou intermédiaires, les campagnes et agglomérations rurales disposent de leurs propres équipements et ce n'est qu'au niveau des services rares (à cause de leur fréquentation) ou supérieurs (à cause de leur rayonnement), que les activités et équipements liés directement aux besoins des populations, s'inscrivent exclusivement dans le domaine urbain.

---

[1]J.-M. HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, op. , cité. , p. 5.

Depuis la consolidation de son statut de «capitale » régionale, la ville de Tizi-Ouzou a-t-elle vraiment assuré son rôle prépondérant dans son environnement immédiat? C'est ce que nous tenterons d'expliquer à travers les trois chapitres suivants :

Chapitre 1 : Relations du pôle urbain avec son environnement local

Chapitre 2 : Coûts sociaux de la croissance urbaine de la ville de Tizi-Ouzou

Chapitre 3 : Les politiques publiques urbaines en matière d'emploi, d'habitat, d'équipements collectifs et de communications pour améliorer l'attractivité de Tizi- Ouzou

Chapitre 1 : Relations du pôle urbain avec son environnement local

Introduction

La population kabyle se déplace pour le travail, l'éducation, les services et les loisirs pour les jeunes. Trois grands types de déplacements permettent de cerner les horizons des ruraux : les déplacements pour les commerces et services, pour le travail et pour l'éducation et la formation. Ces deux derniers sont quasi-quotidiens. Par ailleurs, l'oisiveté régnant dans les villages pousse les jeunes à passer leur temps dans les agglomérations chefs-lieux (forme de loisirs).

Ce pôle régional organise la vie économique et sociale de sa région soit directement par suite des services qu'il possède dans cette portion d'espace, soit indirectement lorsqu'il renferme le niveau de commandement de services hiérarchisés dont les relais se trouvent répartis dans d'autres villes plus modestes situées à l'intérieur de sa région. Chacune de ces villes possède une certaine gamme de services plus courants ; la région se divise de ce point de vue en diverses portions d'espace qui correspond aux zones d'influences de ces centres urbains secondaires.

Cependant, dans la plupart des pays, les métropoles régionales dépendent à leur tour d'un certain nombre de services centraux localisés dans la capitale nationale. Tizi-Ouzou exerce un rôle polarisateur de niveau régional. Elle est classée comme ville de niveau supérieur puisqu'elle dispose des équipements rares, absents dans toutes les autres villes qu'elles soient de petites ou moyennes tailles. Elle est de ce fait bien équipée dans tous les domaines des divers services indispensables à la vie régionale. Elle est mieux équipée que le reste des villes de la contrée kabyle. Ailleurs, on enregistre une relative faiblesse de certains équipements voire inexistants.

Ce chapitre est consacré à l'étude du rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur son environnement immédiat, d'effets engendrés du développement urbain de la ville des «Genêts » et les disparités du fait urbain à travers le territoire kabyle.

Section 1 : **Rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur 67 communes et 1 300 villages**

La ville de Tizi-Ouzou constitue un centre directionnel de commandement ou moteur de la région ; c'est un espace distingué par rapport aux autres espaces qui sont dominés tels les banlieues toujours en extension, les petites et moyennes villes et les espaces ruraux. La capitale des « Genêts » s'étend sur son arrière –pays, créant ainsi de véritables périphéries non dotées d'infrastructures urbaines. D'où l'intérêt d'analyser ce processus de diffusion de l'urbanisation dans cet espace densément peuplé.

L'étude de l'urbanisation ne se limite plus à l'extension spatiale de la ville sur son environnement rural, mais aux relations que les habitants des villages et des bourgades entretiennent avec cette ville, pratique qui ne fait qu'activer le rayonnement de cette agglomération. Ce centre de commandement rayonne sur tout un territoire parcouru de flux dans les deux sens, qui relient entre eux les centres d'autres villes. Ils en découlent des concentrations et des échanges d'hommes, de matières premières, de produits fabriqués, de capitaux, de documents et d'informations.

Dans le même ordre d'idées, la ville comporte, dans son principe même, à faire venir un certain nombre de gens et d'activités à un certain moment, dans un endroit où ils ne seraient pas venus spontanément. Ils ne viendront que si l'on peut leur offrir dès le départ, un certain nombre de conditions dont des équipements attrayants, des économies externes positives et des économies d'agglomération.

La ville de Tizi-Ouzou attire une population qui vit mal sur une terre souvent ingrate, elle espère y trouver un travail mieux rémunéré ou rétribué, mais aussi des possibilités qu'elle n'a pas ou pas suffisamment à la campagne : meilleure scolarisation des enfants, accès aux commodités ou confort, aux activités urbaines, inexistantes en zones rurales et villageoises.

Les commerces et les services implantés à Tizi-Ouzou ont pour clientèle non seulement la population résidente, mais aussi celle de sa région, dont elle est le centre pour une bonne partie des achats non courants, ainsi que les personnes de passage, tels les touristes. L'attraction commerciale est un des éléments essentiels du rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou et de la détermination de sa zone d'influence. Les biens commercialisés répondent pour les individus et ménages à des besoins alimentaires, vestimentaires, d'hygiène et de

santé, cultuels, de loisirs, d'ameublement, bancaires, judiciaires, écoles privées, polycliniques et autres offres des services urbains.

La distribution exige donc plusieurs stades, au moins grossistes, demi-grossistes et détaillants. Cette hiérarchie distributive se calque souvent sur la hiérarchie urbaine : les grossistes étant localisés à Tizi-Ouzou, les demi-grossistes dans les villes moyennes ou petites et cette structuration concourent en retour à la hiérarchie urbaine.

Tizi-Ouzou procède aussi à des ventes immatérielles de services d'entretien, d'assistance et de conseils pour de multiples démarches : banques, assurances, douanes, fiscalité…Plus la ville de Tizi-Ouzou s'agrandit, plus les services sont nombreux, variés et spécialisés, plus il y en a de rares, plus son rayon d'action est large. L'influence urbaine sur la région avoisinante est d'autant plus forte que la ville a obtenu « un pouvoir directionnel », émetteur et récepteur de flux financiers, techniques, de relations de télécommunications et de transports. La ville multiplie des commerces plus spécialisés, de fréquentation plus rare, parfois de luxe. Comme l'a souligné l'historien Belge Henri PIRENNE « la ville est fille du commerce »[1].

Tizi-Ouzou tire ses richesses du commerce lointain des produits rares et chers, puis l'essor des Entreprises publiques Economiques (EPE) et des Petites et Moyenne Entreprises (PME) est devenu, avec le commerce, le ressort le plus puissant de la richesse et de la croissance de la « capitale » du Djurdjura. Cette dernière couvre aussi un tertiaire informel qui fait vivre un bon nombre de ménages qui viennent de plusieurs localités : Bordj-Ménaïel, Boumerdes, Dellys, Baghlia…Celui-ci est devenu une source d'emplois essentiels et joue un rôle important dans l'économie urbaine du chef-lieu régional. Le chef-lieu régional a peu à peu façonné son espace d'attraction régionale en développant un contact sur les espaces ruraux dominés, avec des stades de périurbanisation et de rurbanisation de villages proches.

Mais pourquoi la ville de Tizi-Ouzou prédomine-t-elle sur le reste de sa région ? La prédominance de la ville de Tizi-Ouzou sur le reste de la région peut-être illustrée à travers l'ampleur du phénomène de « métropolisation » régionale. Celle-ci peut-être expliquée par les éléments suivants :

---

[1]J. BASTIE, B. DEZERT, « La ville », éd. Masson, Paris, 1991, p. 136.

- La ville de Tizi-Ouzou a bénéficié en 1968 d'un programme spécial et commençait à recevoir des implantations industrielles et à devenir par conséquent un centre de production. C'est dans le souci de fixer les populations, de diminuer l'effet de l'exode rural et du phénomène de l'émigration, qu'est intervenue la création d'un début de tissu industriel de Tizi-Ouzou.

L'agglomération est passée en trois décennies de 26 643 habitants en 1966 à 127 400 habitants en 2008 ; elle a vu affluer une population active et gardant les liens avec les lieux originaux ;

- A la ville ancienne (centre-urbain actuel) s'en est adjoint des quartiers nouveaux, dont les uns ont une existence totale et les autres ne sont guère que des « dortoirs » (nouvelle- ville, Tala Allam, Boukhalfa). Ces groupes d'habitations, bien qu'importants, ne disposent que d'un équipement collectif réduit, lorsqu'il en existe. A l'exception du quartier de Boukhalfa qui est doté d'une salle polyvalente, d'un dispensaire, d'un cabinet médical, d'une maison de jeunes, d'une faculté de droit, d'un institut spécialisé dans l'agriculture (ITMAS), d'un centre de formation professionnelle, d'une maison de retraite, d'un lycée, d'un collège, de deux écoles primaires, d'une salle de sport et d'une sûreté urbaine, le reste des quartiers est dépourvu de tout équipement[1] ;

La concentration de l'emploi tertiaire : 75 % de l'emploi est dans le tertiaire dont 60 % dans l'administration. En effet, l'administration, les commerces, les services publics et les transports sont les domaines qui concentrent le plus d'emplois car le chef-lieu de la wilaya représente le pôle administratif, financier, culturel, commercial, universitaire, politique, touristique ;

La concentration des programmes de logements : nous constatons à travers l'espace bâti que la ville de Tizi-Ouzou a bénéficié des programmes de logements très conséquents et ce au détriment des agglomérations périphériques telles que Draâ-Ben-Khedda, Azazga, Boghni, Larbaâ-Nath-Irathen, Bordj-Ménaïel, Dellys, Lakhdaria, Thénia…

---

[1]Enquête-terrain, Août 2012.

- La croissance urbaine de Tizi-Ouzou obéit ainsi à une double dynamique[1] de construction et de consolidation du centre à partir des deux événements urbains qui sont : la ville de fondation coloniale et la zone d'habitat urbain nouvelle sud (ZHUN). Ces deux événements engendrent une attractivité qui opère un remplissage à l'Est et à l'Ouest, avec une occupation de tous les espaces interstitiels dans la ville et densification du parcellaire horizontalement de l'extérieur vers l'intérieur de la parcelle, et verticalement par densification verticale ;
- Tizi-Ouzou connaît une grande attractivité parce qu'elle symbolise le seul lieu de la centralité. De part sa situation au centre géographique et géométrique de la région kabyle et sa bonne accessibilité (5 000 km de routes), la ville de Tizi-Ouzou ne doit pas être seulement une ville de transit, elle doit être conçue comme un véritable relais économique et fonctionnel, entre l'armature urbaine supérieure (Alger) et l'arrière-pays. A cet effet, elle doit présenter deux atouts : cadre de vie de «qualité » et des mouvements moins tendus que celui d'Alger par exemple ;
- Des services et des équipements que les petites villes kabyles et les agglomérations rurales ne sont pas capables d'assurer, elle est aussi pôle actif et un soutien du développement ; ce qui induit en parallèle une amélioration de la productivité des campagnes déchargées ou soulagées de leur main-d'œuvre excédentaire.

La ville moyenne de Tizi-Ouzou a connu une forte croissance depuis quelques années, grâce à sa position connue comme centre de réception des migrants ruraux, à la création de 4850 projets d'investissement entre 2002 et 2008[2], au rôle administratif et de services qui lui est imparti par l'Etat.

Toutes les routes convergent vers le centre de Tizi-Ouzou, par conséquent, celle-ci offre les conditions d'accueil favorables à la localisation des infrastructures et des activités ; ce qui entraîne des migrations pendulaires de travail entre les bourgs et les villages localisés dans le voisinage de cette ville.

---

[1]PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 170.

[2] K. AGGOUNE, op. , cité. , p. 230.

La proximité de la ville de Tizi-Ouzou a stimulé les migrations alternantes de travail en provenance des villages et des bourgades ; cela a engendré un net impact de la proximité de la ville sur la baisse de la population travaillant dans l'agriculture à l'exception de Dellys, Bordj-Ménaïel, Aomar.

D'une manière générale, le trafic total (flux physiques et humains) qui passe par cette ville est considéré comme un indicateur de sa puissance et de son rayonnement. « Le centre –ville de Tizi-Ouzou se transforme en un point de rayonnement commercial important et en un lieu de transit obligatoire lors des débuts et fins de week-end, des jours fériés, des périodes de fêtes nationales et religieuses, des périodes estivales, sans oublier les encombrements pendant les heures de pointe (entrée et sortie des lieux de travail ou des écoles), pendant les cortèges de mariage, à l'entrée ou à la sortie d'une compétition sportive et pendant le mois de Ramadan »[1]. Suite à ce phénomène de saturation du centre-ville, plusieurs orientations ont été recommandées par le PDAU de la commune de Tizi-Ouzou[2] à savoir :

- La déviation du chemin de fer venant d'Alger à partir de Draâ-Ben-Khedda, passant au Sud de la ville à l'Ouest de Oued Falli le long de l'Oued pour regagner le tracé qui conduira vers Oued-Aïssi ;
- La construction des rocades Nord (en cours de réalisation) et Sud (réceptionnée en 2005) ;
- La construction d'une déviation qui passera au Nord du mont de Belloua ou suivant le cours du Sébaou partant de Draâ-Ben-Khedda et aboutissant au pont de Bougie (en cours de réalisation) ;
- La construction d'une autoroute de part et d'autre des deux rives du Sébaou allant du pont de Bougie vers Fréha-Azazga (en cours de réalisation);
- La délocalisation du marché de gros, de bétails et de voitures pour y être implanté du côté de la commune de Timizart (pour le moment, le marché est transféré à la zone d'activité de Tala Athmane en attendant d'être implanté dans le site prévu par le PDAU) ;

---

[1]Md. DAHMANI, op. , cité. , p. 132.

[2] PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007, p. 13.

- La création d'une zone industrielle à l'échelle de tout le bassin du Sébaou entre Timizart et Fréha ;

- La délocalisation des dépôts de SONATRACH dès l'opérationnalité du chemin de fer Tizi-Ouzou Oued-Aïssi puis également vers la zone industrielle de Timizart-Fréha ;

- L'élargissement des voies menant à Tizi-Ouzou sur 10 à 20 Km selon les conditions d'urbanisme et de relief ;

- La création de quatre (04) gares périphériques : El-Kaf Naâdja (Bouhinoun)- Route de Béni-Douala, pont de Bougie et la zone industrielle de Oued-Aïssi (opérationnelles depuis l'été 2011) ;

- La politique d'acquisition de terrain par l'agence foncière car le terrain est la matière première principale du projet urbain ;

- La création de la nouvelle-ville d'Oued-Falli au Sud-ouest de la ville de Tizi-Ouzou (projet en voie de réalisation).

Ces différentes opérations sont en cours d'application afin de remédier au trafic routier sans cesse grandissant accompagné des capacités d'accueil limitées de l'infrastructure routière. Désormais, la « capitale » régionale de Tizi-Ouzou deviendra un centre commercial et administratif rayonnant sur toute la Grande -Kabylie en général et sur les communes périphériques ou l'arrière-pays immédiat en particulier. Evidemment, ce rayonnement entraînera plusieurs conséquences sur le développement urbain de la « capitale » régionale.

Incontestablement, la densification urbaine permet de rentabiliser les réseaux sous-utilisés de la ville, de faire baisser ses coûts de fonctionnement mais cela entraîne, au-delà d'un certain seuil, des économies externes négatives pour l'environnement urbain qui l'emporteraient sur les externalités positives telles que les surcoûts de la concentration urbaine, l'urbanisation désordonnée, la saturation du centre-ville, la convergence vers un espace limité, l'augmentation des valeurs foncières urbaines ainsi que la spéculation, le grignotage des terres agricoles… Tous ces éléments feront l'objet de la deuxième section.

Section 2 : Les économies externes négatives de cette première révolution urbaine en Kabylie

Existe-il un conflit entre urbanisation et développement ? Quels sont les « avantages urbains » et les « inconvénients » de l'urbanisation de la Kabylie ? Comment évolue la demande de services urbains face à cette « révolution » ou « transition » urbaine inflationniste ?

La concentration des activités, des services et des équipements sur quelques points du territoire kabyle permet à la « capitale » des « Genêts » de bénéficier des effets de masse et d'économies d'échelle, avec des effets induits sur le développement urbain régional. En effet, ces flux accrus n'apportent pas qu'un soutien indispensable au développement urbain, il en résulte souvent une saturation des flux comme des changements de l'environnement urbain qui peuvent mener à des dysfonctionnements, des immobilités.

Le renforcement des densités d'occupation en cours dans la ville de Tizi-Ouzou (cas de la nouvelle- ville) ou les espaces immédiats procède des flux accrus qui convergent vers des espaces limités. Il se produit des effets secondaires qui tendent à réduire des avantages que procure, selon l'expression de P. CLAVAL « l'optimisation de l'échange social »[1].

2-1 Les effets de la concentration urbaine sur le pôle urbain régional

La concentration multiplie les conflits et les oppositions sur les espaces réduits, où la concentration est vive pour l'emploi, le logement, la lutte pour l'espace de vie, ce qui crée des situations de pressions favorables au développement des effets spéculatifs sur l'habitat, le foncier et les équipements publics, qui à leur tour augmentent les coûts des équipements et les coûts des interventions publiques. A titre d'exemple, la commune de Tizi-Ouzou a effectué, en 2009, des dépenses de fonctionnement s'élevant à 1 522 208 339, 94 DA et des dépenses d'équipement s'élevant à 1 255 116 137,59 DA, soit un total de 2 777 324 477,53 DA[2]. Ces coûts minima de la concentration urbaine sont également sociaux car ils

---

[1] J.- R. PITTE, P. PIGEON, op. , cité. , p. 87.

[2] DPAT, Annuaire statistique, édition 2010, n° 25, p. 167.

compliquent réellement la solution des problèmes liés au logement, dont une des dimensions principales réside dans la disponibilité des terrains à bâtir. La croissance urbaine crée des déséconomies d'urbanisation comme l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, la congestion, les prix du sol élevés, le bruit et la protection des espaces verts pour la santé des citadins. Le réseau viaire de tous les nouveaux quartiers est à l'abandon : trottoirs, mobilier urbain, éclairage public, sécurité, ordures ménagères, etc. Tout est livré à la casse, la saleté et l'anarchie.

La croissance des flux diversifiés sur des espaces réduits renforce les possibilités d'utilisation spatiale, ce qui explique l'augmentation des valeurs foncières urbaines et la spéculation qui s'y trouve associée. La ville de Tizi-Ouzou abrite plus de 137 000 habitants, alors que 50 000 constitueraient une taille optimale[1] (où les inconvénients de l'agglomération deviennent suffisamment importants pour faire diminuer ses avantages nets) à ne pas dépasser pour un fonctionnement urbain correct avec les moyens actuels.

L'espace urbain Tizi-Ouzéen n'est pas homogène. Indépendamment de la distance au centre, les aménités ont rendu certains lieux plus attractifs que d'autres, ce qui perturbe le choix de localisation des ménages. A titre d'exemple, les quartiers du centre-ville sont branchés sur de multiples réseaux sociaux, desservis par divers moyens de transport, reliés à de nombreux services et grands équipements, ceux de la périphérie se retrouvent dans un vide social quasi-complet : les extensions privées et informelles dans les quatre directions cardinales de la ville : axe TO- Rédjaouna ; axe TO- Boukhalfa ; axe TO- M'Douha (lotissements SALHI et HAMOUTENE), axe TO- Oued-Aïssi ; Axe TO- Béni-Douala ; axe TO -Hasnaoua (Azib-Ahmed), Axe TO - Bouhinoun ; axe TO- Oued-Falli.

2-2 L'urbanisation déséquilibrée ou déstructurée

Depuis la libéralisation du marché foncier en Algérie, la ville de Tizi-Ouzou a assisté massivement à la multiplication de lotissements et de coopératives immobilières, engendrant une consommation effrénée et souvent le gaspillage du patrimoine foncier public de la ville.

---

[1] **Taille optimale** représente le nombre d'habitants pour lequel, à ce niveau, il existerait des « agglomérations représentatives » dont la taille pourrait être considérée comme « optimale » : elles n'auraient intérêt ni à croître, ni à décroître.

Le chef-lieu régional a été livré à une urbanisation incontrôlée. Sur le plan architectural et esthétique, la ville des « Genêts » n'a pas su protéger son patrimoine architectural d'antan; chaque maison, immeuble, boulevard, rue, lotissement possède son style. Tous les lotissements se ressemblent les uns aux autres ; ils sont inachevés, mal aménagés et sans équipements d'accompagnement, exceptés les lotissements BOUAZIZ, HAMOUTENE, SALHI, Bordj, les Boulevards des frères BELHADJ et STITI, les Boulevards KRIM Belkacem et l'axe de l'ex- marché régional qui sont plus ou moins corrects en termes d'aménagement et d'équipement.

Un des premiers obstacles rencontrés est la production anarchique des maisons individuelles, sans souci réel d'optimiser l'espace. « Le gâchis d'espace résulte autant de l'organisation d'ensemble que de l'obligation faite à chacun d'aménager un cadre de vie de qualité dans le seul périmètre de sa parcelle, pour compenser la médiocrité des parties communes et espaces publics »[1].

Le désordre urbain de Tizi-Ouzou peut être aussi expliqué par les règles de conception de la ZHUN Sud ; celle-ci présente des caractéristiques urbaines différentes du centre-ville colonial telles que l'absence de tracé, de repères, d'espaces verts, de viabilisation, constructions verticales inachevées, absence d'harmonie architecturale et d'homogénéité esthétique, absence d'un centre et non respect des règles d'urbanisme.

La plus-value foncière bénéficie au propriétaire foncier, sans aucun lien ensuite avec un quelconque niveau de prestations d'équipements publics. Les voiries sont dès que possible rétrocédées à la commune de Tizi-Ouzou qui doit renforcer un assainissement, une route en mauvais état et, si possible créer des trottoirs, planter des arbres, dans les lotissements conçus au seul hasard du découpage foncier préexistant. Tizi-Ouzou ville « champignon » vite bâtie mal bâtie. Les recommandations contenues dans le PMU, le PDAU et le POS ne sont pas respectées. L'APC, la daïra, la DUC, l'agence foncière, ne contrôlent plus rien.

---

[1] A. CLUZET, « Au bonheur des villes », éd. De l'Aube, Paris, 2002, p. 169.

Le cas de la nouvelle- ville est très révélateur à plus d'un titre, c'est une solution urbaine apportée par le plan de Constantine (1959-1963) où des immeubles « barres » de six à dix étages implantés à la va- vite dans des terrains vagues périphériques proposant des espaces « avares » en commodités et très peu faits, c'est le moins que l'on puisse dire, pour favoriser l'épanouissement des familles. « Ces exemplaires de logements, ces cités d'urgence décrites comme urbanisme catastrophique, cristallisaient dans l'espace, non pas l'image d'une impossible solution urbaine à la crise de la société coloniale, mais plutôt celle d'une ultime tentative de parcage des populations en marge de la ville »[1].

L'urbanisation rapide plus informelle que formelle pose subséquemment des problèmes de plus en plus préoccupants de qualité de la vie : la vie urbaine dans le pôle urbain congestionnée provoque des stress de plus en plus insupportables provoqués par le bruit, les difficultés de transport et de logement, la congestion de la ville de Tizi-Ouzou et la dégradation des conditions de vie… Tous les présidents de la municipalité de Tizi-Ouzou sont ici dans une situation de responsabilité majeure, car au moment où une équipe s'engage pour gérer les problèmes dont elle avait la charge, que l'institution qui la relaie conserve son approche archaïque des choses, alors que l'équipe en place en serait venue à en changer.

Pour cette raison la tendance naturelle est de jouer le pourrissement de la situation, en attendant qu'une équipe trouve un jour des solutions pour améliorer le cadre de vie des habitants, car le jeu démocratique est à la fois bloqué et immobilisant. S'il y a un espoir de débloquer la situation du logement, il y en a beaucoup moins, malheureusement, de pouvoir anticiper les risques environnementaux liés à l'expansion de la mobilité.

2-3 Conséquences ou effets de la convergence vers la « capitale » régionale

« L'attraction est faite d'accessibilité qui facilite la convergence et la divergence de flux d'hommes, de marchandises, d'informations, d'instructions, de décisions » [2].

---

[1] M.- S. ZITOUN, « Stratégies patrimoniales et urbanisation », éd. L'Harmattan, Paris, 1996, p. 67.

[2] J. BASTIE, B. DESERT, op. , cité. , p. 123.

Les conséquences de cette convergence doivent être entendues comme étant la produit des déplacements multiples et permanents des flux physiques et humains, des zones périphériques vers le centre-ville de Tizi-Ouzou, lieu principal de concentration et de disponibilité des différents biens et services. Ce centre se transforme en un point de rayonnement commercial et en un lieu de transit obligatoire.

Tizi-Ouzou est une ville très fréquentée de jour et morte la nuit ; elle pose des problèmes d'urbanisme les plus difficiles qui soient, pour leur organisation et leur fonctionnement : utilisation de l'espace, construction en hauteur, équipements, stationnement, nuisances, sécurité… La population la préfère à la petite ou moyenne ville parce qu'elle est beaucoup plus riche en magasins mieux achalandés et en distractions. La ville des « Genêts » reçoit durant la journée un flux important de véhicules qui est estimé, selon un rapport de la gendarmerie, à environ 80 000 véhicules / jour dont 40 000 proviennent d'Alger et ses environs, le même nombre qui passe par la ville en provenance de Béjaïa et des autres wilayas de l'Est, pour regagner la capitale nationale.

2-4 Engorgement et saturation du centre-ville, unique pôle d'attraction ?

Tizi-Ouzou est à la fois un point centrifuge et centroïde[1], la R. N 12 sert à plus de 50 % à la circulation de transit. La saturation se mesure par les ralentissements, les paralysies des transports urbains en période dite de pointe. La croissance du parc automobile provoque l'essentiel des saturations qui résultent d'un grand déséquilibre entre l'évolution sans cesse croissante du trafic routier et les capacités d'accueil de l'infrastructure routière.

Les fréquences de passage des véhicules étant nombreuses et très rapprochées dans le temps et la construction des trois trémies et de la rocade Sud n'ont pas contribué à la fluidité de la circulation au centre-ville. La mise en œuvre d'une politique locale claire, efficace et cohérente de gestion des stationnements est plus que nécessaire pour régler le problème des encombrements et des arrêts prolongés, principales raisons des surcoûts subis par la collectivité économique locale. L'élaboration d'un plan de transport urbain doit s'articuler sur toutes ses dimensions et devenir dans les années à venir le souci majeur des autorités concernées.

[1] Md. DAHMANI, Op. cité, p. 133.

Tizi-Ouzou est devenu polycentrique (plusieurs centres). La création de nouveaux quartiers tels que : l'Avenue ABANE Ramdane et ex-centre colonial (premier centre), Place du 20 Avril (la Tour)- AMEYOUD-BASTOS-HASNAOUA et KRIM Belkacem (deuxième centre), le Boulevard des « 12 Salopards » et les «Corbeaux » (troisième centre), Anar Amellal- commerce de gros et demi-gros (quatrième centre), n'ont pas suffit à désengorger le centre-ville commercial hérité de la colonisation française.

La ville de Tizi-Ouzou est encombrée, insalubre et ne peut concevoir d'avenir équilibré sans créer de fortes synergies à l'échelle de l'espace qui l'entoure. Plus encore qu'ailleurs, dans la ville « la circulation c'est la vie »[1]. Elle est vulnérable car elle court le risque interrompu pour de multiples raisons : accidents, saturation passagère, cortèges et manifestations. Au chef-lieu régional la circulation sur l'Avenue ABANE Ramdane est la plus intense ; on remarque un stationnement bilatéral pour les livraisons des commerces. Les deux trémies ont brisé le paysage urbain, la continuité et l'homogénéité viaire, l'esthétique urbaine.

Pour atténuer ce problème, on peut limiter ces livraisons aux heures de moindres circulations. L'objectif est de réaliser un écoulement régulier et sans à coup avec le débit maximum, c'est-à-dire avec la fluidité la plus grande possible et le maximum de densité compatibles avec la plus grande sécurité possible.

La circulation urbaine est coûteuse, tout d'abord en espace, car le chemin de fer et l'autoroute occupent un espace à une seule utilisation ; et c'est l'automobile qui exige le plus de foncier dans un espace réduit, accidenté, difficile à aménager et très rare !

Ensuite, la circulation urbaine est très coûteuse en investissement et en fonctionnement, ceci est dû en grande partie aux pointes des trafics des jours ouvrables, dues aux migrations de travail, journalières dans la semaine, ainsi qu'aux migrations de week-end, ou de fêtes, etc.

---

[1]J. BASTIE, B. DEZERT, op. , cité. , p. 244.

Les pointes sont aussi responsables des économies externes négatives (ou déséconomies) telles que la consommation élevée d'essence et de l'usure des moteurs dans les encombrements et d'une pollution atmosphérique accrue en monoxyde d'azote (NO) et monoxyde de carbone (CO), les maladies spécifiques liées à l'émission concentrée de (NO) qui accroît la vulnérabilité des citadins aux virus infectieux, à la bronchite et aux pneumonies ; la surdensité, conséquence des flux accrus sur des espaces restreints, multiplie les possibilités de l'utilisation spatiale, ce qui explique l'augmentation des valeurs foncières urbaines et la spéculation qui s'y trouve associée.

L'insécurité fait aussi partie des coûts car elle présente un danger (par exemple l'agression physique des passagers surtout de nuit) lorsque les véhicules individuels et les poids lourds empruntent la rocade Sud qui contourne la ville, de jour ou de nuit. Pourtant elle a un rôle important dans l'évitement du centre, en particulier pour les poids lourds, mais aussi de liaison entre l'arrière-pays et la capitale nationale (Alger).

2-5 Grignotage des terres agricoles

Les plaines agricoles de la vallée du Sébaou sont devenues après 1962 le lieu principal de la croissance économique de la région; celle-ci est fondée aujourd'hui sur la dynamique spatiale de concentration de l'activité économique, laissant les montagnes et les autres couloirs dans une situation de sous- équipement préoccupant.

Le segment de la RN 12 allant de Oued-Aïssi à Taboukert est transformée en zones d'activités ; du pont de Bougie à Ouaguenoun, la RN 74 est devenue un axe commercial et d'habitations ; l'axe de Anar Amellal- Tassadort est converti en zone du commerce de gros et demi-gros ; l'axe « Habitat » - Béni-Douala s'est spécialisé dans la vente de matériaux de construction ; le Boulevard des AMEYOUD et Azib Ahmed en centre commercial. Cette croissance urbaine est malencontreusement créatrice d'un désordre spatial car les pouvoirs publics ont donné la priorité à la réalisation des investissements économiques productifs et marginalisé les équipements sociaux. Les inégalités spatiales sont très apparentes du fait que l'urbain domine sur le rural[1].

[1] Md. DAHMANI, op. , cit. , p. 112.

Mais ne risque-t-on pas ainsi d'aboutir à une urbanisation quasiment continue, dévorant progressivement les espaces verts interstitiels, pour ne laisser finalement d'autres espaces de détente et de loisirs que ceux qui auront été programmés.

L'étalement urbain autour de l'agglomération de Tizi-Ouzou entraîne une consommation d'espace qui exige désormais une planification des programmes d'aménagement et d'équipement de cet ensemble urbain et un dépassement des limites consommables. Il faut donc de plus en plus d'espace pour les besoins qui progressent : les équipements collectifs, destinés à la santé (hôpitaux, polyclinique, dispensaire, centre de santé), à l'éducation (écoles primaires, collèges, lycées, centres de formation professionnelle, instituts spécialisés), aux loisirs (terrains de sports, aires de jeux, piscines…), à la circulation (routes, voies ferrées), aux espaces verts aménagés à l'usage des citadins, aux zones d'activités et industrielles, aux zones d'habitat urbain nouvelles.

L'habitat clandestin (illicite) se révèle la forme de logement la plus répandue chez les nouveaux citadins qui n'ont pas accès au marché foncier officiel. Il s'est notamment étendu sur des terrains agricoles situés à la périphérie de la ville ou à la limite des périmètres urbains.

L'expansion urbaine s'effectue donc souvent sur les terres agricoles et l'espace urbain s'étend de manière très disparate selon les directions, en fonction d'une kyrielle de facteurs[1] :

- Physiques : il y a des espaces plus difficilement constructibles ou naturellement inconstructibles mais ceux-ci ont fini par s'urbaniser en priorité (cas des coopératives immobilières du quartier de M'Douha, sur la route de Tassadort et la sortie Est de Tizi-Ouzou) ; CEM-Sud et Prison, Corbeaux, une partie de KRIM Belkacem, Sortie Est de Tizi-Ouzou ;
- Fonciers : à cause des dimensions et formes de parcelles des propriétés, des indivisions et refus de vendre ;

[1] J. LAJUGIE, op. , cité. , p. 135.

- Economiques : c'est la situation par rapport au réseau de circulation, son accessibilité qui détermine la valeur du sol urbain. A l'accessibilité s'y ajoutent d'autres facteurs tels que les équipements (en voirie, eau, assainissement, qualité de la rue, pente, proximité des équipements collectifs scolaires et de loisirs, densités, environnement social et commercial), disponibilité de capitaux, disponibilité des matériaux de construction et des sociétés de réalisation, capacités de redistributions de la rente pétrolière par l'Etat (salaires des fonctionnaires, investissements dans les entreprises publiques économiques, les équipements, les investissements socio-économiques, les pensions, les transferts sociaux) et l'apport des émigrés.

L'exode rural a nourri la croissance de la ville de Tizi-Ouzou, entraînant une extension rapide des quartiers périphériques. La répartition des effectifs de nouveaux citadins entre la ville de Tizi-Ouzou et les autres agglomérations, concrétise le poids des transferts opérés sur l'environnement immédiat du pôle urbain régional et le danger que présente donc le processus, pour les patrimoines agricoles de valeur qui caractérisent évidemment cet environnement. Une menace réelle pèse donc sur ces derniers, car les croissances des agglomérations dites secondaires (où la population est très importante) et leur étalement aux dépens des terres fertiles, sont encore plus impressionnants parce que laissées en friches, délaissées, dévalorisées !

Quelle alternative ou choix s'offre face à une telle tendance et au risque évident de son aggravation ? Ne serait-il pas indispensable de s'attaquer concomitamment aux deux menaces qui pèsent sur l'espace kabyle, à savoir l'hypertrophie et le désordre des processus actuels d'urbanisation diffuse ? Le désengorgement du chef-lieu régional, la maîtrise de son urbanisation en l'organisant sur des sites sélectionnés hors des espaces à fort potentiel agricole ne seraient –ils pas les solutions les plus probables pour faire face à ces externalités négatives ?

Pour produire une ville digne de ce nom, D. SI-MOHAMED écrit ceci : « les PDAU et les POS apportent dans leur conception une vision différente de l'urbanisme dans la mesure où le premier consacre la dimension aménagement tandis que le second est synonyme d'une continuité d'échelle entre l'aménagement du territoire et l'urbanisme de détail. L'approche structurelle est réhabilitée, au détriment de l'approche considérant la société et l'espace comme des éléments neutres. Il s'agit donc maintenant pour la planification de rompre avec les politiques publiques précédemment surdéterminantes et de

veiller à assurer l'équilibre et la complémentarité entre l'intérêt général (public) et l'intérêt particulier (privé)…Ainsi, la conception autoritaire et dirigiste voire quantitativiste véhiculée par l'ancienne réglementation à travers les PUD, PUP, et autres ZHUN, peut être considérée comme ayant vécu. A sa place, un dispositif nouveau, plus souple et d'inspiration libérale est mis en œuvre ; privilégiant le consensus et la négociation, ce dernier marque ainsi une réelle volonté de rupture, axée sur le souci prononcé de « faire aussi du qualitatif »[1].

L'une des préoccupations fondamentales du plan d'aménagement est donc de répartir l'espace urbain en plusieurs zones et définir le mode d'utilisation principal des terrains qui font partie de chacune d'elles. Une fois établi, le zonage du plan d'aménagement a pour conséquence de limiter considérablement la liberté de construction. L'inconvénient est que « l'espace physique des plaines n'est ni élastique ni extensible, d'où les contraintes qui s'imposent aux plans d'occupation des sols, aux plans de modernisation urbains, aux schémas d'industrialisation des vallées… »[2].

Le développement de l'habitat vertical est non seulement limité (à cause de la composition géologique des sols) mais difficilement généralisable à l'ensemble des vallées de la région. Il ne reste qu'une seule solution : l'habitat horizontal au détriment des terres agricoles[3] ! La poussée de la ville, sous la pression de la démographie, de la spéculation foncière, du développement économique et commercial, et devant la difficulté de trouver un emploi dans les zones rurales, ne s'est pas constamment faite selon les plans d'aménagement respectueux des terres à vocation agricole, de l'esthétique urbaine et de l'environnement en général. Devant la poussée démographique des activités commerciales, de services et l'augmentation du nombre de néo-citadins, la ville de Tizi-Ouzou continue à connaître une extension variable de l'espace bâti selon sa dynamique et son site géographique.

---

[1] D. SI- MOHAMED, op. , cité. , p. 217.

[2] et [3] Md. DAHMANI, op. , cité. , p. 45.

La dynamique urbaine de Tizi-Ouzou a également étendu ses tentacules vers l'Est, c'est-à-dire sur des terres agricoles, dont le PDAU voit comme étant une zone à protéger ; or il ressort que cette orientation n'a pas été respectée. C'est ainsi que l'agriculture située dans l'espace proche de la ville entre en concurrence avec les infrastructures, les activités économiques et l'implantation du pôle universitaire de Tamda et les équipements d'accompagnement (logement pour les enseignants, cité de résidence pour les étudiants, restaurants, bâtiments administratifs…).

Dépourvue de tout aménagement rigoureux et systématique, la campagne périphérique devrait accueillir constamment plus d'habitants qui ne cessent de s'agglutiner dans le chef-lieu régional. Elle assume ainsi de nouvelles fonctions (résidentielle, productive, commerciale, etc.) et voit inéluctablement le foncier agricole d'une superficie de 960 hectares, se convertir en sol urbain. Cette périurbanisation entraîne des coûts, notamment en termes de consommation du sol, en infrastructures (réseaux routiers, électriques, d'eau et d'égouts…) et en entretien. Ces coûts de la sub-urbanisation pèsent donc sur les pouvoirs publics et, par extension, sur les impôts fonciers et le coût des services publics.

En l'absence totale de planification spatiale urbaine locale, il est nécessaire de rappeler la situation négative qui a caractérisé l'utilisation des terres de plaine d'une façon générale et l'espace urbain en particulier : dégradation et consommation exagérée et irrationnelle des terres à vocation agricoles. La création d'instruments techniques (comme l'agence foncière et le PDAU) ne serait-elle pas dans le but d'éviter la surconsommation des terres par la municipalité, limiter l'assiette foncière nécessaire à l'implantation des investissements publics et privés et mettre en place de nouveaux organes de contrôle pour lutter contre les constructions privées illicites ou illégales ?

L'agglomération de Tizi-Ouzou connaîtra des augmentations de population nécessaire accompagnée de l'expansion géographique du périmètre d'urbanisation. Pourtant l'expansion physique de la ville se poursuivra au-delà de son périmètre initial urbain. Les sources de l'étalement urbain et de la sub-urbanisation ne sont pas simplement démographiques. Le périmètre d'urbanisation continuera à s'étendre tant que : les populations urbaines consommeront régulièrement plus d'espace résidentiel (par habitant), les activités économiques en extension seront de plus fortes consommatrices d'espace, l'amélioration des transports urbains permettra des déplacements pendulaires domicile-travail sur des distances plus grandes. C'est l'évolution des moyens de transport qui, à

l'avenir, sera surtout à l'origine de l'extension (ou non) du périmètre de sub-urbanisation. Une baisse des coûts (ou une plus grande fluidité) incitera un plus grand éparpillement autour du noyau central. Une augmentation des coûts aura l'effet contraire.

« Les activités économiques et les habitations consomment de l'espace. Le sol est une ressource rare dont l'utilisation est soumise à une concurrence où l'offre et la demande entrent en jeu. Il a cependant ceci de particulier que chaque parcelle du territoire est unique par ses caractéristiques et sa localisation, si bien que son offre est fixe, donnant lieu à la création de rentes de localisation. A l'intérieur de l'espace urbain, la concurrence entre différentes fonctions (industries, commerces, bureaux, habitat, etc.) qui veulent occuper le territoire déterminera à la fois la répartition spatiale des activités et la valeur relative des rentes foncières »[1].

Ce sont particulièrement des variables comme la densité et la sensibilité des coûts de transport qui établissent les niveaux relatifs de la demande de terrains dans la ville. Plus l'activité peut faire une utilisation intensive d'une parcelle de terre et plus elle est sensible aux coûts de transport, plus elle est disposée à payer cher pour se localiser au centre -ville, ou dans tout autre lieu de haute accessibilité aux équipements, aux infrastructures et à la main-d'œuvre qui répondent à ses besoins : pour certaines activités, ce sont les pôles suburbains, voire des voies suburbaines, qui indiquent la localisation de choix à partir de laquelle l'accessibilité est appréciée.

L'expansion urbaine non contrôlée, déstructurée et fort coûteuse à long terme n'accentuerait-elle pas le déséquilibre entre le pôle urbain de Tizi-Ouzou et le reste des agglomérations qui l'entourent ? Le rapport ville/campagne est aussitôt établi en l'absence de toute politique spatiale de maîtrise foncière.

La « révolution urbaine » a marqué l'accroissement du fait urbain à travers le territoire de la Kabylie. Sa diffusion demeure aussi totalement déséquilibrée ; en d'autres termes, la croissance urbaine constatée est différemment répartie à travers la Kabylie. C'est ce que propose d'expliquer la section 3 suivante.

---

[1]M. POLESE et R. SCHEARMUR, « Economie urbaine et régionale », 3ème édition, édition Economica, Paris, 2009, p. 320.

Section 3 : Disparités du réseau urbain à travers la Kabylie

La répartition du fait urbain est encore très inégale ; l'irruption coloniale à la fin du XIXème siècle paraît déterminante dans les orientations, puisque le mode de production capitaliste introduit un nouveau jeu d'organisation, recherchant pour l'optimisation du profit, les lieux favorables d'implantation et d'accumulation, pratiquant les investissements sélectifs et négligeant les espaces démunis d'intérêts stratégiques.

Depuis l'indépendance, le processus d'urbanisation a connu une ampleur inégalée et acquis ses caractères propres. Pourtant si l'émergence de nouveaux centres urbains a permis de compléter et de conforter le réseau urbain régional, la diffusion du fait urbain sur l'ensemble du territoire Kabyle demeure encore très contrastée accentuant une distinction de plus en plus affirmée de l'espace.

Si toutes les régions concourent à la croissance, à la multiplication des foyers de vie citadine, elles ne présentent pas néanmoins les mêmes caractéristiques urbaines; le concept de hiérarchie repose sur le constat que les villes sont fortement différentes les unes des autres par leurs dimensions démographiques et économiques, et par celle de leur rayonnement. Cette différenciation résulte du niveau des équipements et des activités que chaque unité urbaine accumule.

Sur les axes RN 12 - RN 30 - RN 5 et RN 68 se trouvent des villes denses et relativement équilibrées, par contre en montagne et sur le littoral des centres restent faiblement urbanisés. On constate de grandes différences sociales des villes en Grande –Kabylie, la ville de Tizi-Ouzou a joui de tous les équipements d'infrastructure. Les autres villes ont grandi au rythme de leur croissance démographique, de leur statut administratif et commercial, sans relations directes avec l'essor de leur économie et l'élévation des niveaux de vie qui aurait pu en découler. Dans ce cas de figure, M. ROCHEFORT parle d'une urbanisation « non réglementaire »[1].

[1] M. ROCHEFORT, « Le défi urbain dans les pays du Sud », éd. L'Harmattan, Paris, 2000, p. 7.

On distingue aussi l'inégalité des portées géographiques de ces fonctions et celle des relations de commandement, et de dépense de tous ordres ainsi engendrés entre les centres. Les petites villes de Kabylie sont très dépendantes de Tizi-Ouzou parce que celle-ci dispose d'une gamme de fonctions de commandement très étendue, d'un niveau de fonction normal et d'une aire d'influence directe des plus vastes : diversification des activités, extension du tertiaire en direction des services rares à portée régionale.

Une ville de premier rang procure de ce fait tous les biens et les services, et elle est la seule à fournir les biens et les services de rang 1. Chez CHRISTALLER et chez LÖSH « les villes sont d'autant plus grandes qu'elles produisent un grand nombre de biens et de services. La hiérarchie fonctionnelle correspond donc à la hiérarchie démographique. Une fois de plus, démographie et économie sont liées »[1].

En revanche, la plupart des petites villes demeurent caractérisées par la faiblesse de la diversité et du niveau des fonctions qu'elles assurent, et aussi par la dimension réduite de leur aire d'influence (locale)[2]. A cet effet, la concentration des équipements socio-économiques, des fonctions et des infrastructures est porteuse d'inégalités socio -spatiales croissantes et de désarticulation ou dispersion des espaces de la région kabyle.

La Kabylie se trouve alors dans ce que nous pourrions nommer la « phase traditionnelle » ou classique de l'urbanisation en pays sous-développé ; phase caractérisée à la fois par l'éclosion urbaine, le développement inégal des agglomérations urbaines, l'absorption des migrants dans la dynamique économique urbaine par l'intermédiaire d'un tertiaire « de survie » en voie d'hypertrophie.

Dans ce qui va suivre nous livrons quelques raisons qui ont provoqué cette diffusion inégale du fait urbain en Kabylie.

---

[1] L. BOURDEAU-LEPAGE, J.-M. HURIOT, «Mégalopoles et globalisation : la taille ne fait pas la fonction », p. 81 in « Les annales de la recherche urbaine », éditée par le Plan Urbanisme Construction Architecture n° 105.

[2] Notre enquête- terrain, Mai- Novembre 2006.

3-1 Croissance démographique[1]

Les principaux facteurs de la croissance démographique sont l'exode rural et l'accroissement naturel de la population ; le bilan naturel est la source primordiale de la croissance urbaine. L'accroissement démographique est alimenté par le déclin des campagnes.

En Kabylie la population n'a pas évolué par tout de la même manière ; des communes retirées ont perdu des habitants en partie provoqués par la situation sécuritaire des années 1990 tels : Akbil, Aït-Chafa, Ath-Ziki, Iboudrarène…, pendant que d'autres ont connu un accroissement démographique en raison d'un bilan naturel excédentaire enregistré par le RGPH 2008 (Tizi-Ouzou, Azazga, Fréha, Draâ-Ben-Khedda, Ouaguenoun, Tigzirt, Assi-Youcef, Maâtkas[2]…). Cette croissance de la population a surtout profité aux communes les plus attractives. Cette une croissance démographique singulière qui créera par la suite des besoins sans cesse élevés en termes d'habitat, de scolarisation, de santé, de transport, de communication, de services publics…

Parallèlement, les agglomérations rurales de plaines (Fréha, Draâ-Ben-Khedda, Naciria, Tadmaït, Bordj-Ménaïel, Baghlia, Issers) du littoral (Tigzirt, Dellys, Azeffoun), ainsi que les agglomérations semi -rurales de plaines (Mekla, Mechtras, Ouadhias, Aïn-Zaouia, Tizi-Ghennif, Azazga, Boghni, Draâ-El-Mizan) et de montagne (Aïn-El-Hammam, Ouacifs, Maâtkas, Makouda, At-Yenni, At-Douala, Larbaâ-Nath-Irathen) datant de 1966 changent toutes de statut en vertu des transformations économiques et sociales[3].

---

[1]Nous étudions la croissance démographique pour la deuxième fois dans ce travail car nous la considérons comme une des causes les plus importantes de la répartition inégale de la population.

[2] RGPH 1998.

[3]Md. DAHMANI, op. , cit. , p. 251.

En 1987, elles deviennent des agglomérations urbaines promues en chef-lieu de daïra exceptées Fréha, Tadmaït, Mechtras... La forte polarisation de la ville de Tizi-Ouzou sur le reste de la région s'explique par la forte attractivité qu'elle exerce sur les villages avoisinants sans exception. Les ruraux continuent de venir chercher tous les besoins immédiats que ne peuvent offrir les 1400 villages de montagne puisque c'est dans cette ville que se centralisent les divers services administratifs, les institutions financières et d'assurances. Tizi-Ouzou -ville est un carrefour d'échange économique et commercial, une ville universitaire et scientifique (49 000 étudiants représentant près de 50 % de la population de l'agglomération chef-lieu) où se conglomèrent plusieurs activités sportives et culturelles.

Sur le plan spatial, quelques déséquilibres intra –régionaux sont apparents comme le souligne Md. DAHMANI où « les vallées et les piémonts ont reçu 3/4 des investissements d'une part et d'autre part le « couloir central » Isser, Tizi-Ouzou, Azazga, est plus industrialisé donc plus urbanisé que les trois autres trajets (espace montagneux, espace rural, espace maritime)»[1]. Ce passage de vallées et de plaines absorbe environ 75 % des investissements réalisés dans le secteur de l'habitat. Ce sont des effets d'agglomérations de toutes les localités se situant tout au long de ce corridor qui ont drainé les surplus démographiques des villages périphériques. Cela explique aussi l'implantation des unités industrielles de dimension nationale (ENIEM à Oued-Aïssi, ELECTRO-INDUSTRIES à Azazga, COTITEX et ORLAC à Draâ-Ben-Khedda, SOCOTHYD aux Issers…) et des infrastructures d'accompagnement (habitat, services, routes, hôpitaux, polycliniques, université, centres de formation professionnelle, écoles privées).

Le déséquilibre global de l'urbanisation complique ainsi la solution des disparités régionales et des distorsions de peuplement qui leur sont adjointes. De même, la répartition spatiale des villes en Kabylie appuie ce déséquilibre ; plusieurs localités sont restées à l'écart du mouvement d'urbanisation alors que d'autres ont connu une amplification, et que d'autres encore viennent d'émerger, participant ainsi à l'extension de l'urbanisation.

---

[1] Md. DAHMANI, op. , cit. , p. 33.

Comparant le réseau urbain kabyle au lendemain de l'indépendance avec celui de 2008, la Kabylie s'est enrichi de nouvelles unités urbaines. En effet, l'apparition de petites villes périphériques est l'un des indicateurs de la multiplication des centres urbains ; leur nombre qui ne dépassait guère six (06) villes en 1966 est passé à quarante huit (48) selon l'enquête Mai -Novembre 2006 et actualisée en 2012.

La croissance urbaine n'a pas été partout la même en Kabylie car durant cinq décennies (1962-2012), il y a eu une allocation géographique déséquilibrée mais aussi une répartition sectorielle inégale des investissements publics et privés.

« Huit communes seulement sur 67 ont « accueilli » la plus grande partie des projets : Tizi-Ouzou (116), Draâ-Ben-Khedda (26), Azazga (22), Boghni (21), Fréha (20), Tadmaït (19), Mekla (15) »[1]. Il en découle « des disparités spatiales très prononcées mais aussi des inégalités sociales assez marquées »[2] ; une ville très riche (entourée d'agglomérations secondaires périphériques peu équipées) contrastant avec le reste de la région à dominante montagnarde et économiquement pauvre.

3-2 Répartition des investissements publics et privés

Dans quelle mesure l'urbanisation ou la « révolution urbaine » est-elle une force motrice de développement de la Kabylie ? L'Etat a-t-il anticipé cette « transition urbaine » ? (en investissement dans les infrastructures de base, les services sociaux (santé, éducation, hygiène) et l'habitat).

Les villes dont les besoins sont grandissants devraient devenir des choix prioritaires des politiques publiques : une bonne gouvernance, offre équitable de services, logements à loyer modérés, meilleure redistribution de la rente ou des fruits de la croissance économique (réduction de la pauvreté, des bidonvilles, précarité, commerce informel…) gestion des marchés fonciers urbains, etc.

---

[1] et [2] Md. DAHMANI, op, cité. , p.147.

Le déséquilibre urbain, en Kabylie, est dû selon S. OUALIKENE « à la mauvaise répartition des investissements publics et privés qui ont surtout privilégié le chef-lieu de la wilaya durant les différents plans de développement économiques qui se sont succédés »[1]. Ce déséquilibre au profit de la « capitale » régionale s'explique par la concentration des pouvoirs politique, administratif, économique et financier. L'agglomération de Tizi-Ouzou monopolise l'essentiel des programmes d'équipement de la wilaya ; plusieurs équipements de services (centres commerciaux) sont réalisés sur le terrain.

A ceux-là s'ajoutent des équipements industriels et touristiques pour le développement des PME de transformation, la réalisation des services et de l'artisanat, des équipements liés aux réseaux (eau, assainissement, électricité, gaz naturel), des infrastructures sociales (cliniques, hôpitaux, centres de soins, sport, loisirs, culturelles), des infrastructures administratives (bâtiments, commerces), sans oublier les infrastructures de la justice et du système bancaire et financier…

Pour bien illustrer ce mouvement de croissance urbaine, trois processus ont été mis en œuvre : la rénovation du centre-ville, l'implantation de lotissements à habitat résidentiel et la création d'une ZHUN dont l'extension s'est particulièrement effectuée vers le Sud de la ville (axe Bastos- Hasnaoua- Bouhinoun).

Seule une localisation rationnelle et plus précisément appropriée des équipements publics apparaît dès lors comme l'une des solutions au problème des localités désavantagées.

3-3 Concentration des programmes d'équipements dans la ville de Tizi-Ouzou

La majeure partie des investissements attribués par les plans de développement ont été localisés au chef-lieu de wilaya et dans une moindre mesure les chefs-lieux de daïras. Tizi-Ouzou continue d'être le lieu distingué de concentration des opérations d'urbanisme au détriment des autres chefs-lieux de daïras (Azazga, Draâ-Ben-Khedda, Boghni, Aïn-El-Hammam, Larbaâ-Nath-Irathen, Draâ-El-Mizan, Isser,…) ; ces localités connaissent à des

[1] S. OUALIKENE, « Guide culturel et touristique de la Grande-Kabylie », volume 2, UMMTO, 1998, p. 247.

niveaux différents un rythme ou cadence de développement urbain beaucoup moins rapide. On constate, cependant, une hiérarchie urbaine déséquilibrée : au sommet, le chef-lieu régional regroupant 104 312 citadins ; la strate des villes de 10 à 50 000 habitants est beaucoup plus importante. L'originalité de la Kabylie réside en effet dans la place qu'occupent les villes de moins de 50 000 habitants. Ces 48 unités urbaines rassemblent la majorité de la population urbaine.

A l'instar des autres régions d'Algérie, la Kabylie se présente comme un pays de petites et moyennes villes où la première catégorie a bénéficié davantage d'effets de réorganisation administrative que de retombées industrielles, à l'exception de la ville des « Genêts ». Ces petits organismes urbains ont considérablement soutenu le semis-urbain de la Grande-Kabylie et le maillage de l'espace.

Tizi-Ouzou canalise l'essentiel des investissements publics, des équipements, des immeubles et leur contenu[1]. Elle rassemble aussi l'essentiel des capitaux disponibles, même ceux provenant de l'espace rural. Elle accumule aussi les pouvoirs économiques décisionnels, et captive les capitaux publics et privés ; à cela s'ajoute l'adjonction des services de tous ordres. De cette accumulation d'activités émanent les densités économiques : valeur ajoutée, plus-value, salaires versés, chiffres d'affaires, consommations, clients, fournisseurs, accumulation primitive…

Les services publics prennent en charge la gestion de la population et de l'espace ; d'où une prolifération d'immeubles administratifs renfermant des services appelés à exercer leurs attributions (poste, mairie, sécurité sociale, commissariat de police, hôpital, douanes, éducation, santé, justice, impôts…). Sachant que ces équipements répondent à des besoins fréquents ou rares qui sont de plus en plus nombreux et variés, coûteux à créer et à faire fonctionner. Les principaux équipements implantés dans la ville de Tizi-Ouzou sont livrés dans le tableau suivant.

---

[1] La grille des équipements indique quelle doit être la capacité de tel équipement par nombre d'habitants et selon la structure démographique et sociale. Le problème de taille optimale de chaque implantation, de localisation et de rayon de desserte reste posé ?

Tableau n° 31 : Nature des équipements urbains implantés dans la ville de Tizi-Ouzou (2012)

Nature des équipements urbains	Principaux équipements
Administratifs	Siège de l'APC, siège de daïra, siège de wilaya, administrations, tribunal, commissariats (centre-ville et nouvelle-ville), cadastre, prison, sièges sociaux d'entreprises, directions régionales, sûreté urbaine.
Economiques	Zone de dépôt, zone d'activité de Tala Athmane, Naftal, ENADITEX, banques, abattoir, ZHUN Sud, SNTA, ADE de Tizi-Ouzou (ex- SONADE), 6 entreprises nationales, 41 petites et moyennes entreprises, coopératives immobilières, agences immobilières, zone industrielle AÏSSAT Idir Oued-Aïssi, lotissements, commerces de gros et demi-gros, assurances, banques, impôts.
Sanitaires	Polycliniques, CHU NEDIR Mohamed, hôpital Sanatorium, hôpital psychiatrique d'Oued-Aïssi, cliniques privées spécialisées, dispensaires, salles de soins, maternité SBIHI, pharmacies, laboratoires d'analyses médicales.
Culturels, cultuels et tourisme	Théâtre KATTEB Yacine, Maison de la culture Mouloud MAMMERI, mémorial des Martyrs, mosquées, bibliothèques, librairies, maisons d'édition, monuments historiques classés, grands hôtels.
Educatifs et formation	Lycée AMIROUCHE, CFPA KERRAD Rachid, CFPAT de Boukhalfa, Lycée technique, Lycée ABANE Ramdane, Lycée Fatma N' Soumeur, Lycée El-Khansa, Académie, ITHôtellière, CENET KERRAD Rachid, collèges, écoles primaires, écoles privées.
Universitaires	Université, université de Hasnaoua, centre biomédical, pôle technologique, institut d'architecture, résidences universitaires (DIDOUCHE Mourad, Boukhalfa I et II, M'Douha, Hasnaoua I , II, III, IV, ex- Habitat, Rehahlia, Oued-Aïssi).
Sociaux	Ecole pour jeunes aveugles, centre médico-pédagogique, centre spécialisé de rééducation, foyer pour enfants assistés, foyer pour personnes âgées, crèches privées, protection civile.
Sportifs	Stade 1er Novembre, stade OUKIL Ramdane, piscine olympique, salles OMS, aires de jeux, terrains de sports collectifs, maisons de jeunes, auberge de jeunes, futur stade de la JSK (Oued-Falli : 50 000 places).
Services	Gare routière, marché de gros, gare SNCF, SAA, banques, hôtels, bureaux de postes, centres téléphoniques, agences de voyages, stations-service, unités de distribution, entrepôts, commerces de gros, superettes, super marchés, marché de produits alimentaires, marché de gros de fruits et légumes, marchés spécialisés (effets vestimentaires et voitures d'occasion), marchés informels, agences de contrôle technique de véhicules automobiles.

Source : Enquête de terrain, Mai-Novembre 2006 et 2012.

La ville de Tizi-Ouzou a eu l'avantage de bénéficier depuis 1966 de l'essentiel des programmes d'investissements publics et privés accroissant ses effets polarisateurs sur le reste de sa région.

Cette tendance spatiale à la concentration des activités économiques, industrielles et tertiaires urbaines, se poursuit encore de nos jours avec une grande intensité ; en effet, l'extension de la ville de Tizi-Ouzou a lieu de manière extraordinaire en direction du territoire Sud de la commune (sur les vallées localisées le long de l'axe Hasnaoua – Bouhinoun) mais aussi en direction de l'Ouest de la commune (suivant l'axe Tizi-Ouzou – Tala Allam – Boukhalfa et Tizi-Ouzou – Draâ-Ben-Khedda par Oued – Falli). Le projet de la seconde Nouvelle-Ville de Tizi-Ouzou, localisée à Oued-Falli est en cours de réalisation.

Conclusion du chapitre 1

L'urbanisation rapide a posé de plus en plus de problèmes au pôle urbain de Tizi-Ouzou en le contraignant à un grand effort d'équipement afin de résoudre les problèmes de dysfonctionnement urbains auxquels sont venues s'ajouter les atteintes progressives portées au cadre de vie et à l'environnement.

Malgré les déconcentrations des activités vers la périphérie (zones industrielles de Oued-Aïssi, et Draâ-Ben-Khedda (RN 12), zone de dépôt (Sud-ouest), route de Béni-Douala, Anar Amellal), l'emploi et les services demeurent fortement concentrés au cœur de Tizi-Ouzou dont le magnétisme reste fort.

Si l'on fait une lecture de l'espace Tizi-Ouzéen en termes de bâti, on s'aperçoit que certains quartiers se sont articulés aux autres conurbations de façon plus ou moins spontanée pour certains et pour d'autres résultant d'une programmation publique.

La ville de Tizi-Ouzou a connu une croissance rapide car elle est placée dans un endroit le plus favorable aux activités économiques et la qualité des liaisons de transport devient un facteur important de l'urbanisation.

La ville des « Genêts » a vu sa position s'améliorer, par contre les petites villes kabyles présentent des situations très variées. Le développement ne s'est pas diffusé pareillement à l'échelle de la région, la métropolisation et la compétitivité ont augmenté les chances de certaines villes mais ont accentué les différences avec les villes moins bien dotées.

Tizi-Ouzou a absorbé plus de 50 % de la totalité des crédits consacrés à la wilaya tout entière. Tizi-Ouzou, un pôle urbain attractif et compétitif, entretient avec sa région des relations au plan économique et social que traduisent d'importants mouvements pendulaires. Les atouts de ce pôle urbain sont connus ; il abrite des infrastructures et des activités tertiaires supérieures, tels que les sièges de banques étrangères, formation universitaire, services rares…

Quelle mesure peut-on envisager pour améliorer les interdépendances entre la « métropole » régionale et les petites et moyennes villes ? Faudrait-il résoudre les problèmes des inégalités intra- régionales en pourvoyant des moyens nécessaires pour mener à bien une politique de redistribution des activités économiques ? En Grande- Kabylie, les différences

entre les petites villes sont très singulières, par exemple Tizi-Rached est plus attractive puisqu'elle offre aux entreprises des réseaux articulés de transports, infrastructures de type précieux telles que les infrastructures de communication, de circulation, d'information et les possibilités de contacts que les individus et les entreprises recherchent.

Par contre, Aïn-El-Hammam est répulsive à cause de son relief et du manque d'investissements et de clientèles touristiques. Chabet-El-Ameur et Naciria sont moins compétitives en raison du manque de réalisation des équipements et des infrastructures. Ces deux facteurs constituent les indicateurs-clé de la compétitivité des territoires ; leur présence ne devrait-elle pas mener à l'augmentation de la production, à l'amélioration des conditions de vie et à un développement durable grâce à des infrastructures adaptées.

Ces dissemblances qui existent entre les petites villes découlent des inégalités de revenus et de richesses, de la concentration des activités, des équipements urbains collectifs et des populations dans quelques centres urbains. Néanmoins ces inégalités intra-régionales peuvent être réduites en organisant le système des intrants et les marchés de production, en éliminant les dispositions institutionnelles qui découragent les investissements dans les petites villes aux bas revenus (comme Souk-El-Tenine, Tirmitine, Mechtras, Boudjima, Irdjen…), en fixant la population rurale en croissance continue mais lente pour que l'espace urbain ne supporte plus le surcoût naturel de la population, en évitant une urbanisation anarchique et désordonnée, en s'intéressant aux problèmes spécifiques de la « capitale » : dégradation des voiries et des réseaux d'alimentation en eau potable, congestion, pollution, inefficacité de la gestion, répartition défectueuse des services entre les résidents, grignotage des terres agricoles.

Le chapitre suivant portera sur les coûts sociaux de la croissance urbaine de la ville de Tizi-Ouzou. Deux points composent ce chapitre : pollutions et nuisances et coûts de la congestion urbaine.

Chapitre 2 : Coûts sociaux de la croissance urbaine de la ville de Tizi-Ouzou

Introduction

Les coûts sociaux sont les coûts qui ne sont pas supportés par les agents qui en sont responsables mais par la société, ce qui est fréquemment le cas ; ces différents coûts sont dénommés coûts sociaux lesquels sont difficiles à cerner et à quantifier. Ce sont les maux que J. RIBOUD attribue au processus de croissance des villes par « bourrage progressif du centre » et par « bourgeonnement à la périphérie » et qu'il analyse en sept « afflictions du citadin » : encombrement, éloignement, nuisances, pénurie d'équipement, logement, coût du sol et du logement, dégradation de l'environnement[1].

L'expression financière de ces maux s'en trouve rendue difficile, parfois impossible. Et comment peuvent s'analyser ces coûts sociaux de la croissance urbaine ? Indiquons seulement qu'il s'agit là de charges, de contraintes, de nuisances qui s'aggravent au fur et à mesure qu'augmente la concentration urbaine et que, par conséquent, les habitants de Tizi-Ouzou se trouvent moins exposés à en pâtir que ceux des grandes agglomérations telles Alger, Blida, Oran, Annaba, Constantine, etc. pour lesquels on peut seulement essayer de les atténuer.

En général, on distingue 08 (huit) catégories de services publics assurés par la ville à savoir : assainissement, voirie et stationnement, éclairage public, espaces verts, alimentation en eau potable, alimentation en gaz naturel, transports et ordures ménagères, protection civile et police municipale.

L'eau et l'assainissement fournissent des économies d'échelle, par contre la voirie et les transports peuvent dégager des déséconomies d'échelle créées par les dépenses d'entretien. On voit une corrélation entre l'augmentation des dépenses de voirie et la taille des agglomérations. Dans ce qui va suivre, nous étudierons ces coûts sociaux de la vie quotidienne dans la ville de Tizi-Ouzou. Ces principaux coûts sont les pollutions et nuisances et les coûts de la congestion.

---

[1] J. RIBOUD, op., cit., p. 88-89.

Section 1: Pollutions et nuisances

« La question de la taille urbaine renvoie au concept d'économies d'agglomération. Ces « économies » n'ont-elles pas des limites ? La ville peut-elle grandir indéfiniment, ou n'y a-t-il pas un moment où des déséconomies d'agglomération finissent par rattraper les économies et par provoquer l'arrêt de sa croissance ?

Les déséconomies externes ne sont pas moins réelles que les économies. Elles se manifestent sous forme de congestion urbaine, de pollution et d'autres inconvénients associés à la concentration géographique des populations et des industries. A voir le niveau de pollution et de congestion de certaines villes, il est difficile de se convaincre que les économies externes l'emporteront toujours sur les déséconomies »[1].

Les pollutions, les nuisances liées au bruit, les déchets sont des éléments qui affectent la santé des individus et leur environnement. Les réseaux de transports peuvent être la cause de la pollution de l'air, de l'eau… L'industrialisation peut également provoquer des nuisances affectant l'air, l'eau, les sols, les formations végétales.

« La pollution est le fait de l'homme ; c'est une conséquence et une rançon des progrès techniques de l'humanité et de la concentration des activités » [2]. Pour cela, la pollution devrait être l'une des préoccupations majeures des responsables locaux. Elle est le fait de l'homme et elle est considérée comme une atteinte grave à l'environnement et nul n'a le droit de polluer l'eau, l'air…

Les atteintes à l'environnement urbain et la qualité de la vie sont occasionnées par l'urbanisation rapide et qui reste imparfaitement maîtrisée. Elle constitue une « déséconomie externe » pour la municipalité de Tizi-Ouzou qui ne parvient pas à en faire supporter le coût aux responsables.

---

[1] M. POLESE et R. SHEARMUR, « Economie urbaine et régionale », éd. Economica, Paris, 2009, p. 87.

[2] T.-A. MAHI, « Développement durable et stratégie de l'environnement », OPU, Alger, 1998, p. 3.

1-1 Les différentes formes de pollution urbaine

« Les pollutions urbaines peuvent s'inventorier à partir des éléments naturels auxquels elles portent atteintes »[1].

1-1-1 La pollution des eaux est le fait de la vie urbaine (rejet de déchets, rejet de produits détergents, de médicaments et produits biodégradables). Elle se mesure par la demande biologique nécessaire pour assainir les eaux usées.

« L'Algérienne Des Eaux (ADE) et l'Office d'Assainissement (OA) ont été créés en 2001 pour une prise en charge cohérente du service public de l'eau et de l'assainissement et surtout une mise à niveau des organisations et des réseaux qui devait intervenir, au plus tard, dans les trois années qui ont suivi leur création »[2].

L'étude de l'environnement urbain prend en compte la maîtrise de l'eau, les modes de gestion de l'eau potable et des eaux usées. L'assainissement est donc devenu obligatoire. Qu'en est-il en Kabylie ? La majeure partie des volumes consommés en eau sont rejetés. Reste ainsi posé le problème de l'épuration des eaux usées.

Le rejet des effluents s'effectue directement dans les principaux oueds des communes de la Kabylie (Oued-Aïssi, Oued-Boubhir, Oued-Isser et les Oueds Takhoukht, Boghni, Bougdoura, Oued-Ksari) qui constituent également la source d'alimentation en eau. La présence d'égouts implique souvent l'évacuation hors de l'espace bâti, sans prévoir l'épuration. L'essentiel des eaux usées est donc directement envoyé vers le milieu naturel ; ceci provoque un risque de pollution des eaux de surface et souterraines. Des millions de mètres cubes (m^3) d'eaux usées qui ne seraient pas collectées sont déversées sans traitements dans les milieux récepteurs tels que les sols, talwegs, oueds. Ne serait-il donc pas nécessaire de faire face au versement dans les milieux récepteurs de pollutions diverses, avec des impacts négatifs sur la santé et le cadre de vie des citoyens ?

---

[1] J. LAJUGIE, op. , cité. , p. 90.

[2]A. BENACHENHOU, « Le développement durable en Algérie », éd. De l'avenir, Alger, 2005, p.10.

Le manque d'eau potable et d'assainissement, la pollution des sources d'eau potable entraînent des dommages ou préjudices sur la santé. Comment se présente cette déséconomie externe dans le pôle urbain de Tizi-Ouzou ?

La ville de Tizi-Ouzou est raccordée à 98 % au réseau d'assainissement[1]. Le réseau d'assainissement de la ville des « Genêts » est complexe en raison de sa grande dimension. Il dessert plus de 100 000 habitants. On dénombre trois stations d'épuration : la station de l'ouest de Tizi-Ouzou (Boukhalfa) à l'arrêt, la station de l'est de Tizi-Ouzou (Habitat) à l'arrêt, la grande station du « pont de Bougie », en fonction est gérée par l'ADE. Ces stations d'épuration ne sont pas adaptées aux besoins et le taux de traitement des eaux usées reste encore insuffisant. La majeure partie des volumes d'eau, utilisés pour la toilette ou les travaux domestiques est rejetée. En 2008, la ville a bénéficié de la rénovation de son réseau d'assainissement.

Hormis le réseau d'assainissement de la ville de Tizi-Ouzou qui est raccordé aux stations d'épuration existantes, toutes les eaux usées provenant des villages voisins sont déversées dans la nature sans aucun traitement préalable.

Devant cet état de fait, la direction de l'hydraulique de la wilaya de Tizi-Ouzou a établi un schéma directeur pour prendre en charge le lancement d'une nouvelle station d'épuration supplémentaire qui sera implantée à Oued-Falli pour collecter et acheminer tous les rejets à ciel ouvert des villages vers cette station. La ville de Tizi-Ouzou est dotée d'un réseau d'assainissement très dense de type unitaire (EU + EP), les grands collecteurs ont été réalisés durant les années 70 et 80. Trois ovoïdes pompent les eaux des bassins versants de la ville :

- La partie Ouest de la ville est drainée par un ovoïde (1500 x 2250 mm), celui - ci prend naissance à partir du centre -ville jusqu'à la station d'épuration Ouest, se situant en contre bas de l'autoroute vers ALGER à Boukhalfa, d'une capacité de 25 000 eq/h (actuellement remise en service) ;

[1]DPAT, Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p.72.

- Les eaux usées et pluviales de la partie Est de la ville sont conduites vers la station d'épuration Est se trouvant au pont de Bougie, d'une capacité de 120 000 eq/h par deux ovoïdes, l'un suit la rue ABANE Ramdane jusqu'au carrefour de l'habitat (1200 x 1800 mm) où se raccordent les deux ouvrages, quant à l'autre ovoïde celui-ci est réalisé le long du boulevard KRIM Belkacem avec des dimensions (1500 x 1800 m).

Un regard de jonction muni d'un déversoir d'orage est réalisé au carrefour de l'habitat, lieu de convergence des deux collecteurs, est raccordé à la station d'épuration. Les eaux provenant de la partie Est de la ville sont raccordées à un collecteur en béton armé en DN 1200 mm. En outre, la réalisation d'un collecteur en béton armé en DN 1500 mm le long du boulevard BEGGAZ transportera les eaux usées et pluviales du bassin versant Hasnaoua ;

- Quant à l'extension de la ville sur le flanc Sud -Ouest, une étude a été élaborée pour la prise en charge des eaux usées et pluviales de tout le bassin versant de Oued- Falli, celle–ci consiste en la réalisation de deux grands collecteurs qui vont ceinturer toute cette zone d'extension. Un collecteur en béton armé en DN 600, 1400 et 2000 mm sera réalisé le long du chemin de wilaya menant vers BOGHNI en plus de l'existence d'un ovoïde (1400 x 1600 mm) à cet endroit sur une longueur de 140 ml environ. Sur l'autre versant de Oued- FALLI, prenant naissance au rejet du lotissement LOUGGAR, un autre collecteur en béton armé DN 600 et des déversoirs d'orage longeront la rocade en direction d'ALGER jusqu'au regard de jonction qui sera réalisé à l'amont de la future station d'épuration d'une capacité de 50 000 eq/h ; celle- ci sera implantée en contre bas de la rocade.

La majorité des villages de la commune de Tizi-Ouzou sont dotés de réseaux d'assainissement de type séparatif (eaux usées) réalisés en béton et béton comprimé en DN 300 et 400 mm, actuellement le problème majeur est celui des rejets à ciel ouvert de ces eaux non traitées vers les talwegs qui est très préoccupant pour les autorités qui certainement vont porter préjudice à moyen terme sur la santé du citoyen et de l'environnement .

Les effluents domestiques non traités sont généralement situés près des champs captant et déversant directement dans ces nappes déjà fragilisées par le phénomène d'extraction de sable qui a considérablement réduit le degré épuratoire de ces dernières. Malgré la réalisation de quelques petits ouvrages (bassins de filtration) dans ces villages, ceux- ci sont avérés inefficaces pour atténuer le degré de pollution ; ils demandent un entretien périodique et une exploitation permanente par un organisme gestionnaire. Ainsi,

pour toutes les raisons évoquées et dans le but de mieux cerner ce problème, il apparaît plus judicieux de collecter ces eaux usées et les transférer vers les stations d'épuration.

Selon les informations recueillies auprès des services de l'Hydraulique de la wilaya, un plan d'action a été fixé pour la prise en charge de tous les rejets à ciel ouvert dérivant des villages limitrophes et leur raccordement aux stations d'épuration. Les rejets sont situés comme suit :

- Rejet REDJAOUNA : les rejets dénombrés sont en nombre de (07) sept (Sanatorium, Talla Allam …), ceux-ci seront collectés et acheminés jusqu'au futur ovoïde ou collecteur qui sera réalisé au lotissement SALHI et MALLOULI, qui à son tour regagnera le collecteur principal de la STEP Pont de Bougie ;

- Rejet de Boukhalfa : un projet de réalisation est en cours afin d'acheminer ces rejets de la cité sociale et le village de Boukhalfa vers la STEP Ouest. Le projet consiste en la réalisation d'un réseau d'assainissement de type unitaire allant de DN 300 à 1100 mm en béton comprimé et armé et de deux postes de relevage des eaux usées pour les refouler jusqu'à la station d'épuration ;

- Rejet Sud-ouest : ces rejets sont en nombre de (05) cinq émanant des villages de BETROUNA, TASSADORT, AÏN MEZIAB, LOUGGAR, Anar Amellal et Sud Ouest. Ces rejets seront collectés et rassemblés vers le collecteur principal projeté en DN 600 mm qui aboutira à la nouvelle STEP Ouest ;

- Rejet Hasnaoua : ces rejets sont au nombre de (04) quatre émanant des villages d'Azib Ahmed, Tala Mansour, Ighzer Bouais et Hasnaoua) ; ces derniers seront connectés au collecteur du boulevard BEGGAZ. Ce projet a été lancé par la DHW et sa réalisation est imminente ;

- Rejet Habitat : les effluents déversés dans ce talweg qui longe l'Habitat sont issus des villages de Tala Bounan, Azib Ahmed et oued Aguemoun. Ceux–ci seront raccordés au collecteur DN 1200 mm qui aboutit à la STEP Est. L'étude préconise un relevage qui sera implanté à l'amont du collecteur à cause des contraintes du terrain en cet endroit ne permettent pas un écoulement des eaux en gravitaire ;

- Rejet Chamlal : un projet est en cours de réalisation pour l'acheminement des effluents des villages de Chamlal et Oued- Aïssi vers la STEP Est. Vu la contrepente importante pour rejoindre le collecteur DN 1200 mm allant vers la STEP pont de Bougie, un poste de relevage est prévu en cet endroit pour relier la station ;

- Rejet Timizart Loghbar **:** le village est très épars et plusieurs rejets sont dénombrés. L'étude initiale de l'assainissement du village a recommandé la réalisation de plusieurs ouvrages d'épuration (fosses septiques et bassins). Au final, il a été décidé de collecter et acheminer ces rejets à la station d'épuration « pont de Bougie ».

La commune de Tizi-Ouzou est dotée d'une zone industrielle et de deux zones d'activités, en l'occurrence la zone industrielle AÏSSAT- Idir, la zone de dépôts et la zone d'activité de Tala- Athmane. La gestion de ces zones relève respectivement des prérogatives de l'URBAB de Blida et de l'agence foncière de Tizi-Ouzou. La situation de l'assainissement de ces zones se présente comme suit :

- Zone industrielle AÏSSAT- Idir : les eaux usées de la zone industrielle sont actuellement rejetées à ciel ouvert vers l'oued SEBAOU sans aucun traitement en amont. Un collecteur d'assainissement est en cours de réalisation en DN 600, 800 et 1000 mm en béton armé qui prendra en charge et collectera tous les rejets actuels de la zone. Ce collecteur longera la RN 12 et aboutira aux deux bassins de lagunage situés en contre bas de l'autoroute. Les eaux véhiculées sont censées être prétraitées et devront subir un traitement final au niveau de la station d'épuration. La gestion de cette zone est assurée par l'URBAB de Blida ;

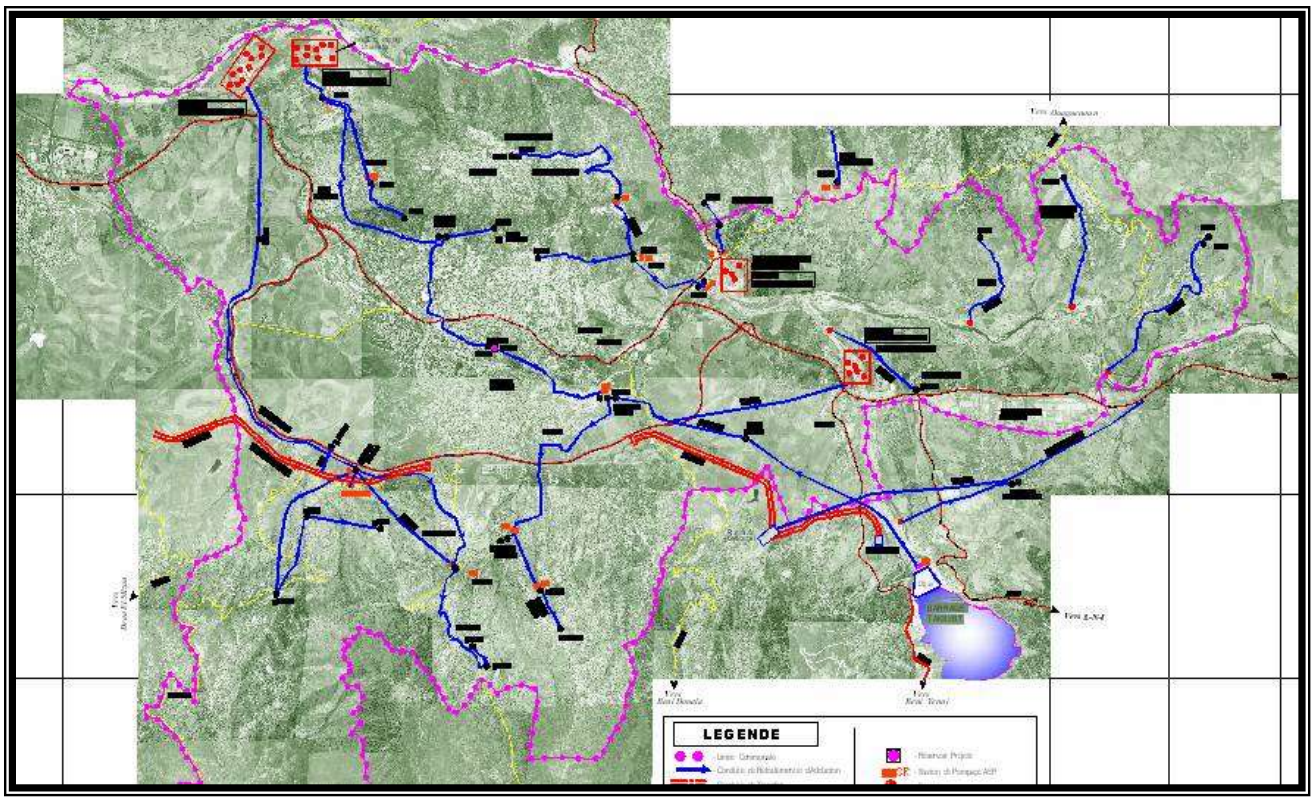
- Zone des dépôts : cette zone est située à la sortie Sud -Ouest de la ville de Tizi-Ouzou, elle est partiellement exploitée, quelques unités de production y sont installées seulement. Le réseau d'assainissement est disponible à travers toute la zone. Les rejets sont déversés à ciel ouvert sans aucun ouvrage de traitement, la réalisation de la future STEP de Oued-Falli permettra l'épuration de ces eaux ;

- Zone d'activité de Tala -Athmane : cette zone est située à la limite territoriale avec la commune d'Ouaguenoun. Elle est partiellement exploitée pour des raisons de viabilisation. Le réseau d'assainissement est en partie réalisé et ne couvre pas toute la zone ; les rejets de quelques exploitants sont actuellement déversés directement dans la nature. La réalisation

d'un bassin de décantation ne serait-il pas indispensable pour réduire le taux de pollution de l'oued SEBAOU ?

Un Schéma directeur d'AEP a été élaboré par la direction de l'hydraulique de Tizi-Ouzou. Il comprend notamment : la conduite de transfert vers ALGER à partir du barrage de TAKSEBT, les différents champs de captage, une quarantaine de réservoirs d'une capacité totale de plus de 50 000 m^3, un réseau de conduites d'adduction et de refoulement estimé à 50 000 ml, un réseau de distribution estimé à 130 000 ml dont 70 000 ml constituent le réseau de la ville.

Carte n° 6 : Schéma directeur d'AEP

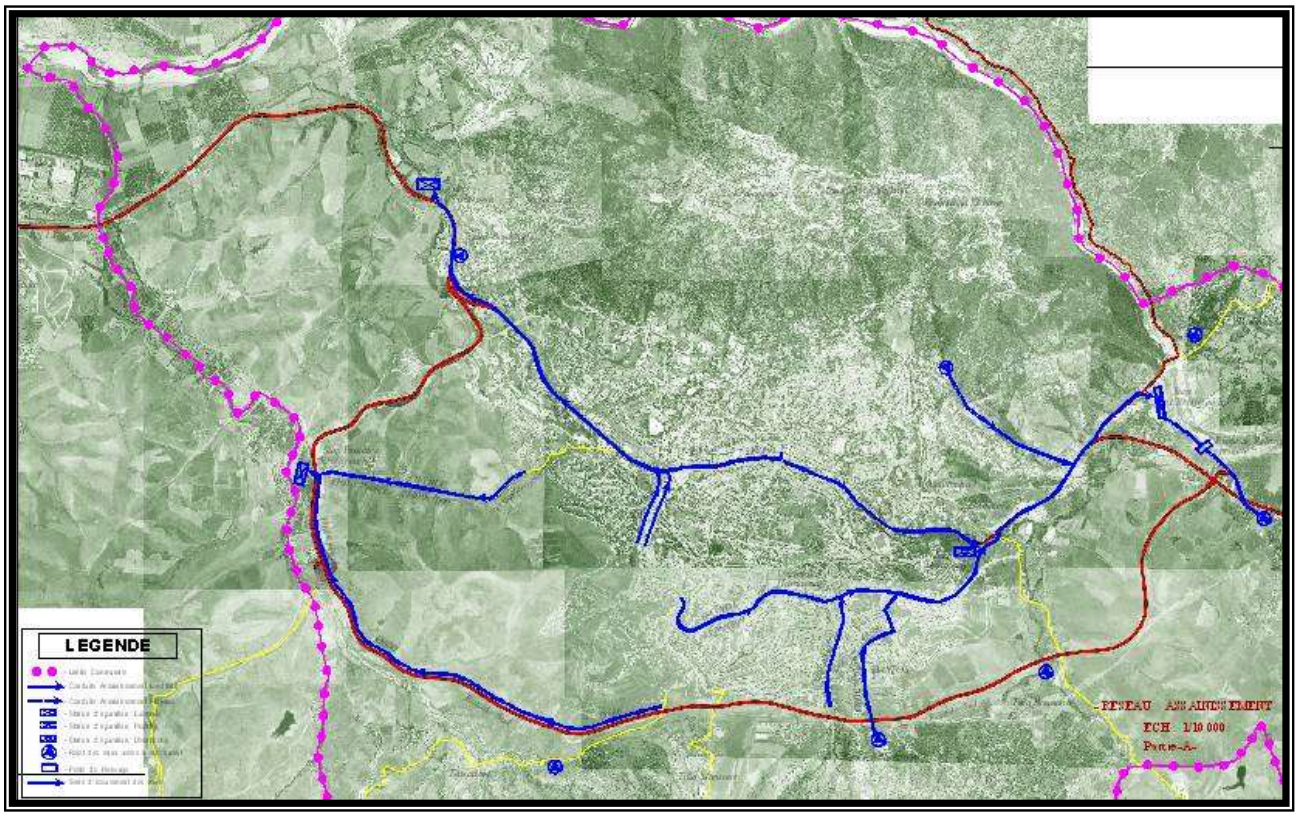


Source : PDAU de la commune de Tizi-Ouzou, décembre 2008, p. 28.

Concernant le schéma directeur d'Assainissement, excepté le réseau d'assainissement de la ville de Tizi-Ouzou qui est raccordé aux stations d'épuration existantes, toutes les eaux usées dérivant des villages limitrophes sont versées dans la nature sans aucun traitement préalable. Devant cet état de fait, la Direction de l'hydraulique de la wilaya de Tizi-Ouzou a établi un schéma directeur qui prendra en charge: la projection d'une nouvelle station

d'épuration supplémentaire, qui sera implantée à Oued Falli, la collecte et l'acheminement de tous les rejets à ciel ouvert des villages vers ces stations.

Carte n° 7: Schéma directeur d'Assainissement



Source : PDAU de la commune de Tizi-Ouzou, décembre 2008, p. 29.

En conclusion, nous pouvons dire qu'en matière de réalisation des réseaux d'assainissement, de stations d'épuration et raccordement de la population, le problème des rejets des effluents sera résolu avec la mise en service de la nouvelle station d'épuration Est (120 000 eq/h), la réhabilitation de la station Ouest et la projection de la future station de Oued- Falli (50 000 eq/h). Toutes ces réalisations amélioreront l'environnement du citoyen.

1-1-2 La pollution de l'air (ou atmosphérique)

« L'air fait partie des « biens publics » (à la fois gratuit et indispensable), sa qualité est légitimement une source importante de préoccupation »[1]. La pollution atmosphérique est surtout liée au transport, principale source d'émission d'oxyde d'azote, de composés organiques volatils, de rejets de plomb, d'hydrocarbures non brûlés et de monoxyde de carbone. La pollution industrielle de l'air est quasiment inexistante en Kabylie : ce sont ses rejets solides et liquides qui posent problème.

L'automobile est le premier responsable de la pollution de l'air. L'utilisation d'un véhicule, dans une ville embouteillée comme Tizi-Ouzou sera dans quelques années un véritable problème en matière de pollution. Les plus grands préjudices ou dommages touchent la santé. Elle découle, à la fois, des foyers domestiques, de l'élimination dans l'atmosphère des gaz de combustion et de substances toxiques, notamment de l'oxyde de plomb contenu dans le gaz d'échappement des automobiles…La pollution atmosphérique cause des décès cardiovasculaires, décès par cancer de poumon. Les conséquences en matière de pollution de l'air sont très préoccupantes car la circulation routière intense produit la formation d'ozone. La congestion dans laquelle opèrent les transporteurs privés et à laquelle ils concourent, accroît le degré d'émission de polluants.

La contribution des transporteurs privés à la congestion du trafic découle de multiples facteurs d'ordre différent : effet dû à la taille des véhicules ; pour un même volume de passagers, les véhicules de faible capacité occupent davantage d'espace ; forme de conduite, arrêts intempestifs au milieu de la chaussée, bloquant toute une file, soit par négligence, soit intentionnellement pour garder la clientèle amont face à d'éventuels concurrents, remarque-t-on. Cela se passe tous les jours sur la ligne de transport Boukhalfa-Tizi-Ouzou et c'est valable également pour les lignes n°1 et 2, Artisanat-nouvelle ville- Artisanat. Pour maîtriser la pollution de l'air en ville, il convient de proposer une nouvelle politique des transports, une autre manière de se déplacer en ville.

---

[1]E. DORIER-APPRILL, « Ville et environnement », éd. SEDES, Paris, 2006, p.150.

A Tizi-Ouzou, la mise en place du plan de déplacement urbain (PDU) constitue une première étape qui doit conduire à promouvoir la circulation « douce »[1].

1-1-3 La pollution due au bruit ou sonore

Le bruit est une partie intégrante des pathologies urbaines, le niveau sonore acceptable est généralement fixé à 69 décibels. La pollution sonore résulte pour l'essentiel de la circulation automobile et de l'activité urbaine en général. On distingue la circulation de transit c'est-à-dire celle qui passe à travers la ville simplement du fait que des voies de communication la parcourent.

Malgré l'ouverture de la rocade sud, le volume du trafic de transit n'a pas réduit la croissance du bruit du trafic. Les mesures pour réduire le bruit de la circulation sont loin d'être appliquées, la réduction des nuisances ne figure pas en tête des priorités. C'est là une des nombreuses carences des responsables de la municipalité.

En raison de la saturation du trafic, l'intensité du bruit est davantage plus grande dans les principales artères de la ville de Tizi-Ouzou. Pollutions et nuisances forment désormais, en ville, les tous premiers ressorts de la sensibilité des résidents et des visiteurs. Mais c'est la saturation des flux qui a provoqué cet effet induit.

Stress, déconcentration, mariages nocturnes, centre de loisirs de la nouvelle-ville, les appels des Muezzins aux prières matinales, notamment pour le voisinage (plus de 140 décibels) sont les expressions propres à cette nuisance.

Les nuisances sonores, la pollution atmosphérique de (l'air), la dégradation des cours d'eaux, l'altération de la qualité esthétique des paysages conforment les principaux facteurs de déqualification et d'inconfort environnemental.

---

[1] Y. VEYRET, « Géo environnement », éd. A. Colin, Paris, 2001, p. 79.

La recherche d'une stratégie pour une « ville durable » ne devrait-elle pas porter sur la gestion de la circulation, le remplacement des véhicules les plus polluants, le contrôle technique des véhicules et l'élimination / remplacement des véhicules trop vétustes, le financement du développement des transports collectifs ?

L'autobus apparaît plus efficace dans l'usage de l'espace de circulation qui est une ressource rare. Ne faudrait-il pas ainsi donner la priorité aux transports publics dans les espaces les plus fréquentés ? Il existe d'autres formes de pollution telles que la pollution par les poubelles publiques, les ordures, les gravats, l'incivisme ; la pollution par le commerce informel (trottoirs, parkings, emballage, saletés…) et la pollution par l'architecture, les coopératives, les espaces verts abandonnés et sales !

1-1-4 Les coûts de la pollution

Il semble que le coût de chacune des pollutions citées et leur coût global croît plus que proportionnelle à la taille de l'agglomération de Tizi-Ouzou. Par exemple, les coûts sociaux non monétaires des déplacements individuels engendre la congestion du trafic (perte de temps pour l'ensemble des automobilistes), la pollution atmosphérique provoque des effets sur les personnes, le bruit, les accidents.

L'essentiel du parc automobile dans la ville de Tizi-Ouzou s'est développé à travers les importations de véhicules d'occasion au détriment des achats de véhicules neufs, pour des raisons de coûts évidentes. Ces achats sont dénoncés en raison du caractère polluant et vétuste supposé de ces véhicules.

La législation algérienne a tenté de limiter l'âge[1] autorisé de ces véhicules à moins de trois ans, par la suite, elle a interdit leur importation depuis 2006. Vu la baisse du pouvoir d'achat des ménages, ces derniers ne peuvent postuler à l'acquisition d'un véhicule neuf.

En résumé nous pouvons dire que la pollution due à l'incivisme des citoyens ou des habitants de Tizi-Ouzou est de loin la plus nuisible. La pollution sonore par les pétards et autres produits pyrotechniques rentrés clandestinement de Chine.

---

[1] Selon l'ONS, 57 % du parc auto algérien a plus de 20 ans d'âge !

A chaque fête religieuse les villes et villages d'Algérie et de Kabylie se transforment durant des semaines sinon des jours en champs de bataille pacifiques. Durant la fête de l'Aïd-el-Kebir, des millions de moutons polluent les appartements, les bâtiments collectifs, les espaces publics avant d'être immolés dans les baignoires ou le long des trottoirs. Toutes ces nuisances participent à la « clochardisation » des villes et des agglomérations urbaines ? C'est autant d'économies externes négatives pour le progrès social et culturel des populations et de la société en général…

Section 2 : Coûts de la congestion urbaine

Le déplacement des villes du littoral et des plaines (ou vallées) vers la montagne où les ressources sont rares et les transferts des réseaux sont coûteux : AEP (de 100 m d'altitude à 1 000 m d'altitude), de l'assainissement qui pollue les oueds et les nappes d'eau des vallées et plaines, de l'énergie électrique (relief difficile), du gaz de ville (un relief très accidenté), un réseau routier soumis aux intempéries/pluie, neige, ruissellement des eaux…), l'emploi y est rare. Le relief est difficile à aménager, il est peu compétitif, peu rentable, peu attractif, peu équipé. Le rural est tenté par l'exode rural, il dépend de l'urbain, de la vallée, des villes.

L'accroissement de la taille de la ville de Tizi-Ouzou s'accompagne du renchérissement des valeurs foncières et des difficultés des conditions de transport. L'irruption de l'urbanisation dans une région rurale telle la Kabylie a induit des effets imprévus et inattendus. En effet, rejetée par la campagne, une population nombreuse s'est installée dans la ville de Tizi-Ouzou pour la recherche d'un emploi et dans la quête d'un logement.

Les effets de la croissance urbaine sont très ressentis dans la « capitale » du Djurdjura que dans le reste des agglomérations et cela est dû au sous-équipement de ces dernières. On relève des flux de personnes convergeant vers le centre-ville. Ceci dit, un certain nombre de questions comme l'emploi, l'éducation, la santé, le transport, le logement, l'assainissement, l'enlèvement des ordures ménagères nous paraissent problématiques au fur et à mesure que la taille de cette ville augmente.

C'est en ce sens que les effets de la croissance démographique dans le secteur qui relève principalement du pôle urbain (prix du sol[1], logement, transport), sont plus accentués à Tizi-Ouzou que dans le reste des villes de la région. Dans ce qui va suivre, nous étudierons deux principaux effets de la croissance démographique qui sont : les prix des terrains à bâtir et les difficultés des conditions de transport.

2-1 Prix des terrains à bâtir

Le développement urbain de la ville de Tizi-Ouzou ne se fait pas sans contestation, ni sans tension ; c'est ainsi qu'elle est devenue le siège de pressions multiples qui résultent de plusieurs décalages entre : la croissance démographique et l'augmentation du nombre de logements et celui de l'emploi ; la production et la consommation de biens et services urbains ; l'offre des services publics et la demande des services publics. Pour la théorie de CHRISTALLER, « la notion de place centrale a pour corollaire la notion de rente de situation : les valeurs foncières se forment de la périphérie vers le centre et la hausse du prix du terrain et du mètre carré est d'autant plus forte que les services supérieurs sont tous concentrés au centre-ville avec les pouvoirs de la direction »[2].

Plus l'agglomération urbaine croît, plus les terrains disponibles pour la construction deviennent rares, notamment au centre, et plus la compétition s'exacerbe entre les différents modes d'occupation des sols : l'habitat, l'industrie, le commerce, les bureaux, le transport …

---

[1] « Le sol a une nature multiple. Comme objet d'analyse économique, le sol a d'abord les propriétés d'un bien privé : il est appropriable, et objet d'échange. On le considère alternativement comme une ressource naturelle rare, comme un bien économique produit (viabilisation du sol urbain), comme un facteur de production (comme élément de la production du logement), ou comme un capital durable. Mais dans tous les cas c'est un bien localisé (par nature intransportable). Le sol est multifonctionnel. Il remplit des fonctions économiques, de consommation (comme support de loisir, de résidence) et de production (par ses propriétés agronomiques en agriculture, par la surface offerte dans les constructions de logements ou dans les activités commerciales ou de service, ou industrielles). Le sol a aussi une fonction de réserve de valeur et/ou de spéculation »in M. HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, op. , cité. , p .96.

[2] A. CLUZET, op., cit., p. 169.

Les prix des terrains varient avec la taille de la ville et la densité du tissu urbain, et avec la distance au centre l'accessibilité (iso prix et isochrones) des infrastructures et des services. La demande foncière ne cesse d'augmenter et la consommation d'espace est de plus en plus importante et « le portefeuille foncier des communes s'amenuise considérablement alors que certains propriétaires fonciers se livrent à une spéculation effrénée dans la vente de terrains dont la plus grande partie provient de la récupération de biens précédemment détenus par les collectivités locales ou par l'Etat à divers titres »[1].

Les prix pratiqués sur les lopins de terres dans les petites communes et / ou dans les villages ne peuvent être pris sérieusement en considération et doivent être classés comme « valeurs marginales ». Compte tenu de la faiblesse des superficies et de leur valeur très élevées, ceux-ci sont cédés à des prix arrêtés principalement en fonction d'une « valeur sentimentale » sans référence à leur faible surface.

Pour les prix pratiqués par les agences foncières, ceux-ci rentrent dans le cadre des régularisations d'attributions de terrains en lotissement d'une part, et / ou des prix provisoires, révisables en fonction des coûts des divers aménagements et autres éléments de viabilisation d'autre part.

Quant à ceux découlant des ventes aux enchères publiques, ils relèvent d'une spéculation outrancière surtout dans les villes où le nombre de « poches foncières » se réduit d'année en année et qui se traduit par des valeurs de cession très élevées. Ainsi, le marché foncier a connu et continue de connaître des pénuries (l'offre est inférieure à la demande) très importantes qui rendent difficile une analyse objective et sérieuse. Pour cela, nous livrons dans le tableau suivant quelques fourchettes des prix pratiqués à travers la wilaya de Tizi-Ouzou et ce en fonction des catégories de terrains (superficies équipées en VRD – superficies non équipées en VRD- terrains situés en zone du littoral – terrains à hautes valeurs urbaines).

[1]Document de la Direction des Domaines de la wilaya de Tizi-Ouzou, Service des évaluations et des expertises domaniales, Juin 2009, p. 2.

Tableau n° 32 : Fourchettes des prix des terrains à bâtir au mètre carré (m^2) / DA dans quelques communes de la wilaya de Tizi-Ouzou au 30 / 06 / 2009

Désignation des Communes	Situation	Terrains équipés en VRD (en DA)	Terrains non équipés en VRD (en DA)
Tizi-Ouzou	Quartier résidentiel	65 000 à 72 000	43 000 à 50 000
	Centre ville	50 000 à 60 000	30 000 à 40 000
	Périphérie	20 000 à 25 000	15 000 à 19 000
	Faubourg	12 000 à 14 000	10 000 à 12 000
	Grand isolement	9 000 à 10 000	7 000 à 9 000
	Terrains à haute valeur urbaine	75 000 à 80 000	55 000 à 65 000
Azeffoun	Quartier résidentiel	12 000 à 15 000	10 000 à 12 000
	Centre ville	9 000 à 12 000	7 500 à 9 000
	Périphérie	6 000 à 9 000	5 000 à 7 500
	Faubourg	3 000 à 6 000	2 500 à 5 000
	Grand isolement	1 000 à 3 000	800 à 2 500
	Terrains à haute valeur urbaine	15 000 à 19 000	12 000 à 15 000
	Terrains situés en ZET	21 000 à 26 000	19 000 à 24 000
Boghni	Quartier résidentiel	11 000 à 13 000	9 000 à 11 000
	Centre ville	9 000 à 11 000	7 000 à 9 000
	Périphérie	6 500 à 9 000	5 500 à 7 000
	Faubourg	3 500 à 6 500	3 000 à 5 500
	Grand isolement	1 500 à 3 500	1 200 à 1 500
	Terrains à haute valeur urbaine	13 000 à 16 000	10 000 à 13 000
Larbaâ-Nath-Irathen	Quartier résidentiel	_____	_____
	Centre ville	10 000 à 12 000	8 000 à 10 000
	Périphérie	7 000 à 8 000	6 000 à 7 000
	Faubourg	5 000 à 6 000	4 000 à 5 000
	Grand isolement	3 000 à 4 000	2 000 à 3 000
	Terrains à haute valeur urbaine	15 000 à 20 000	10 000 à 15 000
Aït-Toudert	Quartier résidentiel	_____	_____
	Centre ville	3 000 à 3 500	2 500 à 3 000
	Périphérie	2 500 à 3 000	2 000 à 2 500
	Faubourg	2 000 à 2 500	1 700 à 2 000
	Grand isolement	1 200 à 2 000	1 000 à 1 700
	Terrains à haute valeur urbaine	_____	_____

Source : Nos regroupements à partir des informations recueillies auprès de la direction des domaines de la wilaya de Tizi-Ouzou, juin 2009.

La commune de Tizi-Ouzou occupe la première place en termes d'offres de prix des terrains à bâtir que ça soit pour les terrains équipés en VRD ou non. Le prix du mètre carré varie entre 75 000 DA et 80 000 DA dans les terrains à haute valeur urbaine. Dans les espaces isolés, il est estimé entre 9 000 DA et 10 000 DA. Concernant les terrains non équipés en VRD, le prix du sol est évalué entre 55 000 DA et 65 000 DA dans les terrains à haute valeur urbaine, entre 7 000 DA et 9 000 DA dans des espaces qualifiés de grand isolement. La hausse du prix des terrains à bâtir au chef-lieu de wilaya ne serait-il pas lié à l'accessibilité au centre, aux réseaux de transport, aux facteurs physiques, à l'existence d'infrastructures et équipements collectifs, etc. ? Nous constatons que les prix des terrains à bâtir décroissent du centre -ville vers la périphérie.

Les communes d'Azeffoun et Boghni occupent respectivement la deuxième et la troisième place. Ce sont des communes qui se situent respectivement sur la frange côtière et la dépression de Draâ-El-Mizan. Dans la commune d'Azeffoun, le prix du sol urbain varie entre 21 000 DA et 26 000 DA dans les terrains équipés en VRD et situés en ZET ; dans les terrains non équipés en VRD, son prix varie entre 19 000 DA et 24 000 DA. Dans les espaces isolés, selon que les terrains sont équipés en VRD ou non, le prix du sol varie entre 800 DA et 3 000 DA.

Dans la commune de Boghni, le prix du sol urbain varie entre 13 000 DA et 16 000 DA dans les terrains équipés en VRD et à haute valeur urbaine. Dans les terrains non équipés en VRD, il se situe entre 10 000 DA et 13 000 DA. Dans les espaces isolés, que les terrains soient viabilisés ou non, le prix du sol varie entre 1 200 DA et 3 500 DA.

Larbaâ-Nath-Irathen et Aït-Toudert sont des communes de montagne. Les caractéristiques physiques constituent donc les premiers critères de qualification d'un terrain à bâtir : pour ces communes, le relief ou la nature du sol peuvent rendre impossible ou souvent coûteux les travaux de viabilisation nécessaires à la création de lots constructibles et pour des raisons de même nature, l'emplacement est aussi un critère de choix de terrain.

Les communes de Larbaâ-Nath-Irathen et d'Aït-Toudert ne disposent ni de quartiers résidentiels ni de terrains à haute valeur urbaine étant donné que l'occupation du sol dans ces collectivités locales n'offre pas de meilleures conditions géographiques d'habitat (du point de vue de la hauteur, de la qualité du sol, de la proximité des infrastructures et équipements collectifs).

Les prix des terrains à bâtir, au centre –ville des agglomérations de Larbaâ-Nath-Irathen et Aït- Toudert, qu'ils soient viabilisés ou non, varient entre 8 000 DA et 12 000 DA. Ils se situent entre 1 000 DA et 2 000 DA dans les espaces isolés.

La rente de localisation que les collectivités locales peuvent tirer de leurs territoires tient en partie à des interventions publiques. Le processus de création d'une rente n'est pas entièrement spontané. Il est normal que des collectivités locales veuillent maximiser leurs rentes, ne serait-ce que pour s'assurer des revenus additionnels de taxation foncière. En fixant les densités d'occupation du sol et en définissant le périmètre d'urbanisation, elles peuvent influencer la valeur du sol. Si l'expansion urbaine est limitée (par des politiques de protection des terres agricoles par exemple), le prix des terrains urbanisables augmentera et les habitants et les entreprises auront tendance à adopter des modes intensifs d'occupation du sol.

Les prix des terrains à bâtir diminuent de ce fait dès qu'on s'éloigne du pôle urbain de Tizi-Ouzou ; cela s'explique par la situation géographique des communes (Tizi-Ouzou dans la vallée de Sébaou, Azeffoun sur la frange littorale et Boghni dans la dépression de Draâ-El-Mizan) et de leurs équipements (équipements de niveau moyen et supérieur), leur attractivité et leurs avantages compétitifs.

Il n'existe pas de quartiers résidentiels à Aït-Toudert et Larbaâ-Nath-Irathen vu la configuration de leur relief accidenté. Les prix des terrains dans ces communes restent relativement bon marché car la demande des ménages locaux est modeste.

Les prix des terrains équipés en VRD (voirie et réseaux divers) ont plus de valeur que les terrains non équipés en VRD. Vu le rôle régional de la ville de Tizi-Ouzou, elle se voit doter de plusieurs équipements administratifs, sanitaires, scolaires et universitaires. Cette concentration d'équipements attire davantage de personnes demandant des terrains pour construire et des logements pour habiter. Le sol se raréfie particulièrement à Tizi-Ouzou ; la spéculation est le fait des promoteurs, des collectivités locales, des intermédiaires et des propriétaires fonciers.

Les terrains agricoles se transforment en terrain à bâtir, soit par des promoteurs privés, soit du droit de préemption de la municipalité pour la construction des logements sociaux ou des infrastructures. La pression de la population sur les terres agricoles s'est accentuée

depuis la décennie 90, la demande de terrain à bâtir importante entraîne une flambée des prix, notamment une montée en flèche des prix du foncier partout où les conditions de site et de circulation se sont révélées attractives.

Les seules parcelles viables sont celles situées dans la vallée du Sébaou (sur l'axe de Tadmaït – Draâ-Ben-Khedda – Tizi-Ouzou – Ouaguenoun – Mekla – Fréha – Azazga) et celles situées dans les petites plaines de Tizi-Ghennif – Draâ-El-Mizan – Boghni – Azeffoun.

Les sols agricoles ont enregistré une diminution qui correspond à une progression des usages résidentiels, de transport ou industriels et tertiaires. Plus que l'agriculture qui recule, ce sont la ville et ses annexes qui s'étendent. On constate une forte urbanisation des sols agricoles. Les valeurs foncières, étant donné la croissance et la densification urbaines, augmentent plus vite que la plupart des autres et connaissent ce qu'on appelle une plus- value suite à l'offre qui est inférieure à la demande. La valeur du sol urbain n'a aucune commune mesure avec celle du sol rural car l'urbanisation entraîne une véritable mutation.

On dénombre en Kabylie plusieurs catégories d'urbanisation : les villes, les bourgs et les villages. A l'instar des autres villes d'Algérie, en Kabylie, l'exode rural n'est pas encore achevé à cause des problèmes d'insécurité. Le mètre carré (m^2) d'un terrain à bâtir en dehors du chef-lieu régional vaut moins dans le centre d'une ville petite ou moyenne. La valeur foncière croît donc avec la taille de la ville, ainsi que de la périphérie vers le centre.

Au coût onéreux d'un foncier central et prestigieux, les nouveaux urbains préfèrent des mètres carrés habitables en périphérie. De façon générale, plus les terrains s'approchent du centre, plus ils deviennent chers car c'est là où sont regroupés commerces, services, emplois, lieux de distraction (loisirs).

La valeur des terrains à bâtir dépend aussi de la nature prédominante de l'environnement urbain, elle est aussi influencée par les équipements proches ; d'abord ceux de transport puis commerciaux et de loisirs, etc. La valeur du sol est commandée par la surface du terrain, par le nombre de mètres carrés de plancher que ce sol pourra produire ou a produit, et par l'usage qui pourra en être fait, c'est-à-dire : les dimensions et la forme de la parcelle, la réglementation qui détermine ou- la hauteur des constructions ou- le rapport

entre surface de plancher et surface au sol, appelé (COS), celle qui détermine le mode d'utilisation : bureaux, commerce, habitat, artisanat, entrepôts, industries…

L'étalement urbain se développe selon une logique de marché, c'est-à-dire d'opportunités foncières. Les obstacles mis en œuvre dans les plans d'urbanisme sont peu efficaces, car contradictoires avec une demande sociale par ailleurs insatisfaite ou inassouvie. Les plans d'urbanisme ont été remis en cause pour les raisons telles :

- l'absence de véritables documents d'urbanisme et d'aménagement à long terme ;
- « la défaillance des instruments d'aménagement de l'espace en raison de l'absence de textes sur les modalités de mise en œuvre »[1] ;
- le manque de force exécutoire des plans d'urbanisme est une autre caractéristique des PUD et PDAU, cette faiblesse est perceptible à deux niveaux :

- l'opposabilité du PUD et PDAU ne s'applique que très rarement à l'administration, celle-ci les remet généralement en cause à l'occasion de ses différents investissements ou lors de la localisation de ses équipements ;
- le peu d'opposabilité aux tiers : les populations développent couramment à la périphérie des villes un habitat spontané, désordonné et précaire qui rend négligeable tout règlement d'urbanisme et vaine toute politique urbaine.

- La définition d'un véritable plan d'aménagement communal rapprocherait dans une même dynamique la ville et la campagne.

Ne faut-il donc pas « chercher à maîtriser l'étalement urbain tout en redynamisant le centre-ville, maîtriser l'urbanisation périphérique ? »[2].

---

[1] M. LAÏCHE, « Les nouveaux instruments d'aménagement et d'urbanisme (PDAU – POS). Appréciation et évaluation : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou », UMMTO, 2007, p. 34.

[2] C. SÜNO, F. LAUMIERE, F. LERICHE (coordonné par), « Métropolisation et grands équipements structurants », Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 2004, p. 181.

2-1-1 L'évolution des valeurs

Le nombre de logements actuels est loin de satisfaire les besoins immédiats. Il faudra construire davantage pour atteindre un niveau satisfaisant ; ceci explique l'importance de la croissance urbaine (la population, l'habitat et l'emploi sont des axes importants de la croissance urbaine) de la ville de Tizi-Ouzou ; le souci des responsables locaux est de « densifier » toutes les poches vides dans les zones agglomérées.

Cette concentration de population induit en retour, une consommation accrue de l'espace, largement déterminée par les nouvelles formes d'activités : agriculture, équipements d'infrastructure et de superstructure… et par les besoins de l'habitat collectif et individuel ; ceci dégagera un rétrécissement considérable de la superficie des terres agricoles fertiles de la vallée du Sébaou au profit des projets commerciaux, de services et urbains ainsi que les transports et les communications. « L'espace urbain est un lieu de communication qui nécessite une certaine perméabilité pour être ouvert aux échanges, mais ne doit pas être submergé par des flux »[1].

L'extension de la ville de Tizi-Ouzou est ralentie, par endroit, pour des raisons de contraintes physiques, particulièrement au Sud par le massif de Bouhinoun, au Nord par le mont de Belloua. La ville s'étend seulement vers deux directions cardinales : à l'Est vers Tamda et à l'Ouest vers Oued-Falli. Mais ce phénomène ne doit pas durer indéfiniment, nous attirons, en effet, l'attention sur les disparités spatiales qui s'accentueront entre Tizi-Ouzou et le reste des communes périphériques à cause du prolongement de cette croissance urbaine. Faudrait-il des mesures appropriées ou adéquates pour que cette croissance ne soit pas réalisée au détriment des terres périurbaines agricoles ? Celles-ci sont toutes abandonnées ou délaissées par leur propriétaires ; le statut du rural et du paysan s'est totalement dévalorisé et dégradé (par la société, par l'école, par la culture et l'éducation locales). Cela suscite la protection de ces dernières face à l'urbanisation. La pression de la demande foncière dans la ville de Tizi-Ouzou a entraîné une hausse exceptionnelle des prix de l'immobilier et des terrains constructibles en général, aggravée par la spéculation foncière parallèle. Quels sont donc les déterminants de cette tendance à la hausse des prix du sol ?

---

[1]C. SÜNO et collectif, op. , cité. p. 181.

2-1-2 La crise de logement

« Le sol est une ressource rare et un bien économique en même temps. Les prix fonciers sont un déterminant essentiel de l'occupation de l'espace (en particulier urbain), c'est-à-dire la localisation des activité économiques et l'organisation de l'espace social »[1]. En fait, la spéculation foncière peut découler du manque de logements. Selon C. RAHMANI, « dans une situation d'équilibre entre l'offre et la demande de logement, la spéculation ne porte que sur certaines zones (centre-ville, zones à très fortes densités…), et non pas sur l'ensemble de l'agglomération »[2]. Dans une situation de déséquilibre, la crise s'étend et augmente les prix et rend cher toute politique d'acquisitions foncières et de construction.

Mais quels sont les effets induits par la hausse des valeurs foncières ? La hausse des prix des terrains à bâtir n'est pas sans conséquences, tant sur le plan financier que sur le plan urbain, social ou économique de la ville de Tizi-Ouzou :

* **Au plan financier** : l'accroissement des valeurs foncières se répercute négativement sur le coût des équipements publics en milieu urbain, ce qui entraîne la diminution voire la faiblesse des ressources à générer couramment des révisions contractuelles des prix, source de retard et d'accumulation de déficits ; à reculer ou différer, faute de ressources suffisantes, la réalisation de certains équipements pourtant jugés prioritaires ; à aggraver le déséquilibre accablant des finances locales ;

* **Au plan urbain et social** : la hausse des valeurs foncières induites par la rareté des sols, conduit inévitablement à favoriser la constitution d'un marché de vendeurs, où ceux qui disposent assez de moyens financiers peuvent prétendre aux localisations de leurs choix et bénéficient ainsi des utilités liées à la proximité des équipements et du centre, alors les ouvriers, employés, jeunes, s'accordent difficilement d'une implantation dans la périphérie ou dans les zones délaissées ou abandonnées par la demande.

---

[1] H. AÏT- SIDHOUM, op. , cité. , p.6.

[2] C. RAHMANI, « Croissance urbaine en Algérie: coût de l'urbanisation et politique foncière », OPU, Alger, 1982, p. 241.

En l'absence d'une régulation de la part de la puissance publique, la répartition du sol sera déterminée par les hausses des prix fonciers, qui marquent ainsi, pour des décennies, la morphologie de la ville. Les investisseurs peinent à trouver des sites de localisation à leurs projets (services, commerces, industries, etc.). Le libre jeu des mécanismes fonciers aboutit à ce tissu urbain densifié, asymétrique, ignorant la construction, la circulation et l'équipement ;

* **Au plan économique** : la hausse des valeurs foncières induit une rente dont le prix est souvent valorisé par des équipements publics (transport, commerce, services) qui sont réalisés par le concours de l'Etat. Ainsi se réalise un transfert des ressources des collectivités publiques vers les propriétaires privés ; c'est ainsi que ces derniers arrivent à bénéficier d'une rente de situation sans commune mesure. La collectivité face à la pression des besoins, se trouvera par la suite dans l'obligation : soit d'acquérir les terrains dont elle a contribué à valoriser le prix qu'elle doit payer ; soit à renoncer à son achat et partant à réaliser un équipement, pénalisant de ce fait les utilisateurs potentiels de cet équipement : contribuables et usagers. Face à cette saturation, la constitution des réserves foncières par les collectivités locales apparaît comme l'un des moyens de la maîtrise des sols, capable d'éviter une urbanisation désordonnée et un développement asymétrique de la ville de Tizi-Ouzou.

2-1-3 La maîtrise du sol

La constitution des réserves foncières au profit des communes est considérée par nombre de pays, comme l'un des moyens, les plus sûrs de la maîtrise des sols, capable d'éviter une urbanisation incohérente dans les villes. Dans ce cas, qu'en est-il de la ville de Tizi-Ouzou ?

Le but de la constitution des réserves foncières (de 1973) est de réduire, d'une part, les effets négatifs rappelés auparavant, et d'assurer d'autre part, dans la mesure du possible, la réalisation des programmes d'habitat et d'équipement des chefs-lieux de communes et des villes, la protection des terres agricoles face à l'urbanisation, enfin, réagir contre la spéculation abusive, portant sur les terrains à bâtir dans la ville de Tizi-Ouzou, démocratiser ou propager l'accession au logement et permettre aux citoyens de construire leurs logements en habitat individuel ou collectif, de rationnaliser et d'implanter des équipements collectifs et des aménagements mis à la charge de la collectivité ou nécessaires à son implantation. Depuis 1988, elles n'existent plus.

L'expérience de réserves foncières communales initiées en 1973 n'a pas été concluante pour trois raisons :

D'abord, la politique des réserves foncières est décidée au plan national et ne constitue, ni un choix ni une alternative, pour la commune, elle est en fait, une option de dimension nationale, dont la définition, l'application, et le contrôle sont assurés en définitive, au plus haut niveau, par l'Etat ;

Ensuite, les communes ont procédé à une utilisation effrénée et abusive des réserves foncières considérées à tort, comme intarissables et indéterminées. Cette richesse du patrimoine national, brutalement mise à la disposition des communes, risque, si elle n'est pas maîtrisée, rassemblée et contrôlée de se dévaloriser, sous l'effet d'une « gestion facile », déduisant ainsi, sous l'effet de la crise de l'habitat, une urbanisation désordonnée et une mutilation dispendieuse et périlleuse de l'espace urbain.

Enfin, l'utilisation discriminante, au profit d'une frange de la population urbaine disposant de tous les moyens (financiers et autres). Ce risque de détournement de la politique foncière peut induire à son tour, une ségrégation sociale du tissu urbain et un appauvrissement soutenu de la périphérie, sous la pression spontanée des larges couches désavantagées du pays.

La maîtrise de la croissance urbaine passe par l'affirmation d'un droit public sur le sol. Aujourd'hui plus que jamais, la municipalité de Tizi-Ouzou devrait-elle intervenir sur le marché foncier en vue d'assumer une maîtrise adéquate du développement urbain ? Pour cela, la création de l'agence foncière a pour but d'éliminer la source essentielle de la spéculation : marché où s'opère l'échange et où se valorisent les prix. Ainsi se trouvent écartés, du coup, le marché et le profit, se faisant, la plus-value est récupérée par l'agence foncière en théorie. Pour des raisons de corruption et de malversations, deux ex-directeurs de l'agence foncière de Tizi-Ouzou sont en prison. Un ex-P/APC de Tizi-Ouzou, en fuite à l'étranger, est condamné par contumace.

Le fait urbain n'a été perçu que tardivement, dans toute sa dimension, la prise de conscience a été postérieure à sa naissance : ce décalage entre son apparition et sa « conscientisation » explique les déficits accumulés dans ce secteur et la tardiveté de l'institution de nouvelles réserves foncières ; celles de 1973 étant épuisées !

- **La constitution des réserves**

La réglementation et les règles d'urbanisme les plus sévères ne pouvaient suffire, à elles seules, à garantir la maîtrise de la croissance urbaine, il s'est fait sentir, de plus en plus, le besoin pour la collectivité de recourir à d'autres moyens en vue de garantir une offre foncière suffisante. Les raisons de demandes de terrains sont diverses : implantation d'infrastructures (routières, ferroviaires, université,…), création de zones d'activités et de zones industrielles, réalisation de constructions à caractère social (logements sociaux, ZHUN, etc.). La ville de Tizi-Ouzou (à travers l'APC et l'agence foncière, le cadastre et les domaines) est-elle en mesure de connaître l'affectation précise des terrains ?

La municipalité de Tizi-Ouzou ne peut pas connaître, à l'avance, l'affectation précise des terrains dont la destination de l'équipement ne fait aucun doute même si elle détermine les zones d'emploi et d'habitat. De plus cette situation risque d'être compromise dans le futur par le libre jeu du marché si les communes n'anticipent pas, en procédant à son acquisition, afin de garantir, sa disponibilité future lorsque ses intensions auront été mieux définies.

La commune de Tizi-Ouzou dispose-t-elle, pour le futur, des réserves foncières qui lui permettront de préserver son avenir en achetant des terrains en vue de leur utilisation ultérieure ? De quoi sont-elles constituées les réserves foncières ?

Les réserves foncières sont constituées des terrains dépendant du domaine de l'Etat ; des terrains appartenant aux collectivités locales ; des terrains confiés aux coopératives agricoles d'anciens moudjahidine ; des terrains versés au fonds national de la réforme agraire (FNRA) ; des terrains dépendant du patrimoine des établissements publics et des entreprises socialistes ; des terrains « Habous » ; des terrains appartenant aux particuliers, à l'exclusion de ceux devant satisfaire les besoins familiaux et professionnels ; des terrains agricoles situés en milieu urbain, après accord des ministères de l'hydraulique et de l'agriculture[1].

[1]M. LAÏCHE, op. , cité. , p. 20 et suivante.

Le monopole des transactions n'est plus du ressort des communes pourtant celui-ci revient aux agences foncières. L'ensemble des terrains situés dans le périmètre urbain ne peuvent faire l'objet de transformation à quelque titre que ce soit, qu'au profit de l'agence foncière. C'est ainsi que toutes les opérations d'acquisition ou de cession, ne se font plus dorénavant, que par l'intermédiaire de l'agence foncière et à son seul profit. Elle a, de ce fait, le monopole général sur les transactions foncières en milieu urbain.

La commune doit délimiter provisoirement son périmètre d'urbanisation avec le plus grand soin, car si le périmètre est trop étroit, la commune risque à plus ou moins brève échéance d'être confrontée à l'insuffisance des terrains objectivement nécessaires à ses équipements. A l'inverse, si le périmètre est trop large, la commune gèlera des terrains, tout en mobilisant des moyens financiers inutiles au détriment d'autres secteurs déficitaires, dont le besoin en équipement est irrésistible.

Le périmètre urbain devrait alors concorder avec les besoins d'extension de la commune à moyen terme. Il faut donc établir un diagnostic général de l'habitat et des activités et dégager ainsi des orientations et des stratégies différenciées de développement de l'agglomération. C'est seulement sur cette base que la commune pourra cerner, avec précision, la réserve de terrains indispensables à son extension.

- **Détermination d'assiette foncière pour l'extension**

Avec l'élaboration du PDAU, celui-ci désigne un ensemble de terrains faisant partie d'une zone protégée, à l'intérieur de laquelle, l'urbanisation est en principe connue, contrôlée et orientée. Malgré cela, le risque n'est pas écarté à cause de l'urbanisation confuse et l'habitat spontané poussés à la périphérie immédiate de ce périmètre d'urbanisation ; c'est pourquoi le PDAU a institué une zone d'urbanisation future, au sein de laquelle sont frappés de servitude « non aedificandi », tous les terrains situés à l'intérieur de la couronne déterminée d'un côté, par le périmètre d'urbanisation et de l'autre, par le périmètre résultant du développement à long terme qui esquisse l'extension ultérieure de l'agglomération. Dès lors, toutes les constructions sont interdites sur les terrains situés à l'intérieur de cette couronne comprise entre le périmètre d'urbanisation et le périmètre d'extension. Au-delà de la limite de ce périmètre d'extension et de projection de l'agglomération, les constructions ne sont pas touchées par la contrainte « non aedificandi ».

2-1-4 Les modalités de gestion de la cession des terrains faisant partie des réserves foncières

Pour que la valeur des réserves foncières ne se dégrade pas, l'agence foncière doit assurer un bon entretien de la réserve et assurer à tout moment, la disponibilité des terrains en vue de leur utilisation ou de leur cession à l'Etat ou aux particuliers. Quelles sont les procédures de cession des terrains ?

- **Le principe de la cession**[1]

D'abord, l'agence foncière prend en principe une délibération sur l'aliénation des terrains faisant partie des réserves foncières aux termes de laquelle, elle indique les raisons qui ont motivé cette dite aliénation et charge son président d'élaborer les plans, les devis estimatifs et le cahier des charges de la vente. Ensuite, le wali, une fois l'approbation du cahier des charges, formule les prix et les modalités de la vente. Enfin, il rappelle les critères de choix qui doivent s'appliquer aux postulants.

La liste des solliciteurs est arrêtée par le P/APC et le receveur sur la base de deux critères :

- ne pas jouir en toute propriété, sur l'ensemble du territoire national, d'un bien immeuble ;
- justifier de ressources suffisantes ou de la capacité de mobilisation d'un prêt « épargne logement ».

D'autres critères annexes peuvent être pris en considération tels l'insalubrité prouvée du logement actuel du candidat ; le nombre de personnes à charge ; le lieu de résidence ; l'adhésion à une coopérative immobilière.

Le président de l'APC concrétise la cession en établissant des actes de vente en la forme administrative ; le règlement du prix du terrain se fait auprès de la caisse du comptable communal sur la base d'une évaluation domaniale obligatoire. En fait, comment les terrains sont-ils évalués ? Quels sont les facteurs qui déterminent et influencent le prix du sol ?

---

[1]C. RAHMANI, op. , cité. , p. 282 et suivantes.

- **L'évaluation des prix des terrains**

De nombreux facteurs influencent et déterminent le prix du sol : crise de logement, rareté du sol, sur- urbanisation, site, surface, forme de la parcelle, densité, environnement socio-économique. La collectivité publique par ses investissements et ses équipements, structure et valorise en permanence la valeur du sol.

Par la cession des terrains, la commune se procure une plus-value foncière qui sera réinsérée dans l'économie urbaine sous forme d'interventions diverses : investissement, équipement, aménagement… Pourtant la commune peut déboucher sur une gestion anarchique de son patrimoine foncier (c'est le cas de la commune de Tizi-Ouzou) à cause de l'absence d'un marché qui règle selon l'offre et la demande le niveau des prix, la question du mode d'évaluation des valeurs foncières et du coût économique du sol dans le nouveau système.

Les prix adoptés par l'agence foncière sont établis par l'administration des domaines. Celui-ci est composé de la valeur vénale, l'accessibilité, la surface et la morphologie du terrain. Ce prix n'étant pas adapté au régime foncier actuel, donc c'est les ministères des finances et de l'intérieur qui élaborent une grille d'évaluation des valeurs foncières. Elle tient compte d'une part, de la situation physico-économique des wilayas en les classant de 1 à 5, signalons au passage que la wilaya de Tizi-Ouzou appartient à la classe 3 ; et d'autre part, de la qualité des terrains dans les zones intra-agglomération, en distinguant quatre types de zones par agglomération agencée dans un ordre qualitatif déclinant. La commune de Tizi-Ouzou appartient à la zone II dotée de terrains équipés et de quartiers périphériques.

Il faudra à l'avenir se préserver les communes et les élus d'une utilisation disproportionnée et excessive des réserves foncières considérées à tort, comme inépuisables et indéfinies. Ces réserves foncières si elles ne sont pas maîtrisées, rassemblées et contrôlées vont se déprécier, sous l'effet d'une « gestion douteuse » défavorisant ainsi, sous la poussée de la crise de l'habitat, une urbanisation désordonnée et une mutilation onéreuse et risquée de l'espace urbain. Si cette recommandation n'est pas prise en compte, les déséquilibres qui résulteraient risquent de devenir irrévocables.

A cela s'ajoute une gestion publique défaillante à travers « les instruments d'urbanisme (PDAU, POS, PUD, PUP, PMU, Plan de Circulation) mis en œuvre dans le

cadre de la gestion des villes qui sont élaborés selon une démarche faite d'uniformité, de linéarité et de rigidité, ce qui interdit toute adaptation aux spécificités propres à chacun des espaces urbains considérés. Face à la dynamique des villes, les dispositifs institutionnels manquent cruellement de réactivité et d'imagination, tandis que l'administration locale se caractérise par l'absence de toutes capacités managériales à même de lui permettre de faire face à la gestion urbaine et à sa complexité. Cette faiblesse s'explique aussi bien par le profil même des responsables communaux et des agents chargés de la gestion des villes, dépourvu de toute référence en matière de management territorial, voire de management tout court, que par le refus obstiné du caractère pluridisciplinaire du champ urbain, sacrifié au profit du regard exclusif et forcément réducteur de l'architecte/urbaniste… »[1].

En 1990, à l'occasion de la révision du Code communal (loi du 7 avril 1990), il a été fait obligation aux communes algériennes de se doter d'instruments d'urbanisme, qui ont été définis par la loi 90/29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, puis par les décrets exécutifs n°91/177 et 91/178 du 28 mai 1991 portant sur les procédures d'élaboration des plans d'aménagement et d'urbanisme et des plans d'occupation des sols.

La rapidité avec laquelle les études ont été réalisées n'a d'équivalent que le retard qui a été accusé pour la mise en place d'instruments d'urbanisme. Grand retard, puis empressement, qui donnent à eux seuls la mesure de l'ampleur des dommages dans la maîtrise et la gestion des villes. En effet, ces PDAU ont été achevés conjointement et en moins de quatre ans pour l'ensemble des communes, à la manière d'une mission urgente pour mettre fin à l'anarchie et réglementer enfin l'occupation des sols. Venant à la suite (quelquefois simultanément), l'entreprise d'élaboration des POS a avantagé dans un premier temps les terrains vierges et en périphérie des agglomérations alors délimitées et limitées dans leur extensions. Ces documents sont appelés POS d'aménagement. Dans un second temps, on s'est attaqué à l'intérieur des agglomérations par des POS dits de réaménagement et / ou de densification.

---

[1]D. SI- MOHAMED, op. , cit. , p. 252.

Le POS se heurtait, au moment de concrétisation du processus d'urbanisation, au fait qu'en dehors des données chiffrées (coefficients…), les aménagements projetés n'avaient pas de qualification urbaine, du fait notamment qu'il ne leur est attribué ni fonction ni un rôle dans la ville, indications que l'on ne retrouve pas dans l'analyse et les orientations du PDAU, qui est le document de source de base. Le POS est de ce fait confronté à l'absence d'un véritable projet urbain.

La loi d'orientation foncière a confié la gestion du portefeuille des communes (Article 74) aux agences foncières. Ces agences sont soumises aussitôt aux lois du marché (acquisitions et ventes), mais il leur a été confié également la mise en œuvre du droit de préemption au profit de l'Etat et des collectivités locales (Article 71). Ce nouveau dispositif institutionnel constitue une volonté de rupture avec les pratiques de gestion foncière antérieures. Toutefois cette volonté ne suffit pas d'être exprimée si sa mise en œuvre pratique pose des obstacles. En effet, cette nouvelle politique demeure limitée dans son efficacité pour plusieurs raisons : la gestion des terrains urbains ou urbanisables est conditionnée par la mise en place d'instruments d'urbanisme (PDAU et POS) et d'une gestion cadastrale. Or, la mise en place de tels instruments rencontre des problèmes d'ordre bureaucratique et culturel.

Nous pouvons conclure à l'issue de cette section que pour beaucoup d'analystes du fait urbain, la source de toutes les difficultés de la ville réside dans l'absence de maîtrise du problème foncier. Pour éviter une concentration démesurée de l'habitat, il y a lieu de rechercher une meilleure répartition géographique de l'emploi, en milieu rural, en déplaçant certains projets, dans les agglomérations secondaires, dont il faudra assurer et encourager le développement. Aussi, un mariage judicieux entre les investissements peu capitalistiques et le capital humain doit être la règle dans le monde rural, si l'on veut y maintenir une partie de la population et éviter la saturation du chef-lieu régional.

Les relations des villes entre elles, sont plus perçues comme des rapports entre des entités administratives, que sous l'angle des relations entre noyaux urbains dynamiques, pris dans leur ensemble et considérés en tant que système urbain en voie de formation. Les domaines les plus sensibles aux préoccupations élémentaires du citoyen sont l'eau, l'assainissement, l'éclairage public, la voirie, l'aménagement urbain, le mobilier urbain, les transports publics collectifs, les déchets ménagers. La section suivante sera consacrée à ces deux derniers domaines.

2-2 Difficultés des conditions de transport

Le transport urbain est une activité de production de service qui réunit les moyens humains, matériels tels que l'infrastructure, les véhicules, les techniques d'exploitation et la réglementation. L'insuffisance des transports est un critère de sous-développement. Les besoins de transports ont augmenté pour les catégories sociales aussi diverses que les travailleurs d'entreprises, les fonctionnaires, les écoliers, lycéens et étudiants en nombre sans cesse croissants, à ceux-là s'ajoutent d'autres besoins venant consolider les autres besoins de transport pour les raisons commerciales et sociales de population.

L'espace urbain est, en principe, un lieu de communication et de rencontre de l'offre et de la demande qui nécessite une certaine perméabilité pour être ouvert aux échanges mais ne doit pas être submergé par des flux et « le problème de transport est directement lié à ceux de la localisation des résidences et celle des activités »[1].

Vu les difficultés de transport qu'ont vécu les passagers face à une situation considérée comme ne pouvant plus être prise en charge par les seuls moyens de transport des entreprises publiques, l'Etat a fait appel à l'entrée sur le marché des entreprises privées de transport. En effet, dans le cadre du processus de libéralisation de l'économie nationale, le gouvernement promulgue la loi 88-17 du 10 mai 1988 relative à l'orientation et l'organisation des transports terrestres[2]. Cette loi représente un instrument juridique lié au processus de privatisation des transports de voyageurs en Algérie. Mais pourquoi un tel recours au secteur privé ? M. A. ISLI l'explique par « la régression des parcs de véhicules et de financement du renouvellement des parcs publics avec pour conséquence la hausse accélérée des tarifs et la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public si sensible à tout point de vue, économique, social et politique »[3].

---

[1] C. SÜNO et collectif, op. , cité. , p. 101.

[2]Journal officiel de la république algérienne n° 10, mars 1990.

[3]M. A. ISLI, « L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », in CH. CHANSON-JABEUR, S. MUSETTE, « Transports urbains et interurbains en Algérie », CREAD, Alger, 2002, p. 20.

2-2-1 – Quelle est donc l'appréciation générale du transport urbain et de la circulation à Tizi-Ouzou ?

En 1963, on a recensé quelques centaines de véhicules, en 1980, on a dénombré quelques dizaines de milliers d'unités. En 2011, on compte plus de 200 000 voitures pour la seule wilaya de Tizi-Ouzou (2 900 km^2) et plus de 6 millions d'unités à l'échelle nationale.

Plusieurs facteurs ont milité en faveur de l'augmentation du parc auto en Algérie en général et dans la wilaya de Tizi-Ouzou en particulier. Nous citons à titre d'exemples : l'octroi du crédit aux particuliers pour acheter des voitures étrangères, présentation de toutes les marques de voitures par les concessionnaires à Tizi-Ouzou, Ouaguenoun, Azazga…, disponibilité des magasins de vente de pièces détachées, ouverture des ateliers d'entretien et de réparation de véhicules employant des mécaniciens et des apprentis, ouverture d'une « casse » auto à Draâ-Ben-Khedda qui est alimentée par ce parc auto, présence de quatre (04) marchés hebdomadaires : Draâ-Ben-Khedda (Vendredi), Azazga (Samedi), Taboukert (Jeudi), Tala-Athmane (Vendredi).Partant de ce diagnostic, la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou constate une amélioration sensible du transport dans la ville de Tizi-Ouzou grâce aux 65 autobus et 660 taxis qui desservent dans toutes les directions périphériques de la ville[1]. Le tableau suivant nous renseigne sur le réseau existant au sein de cette ville.

Tableau n° 33 : Le réseau de transport urbain par bus

N° de la ligne	Origine/ Destination	Longueur du trajet (en km)	Tarif (en DA)	Nombre d'opérateurs	Nombre de bus	Places offertes par bus	Nombre de rotations par jour
Ligne 1	Bouhinoun	02	15	28	36	3 636	06
Ligne 2	Béni-Douala	02	15	08	19	1 919	06
Ligne 3	Timizart-Loghbar	02	15	01	10	1 010	06
Total		06	45	37	65	6 565	18

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2012.

[1]Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2012.

L'importance du transport en bus dans les déplacements permet de desservir trois lignes : Bouhinoun, Béni-Douala et Timizart-Loghbar ; 6 565 places sont proposées aux voyageurs dont 3 636 places sont offertes en direction de Bouhinoun. Cependant, cette importance relative de l'offre s'est trouvée confrontée à une demande dont l'accroissement fut rapide sous l'effet de la croissance urbaine.

Les lignes desservies par taxis collectifs sont au nombre de cinq (05) : la SONADE, l'Artisanat, l'ancienne gare routière, le Sud-ouest et celle existant à proximité du marché. Pour ce qui est des taxis individuels, on dénombre seize (16) stations. Le nombre de voyageurs transportés par taxis (collectifs et individuels) et par bus est respectivement de 49 125 et 20 910 passagers à raison de cinq rotations par jour[1].

Malgré les moyens de transports accrus, ils restent toujours insuffisants, notamment vers la Haute-ville et M'DOUHA, vu les flux importants de personnes qui convergent vers le chef-lieu régional. Selon l'enquête menée par N. AÏT SEDDIK et S. SBIHI, « 64 % des personnes interrogées ont préféré les taxis collectifs pour leur rapidité, mais la qualité du service offert est loin d'être satisfaisante à cause de l'irrégularité aux heures de pointes. Seulement 22 % des passagers enquêtés déclarent utiliser l'autobus comme moyen de transport urbain ; ce dernier est qualifié de fatiguant à 80 % car la durée du trajet, comparée à la distance parcourue, est longue à cause des encombrements, de l'indiscipline des piétons, de l'état des rues et des trottoirs, le commerce informel »[2].

Pourtant, la fonction « circuler » est une des trois fonctions (les deux autres sont les fonctions de production et de loisir) principales que doit remplir chaque ville. Le déplacement de la population représente un problème sérieux tant pour les habitants que pour les responsables municipaux.

---

[1]Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2012.

[2]N. AÏT –SEDDIK, S. SBIHI, « Le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou », Master I, UMMTO, 2012, page 8 et suivantes.

La réalité quotidienne de Tizi-Ouzou témoigne d'une situation confuse à cause de l'importance des flux migratoires (environ 500.000 habitants le jour et 100.000 le soir[1]) qui ont provoqué une saturation de l'espace et des infrastructures de la « capitale » régionale. Au niveau régional, Tizi-Ouzou exerce une attractivité directe sur les wilayas limitrophes : Alger, Boumerdes, Bouira, Béjaïa, etc.

2-2-2 – Quelles sont les retombées de la croissance urbaine ?

La ZHUN Sud (appelée communément la Nouvelle-Ville) a été construite pour mieux répondre à la demande en habitat (45 000 habitants). Sauf que dans cette zone, l'implantation d'équipements d'accompagnement et de services n'ont pas suivi. Par ailleurs, des coopératives immobilières s'implantent au centre et à la périphérie de la ville (Est, Ouest, Sud) c'est-à-dire là où il y' a une poche vide.

Ces nouvelles extensions rendent la mobilité difficile ; les équipements et services ont du mal à suivre ces recompositions urbaines. Les infrastructures existantes (prévues pour 90 000 habitants) étant saturées à cause de l'étalement urbain ; c'est pour cette raison qu'il est impossible dans l'immédiat de répondre à une demande accrue en transport urbain.

Le plan de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou favorise l'extension de la ville à travers ses périphéries Est, Ouest et Sud. En effet, la sectorisation du chef-lieu de la wilaya intègre les agglomérations secondaires de la commune telles que Boukhalfa et Rédjaouna au Nord-est, Sikh Oumeddour à l'Est et Bouhinoun et Hasnaoua au Sud. Le plan de transport tel que définit par la wilaya en 2010 prévoit trois (03) nouvelles gares :

a- la gare dite du « Pont de Bougie » pour accueillir les voyageurs venant de Tigzirt, Azeffoun, Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen ;
b- La gare dite « Route de Béni-Douala » devant accueillir les voyageurs de Béni-Douala, Ouadhias, Aïn-El-Hammam, Béni-Yenni, Larbaâ-Nath-Irathen,… ;
c- la gare de « Kaf Naâdja » venant du Sud de la wilaya, du Sud Est ou du Sud Ouest ;

---

[1]RGPH 2008.

d- La gare routière actuelle devrait accueillir les voyageurs de l'Ouest de la wilaya.

Hélas, les trois (03) gares sont sous- dimensionnées et n'offrent aucun service aux voyageurs : toilettes publiques, abribus, sécurité, restauration, cafétéria, arrêt pour voitures privées, etc.

Tableau n° 34: Répartition de la population de l'agglomération de Tizi-Ouzou par Secteur en 2008

Secteur	Identification des quartiers	Population en 2008	En %
1	Centre-ville	3 432	2, 33
2	Wilaya, daïra, Monuments aux morts, lotissement HAMOUTENE	35 107	23, 85
3	Hôpital NEDIR, Complexe omnisports, lotissement Tala	14 357	9,75
4	Université Bastos, pôle technologique, lotissement Tassada	8 673	5, 89
5	Nouvelle-Ville, Cité Boudiaf, Cité 450 logements, lotissement Bouhinoun	20 819	14,14
6	Université Hasnaoua, lotissement Veuve Amirouche, Cité les Genêts, Hôtel Lala Khadidja	13 580	9, 29
7	Cité du 20 Août, Cité 11 décembre, Cimetière Chrétien, Cité des jardins, marché de gros	5 476	3,72
8	Gare SNCF, lotissement Sud-ouest, Parc communal, Naftal	6 189	4, 20
9	Lycée El-Khansa, gare routière, Académie	39 561	26, 88
	Total	147 193	100, 00

Source : CNTC SPA-Boumerdes, « Plan de transport de la Wilaya de Tizi-Ouzou », Direction des transports, Août 2009.

Les secteurs 9, 2 et 5 concentrent respectivement 26, 88%, 23, 85% et 14, 14 % de la population soit 65% du total. Deux cent vingt neuf (229) taxis collectifs sont mobilisés sur la ligne n° 2 « l'Artisanat- Nouvelle-Ville », pour assurer en particulier les besoins de déplacements des 14 282[1] lycéens et collégiens, des fonctionnaires et des citoyens, d'une manière générale.

L'agglomération de Tizi-Ouzou est le pôle de concentration de la population et des infrastructures d'équipement et de services. Les effectifs scolaires et universitaires progressent d'une manière très significative ; l'université de Tizi-Ouzou ; à elle seule, accueille 55 000 personnes dont 49 000 étudiants, 2 000 enseignants et 4 000 techniciens et administratifs, ouvriers et gardiens.

La commune de Tizi-Ouzou, avec son grand pôle industriel d'Oued-Aïssi et ses établissements universitaires, concentre l'essentiel des services, des administrations, des activités socio-économiques et commerciales. Elle reste le pôle le plus attractif, suivie des localités situées le long de la R. N. 12 telles que Azazga (37 263 habitants), Draâ-Ben-Khedda (36 474 habitants), Fréha (28 814 habitants), Tadmaït (25 873 habitants)[2] ;

L'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest rend donc les déplacements difficiles. L'étalement urbain qui a rattrapé les communes suburbaines (Béni-Zmenzer, Tirmitine, Sidi -Naâmane, Draâ-Ben-Khedda, Béni-Aïssi, Aït-Aïssa Mimoun, ...), rallonge la mobilité quotidienne qui se complexifie, s'intensifie et maintient ces nouvelles extensions dans la dépendance du centre-ville de Tizi-Ouzou.

L'offre de transport n'arrive plus à répondre à la demande, la commune commence à s'essouffler : extension de l'habitat précaire sur les franges de la ville comme à Chaâïb, Oued-Aïssi. Malgré l'existence des dispositions réglementaires de l'habitat remontant à 1985, on assiste à la naissance de nouvelles zones d'habitat précaire. L'échec des plans d'urbanisme est évident, aucun plan n'a pu être conduit à terme.

---

[1]Plan de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009, p. 80.

[2]RGPH 2008.

2-2-3- L'offre de transport urbain

« L'offre de transport urbain désigne l'ensemble des infrastructures et équipements (voies, stations, arrêts, gares, et parc roulant) mis à la disposition des usagers pour leurs besoins de déplacement à l'intérieur de la ville »[1]. Depuis la mise en place d'un dispositif des micro-entreprises au profit des jeunes, on enregistre un nombre important d'entreprises opérationnelles dans le secteur de transport. Les fourgons, les minibus sont les moyens les plus remarquables dans les différentes stations de la ville. Le tableau suivant nous renseigne sur la situation du parc véhicules selon le type et l'âge.

Tableau n° 35 : Situation du parc de véhicules selon le type et l'âge

Types de taxis Âge	Taxis individuels	Taxis collectifs	Taxis collectifs inter wilaya	Fourgons
Moins de 5 ans	129	114	69	0
De 5 ans à 9 ans	159	141	55	67
De 10 ans à 14 ans	244	108	34	494
De 15 ans à 19 ans	307	178	134	600
Plus de 19 ans	449	44	261	57
Total	1 288	485	578	1 218

Source : Direction des transports, Wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Le nombre de taxis individuels est important, soient 1 288 taxis dont 449 ont plus de 19 ans d'âge. Les fourgons (« BOURBOUS » en kabyle, ou chenilles) occupent la deuxième place du parc roulant, soit 1 218 unités dont 600 ont entre 15 ans et 19 ans d'âge. Il n'y a pas de fourgons en circulation de moins de cinq ans. Les taxis collectifs inter- wilaya sont nombreux, mais ils sont dans un état vétuste ; ce qui n'exclut pas les pannes répétées et le risque d'exposer les voyageurs aux accidents de circulation.

[1] M. KHALADI, « Analyse du système de transport urbain dans une ville moyenne : cas de Béjaïa », in CH. CHANSON- JABEUR, S. MUSETTE, op. , cité. , p. 110.

Il n'existe pas de taxis collectifs intra- urbains ; ils sont remplacés par les fourgons et les minibus. Le tableau suivant montre parfaitement la vétusté des véhicules de transport appartenant aux opérateurs privés.

Tableau n° 36 : Répartition du parc véhicule (autobus) du transport urbain par âge

Age Opérateurs	Moins de 5 ans	De 5 ans à 9 ans	De 10 ans à 14 ans	De 15 ans à 19 ans	Plus de 19 ans	Total
Opérateurs Privés	—	2	8	4	4	18
Opérateur Public (ETUTO)	30	—	—	—	—	30
Total	30	2	8	4	4	48

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou et nos regroupements, Août 2009.

Les véhicules appartenant aux opérateurs privés sont relativement vétustes puisque 16 sur les 12 véhicules ont entre 10 et 19 ans de service. En matière de panne, ils sont beaucoup plus exposés que les 30 autobus flambants neufs mis en exploitation par l'ETUTO. Le coût d'entretien du parc roulant revient très cher à cause du prix d'achat des pièces de rechange et des salaires de la main- d'œuvre d'entretien et réparation.

On peut dire que l'aspect quantitatif de l'offre de transport urbain peut être considéré comme étant réglé avec la mise en circulation d'un nombre considérable de véhicules, mais se dessine autour des insuffisances de la qualité du service : manque de formation des transporteurs, manque d'hygiène, non respect des horaires et des arrêts, de nombreux accidents. Les diverses incitations (aides, prêts sans intérêts, exonérations fiscales…) pour l'encouragement à la création des micro-entreprises expliquent la volonté des pouvoirs publics de réduire un tant soit peu, le taux de chômage qui a été estimé à 18 % en 2010 dans la wilaya de Tizi-Ouzou. En effet, dans le cadre de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ), 3 849 porteurs de projets étaient intéressés par ce secteur.

C'est de cette manière que le secteur transport de voyageurs a capté l'attention des 1 597 micro-investisseurs pour les nombreux avantages qu'il offre : un minimum

d'équipement (un minibus, un microbus ou fourgon aménagé) et un minimum de savoir-faire attesté par l'obtention du permis de conduire en transport en commun.Par contre, pour les élus municipaux, comme nous l'avons déjà dit, leur seul but est de lutter contre le chômage qui touche une grande partie des jeunes. C'est donc une sacrée chance pour tout jeune voulant sortir de la spirale de l'oisiveté, car c'est très facile de se voir délivrer par le service de la wilaya une autorisation d'exploitation.

Voilà comment le réseau de transport s'est développé, non pas pour répondre aux besoins en transport des voyageurs mais pour lutter contre le chômage. Très vite, la circulation devient problématique et l'APC de Tizi-Ouzou doit prendre à bras le corps le problème de la circulation, des hommes, des marchandises … Parmi les points noirs de la circulation, on peut relever le non- respect des horaires, la circulation perturbée, la conduite dangereuse. Toutes ces économies externes négatives ont forcé la ville de Tizi-Ouzou, par le biais de la direction des transports, à établir un énième plan de circulation qui est en voie de réalisation. En ce qui concerne le réseau routier, eu égard à la contrainte du relief accidenté, les rues sont tracées là où elles sont réalisables et non là où elles doivent l'être. Le réseau de transport n'a pas été accompagné des mobiliers urbains nécessaires tels que les abribus qui doivent être plantés sur les trottoirs, les stations, les signalisations[1]. Dans ces conditions, les véhicules observent les arrêts sur la voie gênant réellement la circulation.

Le chargement et le déchargement des passagers se fait sur la voie publique ou la chaussée, il n'ya ni les horaires ni les noms des arrêts. A priori, la notion de service public n'est pas présente dans la mentalité de tous les transporteurs ; dès que la demande baisse (c'est-à-dire à partir de 18 heures), on rentre au garage… Il faut donc « assurer un service urbain régulier, c'est-à-dire assurer un service continu tout au long de la journée et répondre à des besoins spécifiques : le service continu et indispensable pour assurer aux usagers une garantie d'offre et une sécurité quelles que soient les circonstances »[2].

---

[1] Nous avons observé sur le terrain, que ce mobilier urbain est en cours d'installation.

[2] L. GARGAILLO, O. PLANCHE, « Les transports interurbains : des transports pour demain », éd. Celse Les Presses du Management, Paris, 1994, p. 67.

Le réseau est sous-utilisé, il y a lieu d'améliorer le service avec moins de moyens car ce n'est pas le nombre pléthorique de véhicules qui fait la qualité du transport urbain. Ces transporteurs, en surnombre, travaillent de manière anarchique ; le nombre élevé d'opérateurs implique un manque de qualité dans le service rendu aux clients parce que l'accès à la profession semble facile en l'absence d'obstacles qui peuvent servir à choisir les bons transporteurs. Depuis 2009, l'APC a créé une régie communale de transports urbains (Etablissement de Transport Urbain de Tizi-Ouzou « ETUTO »), dotée d'une flotte de 40 autobus.

Grosso-modo, la situation du transport urbain à Tizi-Ouzou n'est en fait que la conséquence d'une libéralisation faite pour répondre au besoin pressant de la résorption du chômage ; le nombre de transporteurs et la qualité du transport le montrent aisément. Les responsables municipaux avaient agit comme si l'offre de transport ne se détermine que par la disponibilité d'un nombre de véhicules introduit dans la circulation. A ce niveau d'analyse qu'en est- il de la demande ?

2-2-4- La demande de transport urbain

Le prix, la vitesse, la qualité du service et le respect de la réglementation sont les principales caractéristiques de la demande en service de transport. L'offre de transport urbain répond à une demande émanant des clients ou usagers. Plusieurs facteurs déterminent cette demande dont les principaux sont la longueur du trajet, les motifs du déplacement, la disponibilité des moyens de transport et les tarifs pratiqués.

2-2-4-1- La longueur du trajet

L'absence de l'élaboration d'une véritable stratégie de transport et de déplacement de la ville a lourdement pesé sur la demande en transport urbain. Les pouvoirs publics se sont contentés de faire face à la demande en logement sans pour autant se soucier des enjeux économiques de la ville. L'urbanisation anarchique de la ville a généré une offre pléthorique sur certaines lignes et une absence quasi-totale de moyens de transport sur d'autres ; ce qui empêche, en fait, l'accès rapide des individus résidant à la périphérie aux biens et services disponibles au centre- ville. Pour faire face à cette situation, la direction des transports a mis en place 18 opérateurs privés dont la capacité de chaque bus varie de 70 à 100 places.

Depuis le mois de mars 2009, une entreprise de transport est entrée en activité, ses services sont assurés par 40 bus desservant six lignes.

2-2-4-2 Les motifs de déplacement

Le fonctionnement urbain, fondé par essence sur des échanges multiples, est à l'origine des flux diversifiés : les migrations de population, les flux de marchandises et les transports sont indispensables aux activités humaines, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, des services marchands ou non. Les déplacements de personnes et de biens sont de plus en plus intenses.

La ville de Tizi-Ouzou est marquée par une intense mobilité quotidienne. La municipalité est intervenue pour répondre aux besoins pressants en déplacement de la population par l'ouverture du marché de transport au secteur privé. Soudainement, le parc de véhicule en circulation toutes catégories confondues s'est, considérablement accru.

D'une manière générale, la privatisation des transports urbains a aidé en partie la prise en charge des problèmes de transport, mais ce service public reste toujours insuffisant à cause de l'étalement urbain qui a rattrapé les communes suburbaines, rallongé la mobilité quotidienne et maintenu ces nouvelles formes d'extension dans la dépendance du centre-ville ; cette extension récente de la ville de Tizi-Ouzou a rendu les déplacements difficiles.

Les raisons qui peuvent amener un individu à emprunter un transport en commun sont l'école et les déplacements professionnels ; ces déplacements sont dits « obligés ». A ceux – là, s'ajoutent des déplacements de « services » car il n' y a pas que la population résidente qui emprunte le réseau de transport urbain, il y a également les non-résidents qui s'y rendent chaque jour à partir des communes les plus reculées sollicitant les services spécialisées (hôpital, polyclinique, maternité, avocat, bureaux d'études, université, écoles privées, boutiques de luxe, ...).

La localisation des infrastructures sociales a contribué aussi aux motifs de déplacement de la population. Leur concentration dans la ville de Tizi-Ouzou s'est faite au détriment des autres agglomérations de la région kabyle. On relève aussi des contraintes de déplacement pour les soins hospitaliers qui posent un véritable problème de distance.

En somme, les motifs de déplacement peuvent être le travail, le marché, le shopping, les affaires administratives, les loisirs, les visites familiales. Les déplacements pour le travail sont les plus dominants. Leur ampleur est liée à l'étalement urbain ; aux heures de pointe, ces déplacements créent la congestion ; toutes les entrées et sorties de la ville de Tizi-Ouzou sont paralysées. A titre d'exemple, un taxi urbain « collectif ou individuel » empruntant n'importe quelle artère menant au centre- ville met 1 heure à 1h 30' pour arriver à destination. Il arrive que des clients descendent du taxi avant qu'ils n'arrivent à destination, car il est plus rapide de marcher à pied que d'emprunter les transports urbains entre 7h 30 mn et 9h du matin et entre 12h-14h et 15h-18h[1].

Nos observations sur le terrain nous amènent à constater un certain déséquilibre entre la localisation des activités économiques (COTITEX, ORLAC, zones d'activités à Draâ-Ben-Khedda, Electro-Industries à Azazga, la zone industrielle à Oued-Aïssi, les directions régionales au centre-ville ainsi que les sièges administratifs) et le lieu de résidence des travailleurs. Ce déséquilibre a une incidence directe sur le déplacement des travailleurs vers leur lieu de travail.

2-2-4 – 3 La disponibilité des moyens de transport

Les déplacements urbains supposent le recours à différents moyens de transport, outils de la mobilité et de l'échange. L'infrastructure de transport est donc un élément fondamental de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire. Cependant, le développement économique, la répartition des commerces et services et de l'industrie, l'agencement des quartiers, l'étalement de l'espace, la séparation des lieux de travail et de l'habitat imposent le déplacement des personnes et les mouvements de marchandises.

---

[1] Enquête de terrain Mai- novembre 2006. L'université de Tizi-Ouzou est répartie sur plusieurs sites de la ville : Hasnaoua I, Hasnaoua II, Bastos, Boukhalfa, Oued –Aïssi, Tadmaït, l'habitat, Tamda. Ces différents sites abritent des étudiants qui ne sont pas logés dans les résidences universitaires. Ils utilisent donc les transports urbains. A cela s'ajoutent les travailleurs, les enseignants et les fonctionnaires de l'université qui se déplacent avec leurs véhicules personnels et dans les transports de l'université, ou vont au travail à pied grâce à la proximité entre le lieu de travail et leur domicile.

« Les conditions de la circulation, c'est-à-dire l'accessibilité à la ville, les relations intra-urbaines et la connexion avec l'extérieur reposent sur des moyens de transport individuels et / ou collectifs, privés et publics et des voies dans la qualité dépend, dans toutes les villes, de leur position d'éléments naturels »[1].

La loi du 10 avril 1988 portant organisation des transports terrestres prévoit que « l'exploitation des transports collectifs urbains (transport de personnes) peut se faire en gestion directe par les collectivités, en régie, ou confiées à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de convention, ce qui a entrainé une amélioration quantitative de l'offre »[2]souligne P. Laborde.

Les transporteurs du secteur privé ont satisfait les besoins essentiels de mobilité pour la majorité des résidents et des visiteurs. Leurs contributions sont devenues donc primordiales pour le fonctionnement de la ville de Tizi-Ouzou. Sans oublier de signaler que le secteur transport a permis de créer des emplois occasionnés par la capacité réduite des véhicules (dont le nombre de places varie de 5 à 24) et a multiplié l'offre en desservant les quartiers et le centre-ville du chef-lieu régional. Ce secteur de transport urbain a généré des revenus immédiats et cela a induit une augmentation accrue en nombre de véhicules en circulation.

2-2-5 Les modes de transport

Jusqu'en 1968, la majorité des déplacements se réalisait à dos d'ânes, de mulets et parfois à pieds. Les abreuvoirs pour animaux n'ont disparu de Tizi-Ouzou qu'en 1970, avec le plan de modernisation urbaine. La motorisation des déplacements s'est faite progressivement à partir des années 1970. Depuis les années 1980, les ânes et les mulets ont disparu du paysage de la ville de Tizi-Ouzou. Antérieurement à 1998, le transport collectif a dominé le système de déplacement dans la ville de Tizi-Ouzou, cependant il a perdu de son influence après la libéralisation du marché des transports à cause de la liquidation de

---

[1] F. BENNOUI, « Les transporteurs ruraux facteur de développement dans la daïra de Blida », in E. DORIER-APPRILL, « Villes et environnement », éd. SEDES, Paris, 2006, p. 145.

[2] P. LABORDE, « Les espaces urbains dans le monde », éd. Nathan, Paris, 1989, p. 134.

l'Entreprise Communale de Transport Public (ECOTRAP) qui fonctionnait grâce à la participation financière publique. Après la dissolution de cette entreprise, son personnel a procédé à l'acquisition du matériel roulant pour échapper au licenciement d'une part, et profiter du prix de cession des bus, d'autre part.

Depuis le transfert du patrimoine de l'ECOTRAP au secteur privé, le transport en commun privé, qui s'effectue en autobus, entre en concurrence avec le transport privé de taille réduite (minibus, taxis collectifs, taxis individuels, fourgons-aménagés) qui occupe une place très importante voire prédominante dans la ville de Tizi-Ouzou.

Le transport par taxi « est pris en charge par le secteur privé en faisant l'attribution d'une réglementation spécifique en matière d'affectation des licences d'exploitation (décret 86-287 du 9/12/1986), du fonctionnement général (arrêté du 8/8/1993) et de la tarification (arrêté du 4/7/1994) »[1].

Le transport privé désigne « les opérateurs de véhicules à la propriété atomisée et aux modalités de gestion décentralisées auprès des équipages (chauffeurs, receveurs) et non soumises à la comptabilité officielle »[2]. D'où l'absence de billetterie qui est le seul moyen de connaître la recette moyenne. Le nombre de chauffeurs de taxis est de 3 581 dont 12 doubleurs. Sur les 13 595 licences attribuées, 3 569 sont exploitées. Ces conducteurs ont entre 6 à 15 ans d'ancienneté dans la profession[3].

La caractéristique de ce type de transport est son atomicité ; les véhicules exploités sont de faibles capacités, ils regroupent la gamme suivante :

a- Les minibus de 30 à 40 places ou les microbus d'une douzaine de places ;
b- Les taxis urbains collectifs de 4 à 6 places, utilisant des voitures particulières et ils circulent en nombre très important à l'intérieur du périmètre urbain et à la périphérie ;

---

[1] Ch. CHANSON-JABEUR, S. MUSETTE, op. , cité. , p. 22.

[2] Ch. CHANSON-JABEUR, S. MUSETTE, op. , cité. , p. 180.

[3] Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

c- Les taxis individuels assurant des courses à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville. Par ailleurs, une station située en face de la gare routière comprend un grand parc de taxis, exploitant les lignes de grandes distances (Alger, Ouargla dont Hassi - Messaoud, Blida, Béjaïa, Boumerdes, Rouïba, Bordj-Ménaïel, Dellys, Bouira, Tipaza, Oran) [1].

d- les autobus : 48 autobus (dont 18 appartiennent au secteur privé), assurent le transport public. L'ETUTO a préféré faire ses débuts avec quelques lignes seulement selon une plage horaire se situant entre 5 h du matin jusqu'à 20 h du soir. D'une capacité de 100 places, ces navettes offrent toutes les commodités requises pour le mini trajet urbain.

La mission première de l'ETUTO étant de « ramasser » les flux des voyageurs qui rallieront le centre-ville en direction des gares intermodales situées à la périphérie de la ville. L'ETUTO est appelé à moyen terme à transporter quelque 30 000 passagers jour[2].

Le plan de circulation établi initialement n'a jamais été respecté par les 680 chauffeurs de taxis qui assurent un seul axe, celui de la nouvelle- ville - artisanat. Les usagers désirant se rendre à la périphérie sont pénalisés. Pour faire face à ce problème, le nouveau plan de circulation fonctionne selon une nouvelle organisation et concerne les transporteurs par autobus et taxis (collectifs et individuels). De nouvelles lignes de transport et de stations sont créées à l'intérieur de la ville de manière à ce que toutes les cités et artères soient desservies.

A partir de chaque station, les taxis font des rotations, en prenant un itinéraire défini pour revenir au point de départ. Afin de régulariser le transport, chaque taxi est identifié à sa nouvelle station par un numéro, et ce, pour que le transporteur respecte la station et l'itinéraire qui lui sont attribués. Pour le transporteur urbain par autobus, le nouveau plan a inclut sept (07) stations, les autobus font des rotations en circuit fermé. Le tableau suivant nous donnera les lignes empruntées par les bus de l'ETUTO.

---

[1]et [2] Idem.

Tableau n° 37: Lignes de transport assurées par les bus de l'ETUTO

N° de la ligne	Départ	Destination	Conditions de circulation	Principaux quartiers desservis
1	Naftal	Timizart Loghbar	Très difficile au centre-ville (le tronçon compris entre les trois trémies)	Lotissements Talla-Allam, Cité Zone-Ouest, Cité 204 logts, Lotissement Sud-ouest, Cité 11 Décembre, Cité 5 juillet, Centre-ville, Cité des fonctionnaires, Cité Malouli
2	Station Bouhinoun	Centre-ville par Boulevard Stiti	Très difficile au niveau de : -carrefour Makhlouf, Khodja Khaled, Belhadj ; Centre-ville ; Stationnement gênant le long de la rue Lamali Ahmed et la rue des frères Beggaz	Cité 450 logts, Cité Louanchi, Lotissement Louggar, Lotissement Bouaziz, Cité du 11 Décembre, Cité du 5 juillet, Centre-ville, Lotissement Tala, Cité Nedir, Lotissement Hasnaoua, Bastos, Cité Boudiaf, N-ville
3	SAA (N-Ville)	Centre-ville	-Circulation ralentie sur la rue des frères Belhadj et au niveau du carrefour du 20 Avril ;- Circulation difficile au centre-ville ; - Stationnement gênant le long de la rue des frères Belhadj	Cité Djurdjura, Cité Boudiaf, Université Hasnaoua, Lotissement Tala, Lotissement Zidane, Cité Tasseda, L'Habitat, Lotissement Malouli, Cité des fonctionnaires, Centre-ville, Cité du 5 juillet, Cité du 20 Août, Cité du 11 Décembre, Lotissement Bouaziz, N-ville
4	Station Bouhinoun	Centre-ville par la N-ville	Très difficile au niveau de : la rue des frères Beggaz, la rue Lamali Ahmed, la rue Khodja Khaled, Carrefour du 20 Avril, l'intersection de la rue Lamali Ahmed et l'Avenue Abane Ramdane, stationnement gênant le long de la rue des frères Beggaz	Cité 450 logts, Cité Louanchi, N-ville, Cité Boudiaf, Bastos, Lotissement Hasnaoua, Cité Nedir, Centre-ville, Cité 200 villas, Lotissement Aïn Soltan, Lotissement DIF, Amirouche, Cité zone Ouest
5	Station Timizart-Loghbar-Hôtel Pont de Bougie	Amraoua par la Haute ville	Bonne sauf au niveau du carrefour M'Douha, stationnement gênant sur la rue Yahia Chérif	Cité Malouli, Cité M'Douha, Cité des fonctionnaires, Cité 19 mai 1956, Lotissement Hamoutène, Cité Le Cadi, Aïn Hallouf, Aïn Soltan, Hauteurs du centre-ville, Cité des 200 villas, Lotissement DIF, Amirouche, Cité zone Ouest
6	Station Oued Falli	Station Béni-Douala par la N-ville	Circulation au ralentie tout au long de la rue des frères Belhadj, stationnement gênant tout au long des frères Beggaz	Lotissement du Sud-ouest, Lotissement Bouaziz, Nvelle-ville, Cité Boudiaf, Université Hasnaoua, Lotissement Tala, Lotissement Zidane, Cité Tasseda, L'Habitat

Source : Tableau reconstitué à partir des informations recueillies auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

L'autobus est le véhicule le plus couramment utilisé pour assurer le transport collectif en milieu urbain ; il constitue d'ailleurs le mode exclusif de la plupart des réseaux. Quant aux taxis individuels de la ville de Tizi-Ouzou, ils sont affectés vers 17 nouvelles stations érigées entre le centre- ville, la nouvelle- ville, M'DOUHA, la Haute ville et le lotissement Sud- Ouest.

Le nouveau plan de circulation a intégré la régulation de toutes les aires de stationnement pour éradiquer les parkings payants aménagés illégalement à travers toutes les ruelles de la ville. Les responsables locaux se sont penchés sérieusement sur le problème de congestion de circulation à commencer par le transport suburbain. Avec la construction des gares prévues, « toutes les stations de fourgons sont délocalisées vers ces sites, et les transporteurs urbains font la liaison à partir de ces stations vers le centre- ville »[1].

Hélas, pour l'instant, les élus locaux ont réglé le problème de transport mais pas celui de la circulation. L'absence d'aires de stationnement et leur matérialisation provoque un sérieux encombrement et contraint les fourgons et les taxis à s'arrêter n'importe où : c'est un défi majeur que doit relever l'APC de Tizi-Ouzou pour régler le problème de circulation qui affecte la ville de Tizi-Ouzou, notamment ses principales artères.

La diffusion du transport par taxis collectifs ou individuels s'est généralisé à partir des années 90 pour absorber le sous-emploi des jeunes ruraux ou citadins, notamment les sans-emplois, encouragés dans le cadre de l'ANSEJ avec l'achat du véhicule approprié pour le transport.

Cette offre de service constitue une source de revenus qui rentrent dans le budget de la municipalité organisant autour d'elle cette activité de transport. Plusieurs transporteurs travaillent en ville ; 3 468 cartes professionnelles ont été établies jusqu'au 30 / 06 / 2009[2]. A côté des moyens de transport collectifs, deux autres moyens de transport individuels sont à dénombrer : la marche à pied et l'automobile :

---

[1] Information recueillie auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

[2] Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

a- la marche à pied : les résidents effectuent leurs déplacements à pied pour aller au travail, faire le marché, rendre visite aux proches, se rendre à l'école, se promener en ville, recevoir des soins. C'est un mode de transport rapide pour les citadins car le temps de déplacement moyen à pied se situe entre 5 à 20 minutes selon les quartiers[1] ;
b- l'automobile : elle a joué un rôle crucial dans l'avènement d'une mobilité urbaine généralisée. Gabriel Dupuy souligne que « la voiture est urbaine en ce sens qu'elle est moyen de liaison avec la ville (ou bourg), instrument de désenclavement, d'urbanisation du mode de vie rurale »[2].

La motorisation est une condition de l'accès du milieu rural à la modernité. On remarque un usage accru de l'automobile au détriment des transports collectifs. Cet accroissement du nombre de véhicules individuels en circulation s'explique par l'octroi des crédits pour l'achat de voiture par les banques d'une part, la présence de concessionnaires pour toutes les marques de voitures étrangères connues (Renault, Peugeot, Toyota, Chevrolet, Daewoo…) d'autre part, autorisations d'importation de véhicules de moins de trois ans, enfin. Nous assistons, depuis quelques années, au « grignotage progressif » des transports collectifs par l'automobile où plusieurs foyers possèdent 4 à 5 voitures ! Nous observons une montée progressive du poids de la voiture particulière. La bi- motorisation, voire la multi-motorisation, est en train de voir le jour.

Les transports en commun ou collectifs, subissent encore la concurrence déloyale du secteur informel. Les clandestins sont des transporteurs qui ne sont pas soumis aux règles formelles de gestion (comptabilité, paiement des impôts, paiement des cotisations sociales, temps de travail, établissement de carte d'itinéraire) et il n'y a aucune règle juridique qui les lie à la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou. Ils échappent donc à l'autorité des pouvoirs publics à cause de la faiblesse du dispositif institutionnel de gestion des transports et de la circulation.

---

[1] Notre observation sur le terrain.

[2] G. DUPUY, « L'auto entre ville et campagne », in Ch. CHANSON-JABEUR, S. MUSETTE, op. , cité. , p. 374.

Le transport informel par taxi s'est développé (mais nous ne pouvons pas l'apprécier à sa juste valeur par faute d'enquête sur le terrain) à cause des opérations de licenciement des travailleurs ou ceux qui ont un bas salaire, cela constitue un complément naturel de leur activité principale. Cette catégorie de personnes est généralement des chefs de familles qui ont besoin de revenus pour subvenir aux besoins de leur progéniture.

Cependant, pour mettre fin à ce type de transport, la loi 87-89 du 10/02/1987 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de circulation routière a régi les infractions et les sanctions qui seront sous le contrôle des autorisations d'exploitation sur la présentation par le transporteur d'une carte d'itinéraire. Le transporteur clandestin n'a pas totalement disparu ; la bicyclette, la moto, la mobylette…n'existent pas à Tizi-Ouzou. Son relief ne s'y prête pas ; l'habitude n'existe pas non plus.

2-2-6 Transport et organisation de l'espace

Le système de transport dans le chef-lieu régional est décomposé en trois modes soit la marche à pied, l'utilisation du véhicule particulier et les transports collectifs soit par taxis ou par bus. Face à ces différents modes de transport, la réalité quotidienne à Tizi-Ouzou témoigne d'une situation confuse à cause d'une politique urbaine désarticulée où les infrastructures sont saturées, conjuguées à un déséquilibre entre le centre et la périphérie. En tant que chef-lieu de wilaya, la ville de Tizi-Ouzou accueille chaque jour des flux de personnes et de marchandises toujours croissants. La voirie héritée est de plus en plus inadaptée aux besoins vu l'ampleur des flux jusque-là inconnue occasionnée par le développement croissant de la motorisation pour les déplacements quotidiens et le nombre de personnes en mouvement.

L'encombrement des principales artères de la ville (Avenue ABANE Ramdane, Carrefour MAKHLOUF, rue KHODJA Khaled, boulevard BELHADJ, rue LAMALI Ahmed, rue des frères BEGGAZ, carrefour du 20 Avril, rue des frères MANKOUR, carrefour M'DOUHA) est généré par la circulation automobile. L'augmentation de la circulation et la saturation des voies ont conduit les responsables municipaux à trouver des solutions d'adaptation et de restructuration de quelques ruelles à sens unique, de quelques systèmes de signalisation réglés par ordinateur installés dans certains carrefours, particulièrement sujets aux embouteillages, tels que, le carrefour du 20 Avril, le carrefour de la rue LAMALI Ahmed, à l'entrée Ouest de Boukhalfa, le carrefour de la gare routière, des

600 logements…De même, la limitation du stationnement a été la principale mesure instaurée pour dissuader les conducteurs à ne pas solliciter le centre- ville pour garer. Toutes les ruelles situées aux alentours de la Rue principale « ABANE Ramdane » sont transformées, par des jeunes chômeurs, en « parkings payants », sans autorisation municipale ! Les prix pratiqués sont en moyenne de 30 DA.

La circulation automobile de l'avenue « ABANE Ramdane » peut être limitée par l'amélioration des voiries qui l'entourent et l'aménagement des parkings souterrains. Le plan de circulation établi par l'APC a pour but de renforcer la desserte des transports en nombre suffisant se caractérisant par une grande capacité de transport et un encombrement plus faible. A cela, s'ajoute l'élargissement des chaussées dans plusieurs quartiers : route du polyvalent, rue des frères BELHADJ, l'aménagement des carrefours les plus sensibles : trois trémies ont été réalisées au centre- ville (sur la R N 12) et une arche au carrefour du 20 Avril sans oublier la rocade sud qui absorbe une partie de la circulation de transit et celle des poids lourds. La rocade nord et en cours de réalisation. Le plan de circulation actuel compte donner la priorité au transport en commun[1]en autobus et trolley car une grande partie des habitants ne disposant pas de véhicules. C'est donc un segment important que les pouvoirs publics doivent prendre en charge en leur assurant un moyen pour se déplacer. L'intérêt général voudrait que la grande majorité des déplacements puissent s'effectuer à moindre frais, avec le minimum d'infrastructures, de véhicules, de personnel et d'énergie consommée, c'est-à-dire en utilisant des transports en commun.

Le projet emblématique de prolongement de la voie ferrée Tizi-Ouzou – Oued –Aïssi, inscrit depuis 1990 n'a jamais trouvé les financements nécessaires à sa réalisation jusqu'à ce qu'il soit enfin repris en 2004. Il a été réceptionné en juin 2010[2]. Cette réalisation va certainement occasionner des économies externes pour les entreprises implantées dans la zone industrielle AÏSSAT Idir (Oued- Aïssi) et pour le futur pôle universitaire de Tamda.

---

[1] C'est le mode de circulation, de transport le plus élémentaire ; son efficience, pour le moment, est limitée car il subit tous les inconvénients de la circulation automobile.

[2] L'extension de la voie ferrée Tizi-Ouzou-Oued-Aïssi est d'une longueur de 14, 5 km. Elle comporte cinq ouvrages totalisant 600 ml, 3 tunnels de 1 027 ml, quatre gares dont trois intermodales.

2-2-7 Les coûts de transport

Les coûts de transport sont à la charge des clients ou des usagers (à l'exception des personnels exonérés). La marche à pied n'occasionne aucune dépense, mais les coûts deviennent importants avec l'automobile. L'usager préfère le transport individuel à cause de sa flexibilité d'utilisation et les charges qui lui semblent supportables (carburant, frais d'entretien et de réparation).

Les coûts dits « sociaux » viennent s'ajouter aux dépenses liées aux transports urbains ; ils se composent des frais de voirie et d'infrastructures, de l'allongement des distances à parcourir qui limite l'efficacité de la couverture dans les quartiers de faibles densités aux déplacements aux heures de pointe, de l'exploitation des services (entretien, réparation, amortissement...), des coûts de la sécurité. Le mazout et l'essence sont bon marché (dix fois inférieur qu'en France). En dehors du transport universitaire qui est gratuit, livrons quelques prix/tarifs pratiqués par les différents moyens de transport publics/privés, collectifs/individuels pour l'année 2012 : camionnette (400-600 DA), camion inférieur à 10 tonnes (2 000-3 000 DA), camion supérieur à 10 tonnes (3 000- 5 000 DA), taxi intra-urbain (150 DA), taxi inter-gare (200 DA), microbus (15 DA), autobus (20 DA). Entre 2010 et 2012, les hausses ont été de 50 %. Le prix du billet est estimé à 20 DA / km !, lequel ne permet pas de récupérer toutes ces charges en particulier les frais d'entretien et d'amortissement par les 18 opérateurs privés. L'ETUTO fixe le prix de sa prestation à 15 DA / km.

En conclusion, nous pouvons dire que la fonction « circuler » doit-elle être prise en compte au même titre que les autres (habiter, travailler, loisirs) ? Dès lors, la ville répondra-t-elle à chacune de ces fonctions ? Le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport est causé essentiellement par l'insuffisance des transports collectifs en temps opportun, au faible équipement des ménages et à l'absence des politiques de transport public. Les règles de circulation y sont rarement respectées ; à cela s'ajoute le non- respect du tracé des lignes attribuées du fait que des quartiers se trouvent non desservis par le transport à cause de la dispersion de l'habitat. L'urbanisation désordonnée a occasionné ainsi une inadéquation structurelle des transports urbains avec le développement du pôle urbain de Tizi-Ouzou.

La congestion du centre a commencé avec la circulation automobile ; la voirie héritée de la période coloniale est de plus en plus inadaptée aux besoins car les flux ont pris une ampleur jusque- là inconnue avec le développement croissant de la motorisation pour les déplacements quotidiens et la masse de personnes en mouvement.

Le parc automobile a augmenté et les servitudes du site aggravent les conditions de déplacement : d'où la congestion du centre- ville ; d'ailleurs à chaque bouchon, les transporteurs inventent des itinéraires les arrangeant. Les passagers sont les « otages » des transporteurs qui ignorent la notion de service public.

La mise en place d'un nouveau plan de transport dans le chef- lieu régional a porté sur la création de l'ETUTO devenue opérationnelle depuis le mois de mars de l'année 2009. Il est également prévu la réalisation de cinq (5) gares intermédiaires. Ce projet générera 1200 emplois dont 800 emplois indirects[1], nous rappelle le directeur des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou. La direction des transports a décidé de maintenir le nombre de taxis en service, de bus et de fourgons en activité dans le but de répondre aux flux des voyageurs de onze (11) daïras qui transitent par la « capitale » régionale. Au total, six (6) nouvelles lignes ont été ouvertes en ville et 40 abribus, dont 20 sont déjà réalisés.

Ce nouveau plan de transport permettra-t-il alors de désengorger un tant soit peu la ville et assurer un transport de masse de qualité, avec le prix abordable de 15 DA. Le transport public permet des densités plus importantes alors que le transport individuel favorise une desserte plus fine des territoires. Les transports en commun permettent également de faciliter la circulation ; ils n'occupent en outre que peu d'espace de stationnement public. La congestion du trafic automobile tend aujourd'hui à considérer les transports en commun comme un moyen de préserver l'espace, notamment en milieu urbain.

Hélas, le projet social génère toujours des inconvénients, notamment des économies externes négatives. Dans l'ensemble, les économies d'urbanisation sont malgré tout supérieures au total des déséconomies urbaines car l'essentiel des activités et la majorité de la population se trouvent localisées dans ce réseau urbain émergent.

---

[1] Information recueillie auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Section 3 : Gestion des déchets ménagers à Tizi-Ouzou : une conséquence du développement économique et du progrès social

La propreté d'une ville, son hygiène, son bon vivre, son ambiance, ses offres de loisirs, de tourisme, ses espaces verts, son civisme, etc. sont autant de valeurs de localisation, de facteurs d'attractivité. Tizi-Ouzou réunit-elle tout cela ? Comment « vendre » Tizi-Ouzou en améliorant son hygiène, sa propreté en la rendant plus compétitive ? Ce thème doit être traité comme un avantage « construit » de compétitivité et comparatif.

La gestion des déchets consiste en la collecte, le transport, le traitement (le traitement de rebut), la réutilisation ou l'élimination des déchets, habituellement ceux produits par l'activité humaine, afin de réduire leurs effets sur la santé humaine, l'environnement, l'esthétique ou l'agrément local. L'accent a été mis ces dernières décennies, sur la réduction de l'effet des déchets sur la nature et l'environnement et sur leur valorisation.

La gestion des déchets concerne tous les types de déchets, qu'ils soient solides, liquides ou gazeux, chacun possédant sa filière spécifique. Les manières de gérer les déchets diffèrent selon qu'on se trouve dans un pays développé ou en voie de développement, dans une ville ou dans une zone rurale, que l'on ait affaire à un particulier, un industriel ou un commerçant. Seuls les déchets non toxiques seront abordés dans cette section ; ils sont sous la responsabilité des autorités locales, alors que les déchets toxiques seront sous la responsabilité des industriels.

Dans la ville de Tizi-Ouzou, les amoncellements de déchets, de détritus le long des routes, de décharges sauvages menacent la santé dans les secteurs résidentiels. On dénombre plusieurs problèmes environnementaux, notamment la gestion des ordures ménagères, les gravats, les eaux usées, le reboisement des trottoirs, l'hygiène en général et l'incivisme des habitants. La gestion des déchets est importante du point de vue de la gouvernance[1].

---

[1] La **gouvernance** a trait au rôle de l'Etat dans la société, à la gestion, bonne ou mauvaise, des activités socio-économiques dans les secteurs public, privé et communautaire, ainsi qu'au degré de participation de la société civile à la gestion de la société dans son ensemble.

La densité élevée de la population (1 340 habitants au km^2 en 2009)[1] et la concentration d'activités économiques dans la ville de Tizi-Ouzou signifient que les déchets produits ne peuvent être éliminés efficacement de façon individuelle. La gestion des déchets constitue une question fondamentale pour l'environnement.

Jusqu'aux années 1960, l'Algérie en général ne produisait pas ou peu de déchets (inférieur à 1 kg/habitant). Le modèle de consommation était rustique et sous-développé. La population ne dépassait pas les 11 millions d'habitants.

La décennie 1980 marque le « take-off » ou décollage de la production conséquente des déchets ménagers et autres ; chaque habitant produisait plus ou moins 3 kg/jour. La population est passée à 27 millions d'habitants.

C'est à partir des années 2 000, que la production des déchets explose. La population est supérieure à 35 millions d'habitants ; l'urbanisation est proche de 80 %. La production de déchets par habitant est supérieure à 6 kg/jour.

L'urbanisation rapide de la ville de Tizi-Ouzou a entraîné des détériorations de l'environnement suite à l'accumulation des déchets. Notre problématique consiste alors à répondre aux questions suivantes : Comment se présente le problème de gestion des ordures ménagères à Tizi-Ouzou ? Quels types de déchets produisons-nous ? Que faire de tous ces déchets ? Comment sont-ils collectés ? Que deviennent-ils ? Les résidents de la ville bénéficient-ils tous du service de la collecte ? Quelles sont les méthodes de gestion des déchets solides ? La ville dispose- t- elle des moyens humains, matériels et financiers pour assurer la collecte, l'évacuation et le traitement des déchets ? En d'autres termes, y-a-t-il des ressources mises à la disposition de la municipalité pour la gestion de ses déchets ? Les difficultés variées et complexes que connaît la ville de Tizi-Ouzou, particulièrement liées aux déchets, remettent-elles en cause la capacité de gouvernance de l'administration municipale ? Quel est donc le rôle de cette collectivité dans la gestion des déchets et quelle est la contribution des citoyens pour l'entretien de leur ville ? Pour les usagers de la ville et les économistes, tous les déchets urbains sans exception, constituent des économies urbaines négatives.

---

[1] DPAT, Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, n° 25, édition 2010, p. 8.

Ils dégradent la ville, ils sont répulsifs ; ils dégradent l'hygiène, le cadre de vie, l'environnement en général. Ils produisent des coûts pour les municipalités.

Tizi-Ouzou souffre du problème de la dégradation de son environnement ; le problème majeur auquel elle est confrontée, est lié à la gestion des déchets générés par les ménages, les commerçants, les administrations, les marchés informels, les artisans, les menuiseries, etc. La situation est critique et les dégâts sont importants à cause du problème d'évacuation des déchets urbains quotidiens. A la périphérie immédiate, toutes les routes sont jonchées de tas de gravats, cannettes de bière, de bouteilles en plastique, de sachets des ordures ménagères…

La ville présente de nombreux points de déchets illicites ; ceux-ci portent atteinte à sa salubrité et son environnement. Sachant que ces lieux de décharges sauvages implantés en milieu urbain ne répondent nullement aux critères d'hygiène et de protection du cadre de vie. Mais ces points de dépôts ont trouvé leur existence du fait de l'insuffisance des moyens de collecte, des éboueurs mal payés (plus ou moins 9 000 DA/mois), sans tenues appropriées, des bacs à ordures (70 000 DA l'unité) volés, des micro-entreprises créées dans le cadre de l'ANSEJ non payées, une municipalité peu soucieuse de l'intérêt collectif… (l'avant dernier P/APC est en prison), les chefs de ménages s'acquittent rarement des taxes immobilières, d'assainissement et d'hygiène. Face à cette situation critique, nous comptons expliquer comment les autorités municipales ont-elles pris en charge le problème ? Avant de développer ce sujet, nous devons donner la définition d'un déchet.

3- 1 Définition d'un déchet

La loi n° 01-19 du 12/12/2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets définit le déchet comme «tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation et plus généralement, toute substance ou produit et tout bien meuble dont le détenteur se défait, projette de se défaire ou dont il a l'obligation de se défaire ou de l'éliminer »[1].

---

[1] A. MOUAICI, « Amélioration du système de gestion des ordures ménagères : étude de cas pratique dans la commune d'Azazga », ISGP, Alger, 2003, p. 6.

3-2 Les différents types de déchets ménagers

L'article 5 de la loi 01-19 du 12/12/2001 a classifié les déchets comme suit : les déchets spéciaux y compris les déchets spéciaux dangereux ; les déchets ménagers et assimilés et les déchets usuels inertes qui sont produits par les ménages et les industries. Ils forment la part la plus large des déchets recyclables. Ils sont simples à collecter et à transformer et peu dangereux. En revanche, ils représentent des volumes importants à transporter et à stocker (selon Wikipédia). Le tableau suivant nous donne le détail des déchets ménagers et assimilés.

Tableau n° 38 : Différents types de déchets urbains

Type	Description	Exemples
Ordures ménagères	Déchets solides de toutes natures produits par les occupants des habitations et déposés dans des poubelles individuelles ou collectives	Déchets de la cuisine, restes alimentaires, emballages, papier, carton, plastique, cuir, bois, cendre, textiles
Déchets encombrants	Déchets ménagers dont la taille ne permet pas leur dépôt dans des poubelles et nécessite une manipulation séparée	Meubles divers, bois, pneus, électroménagers
Déchets du commerce assimilables aux ménagers	Déchets provenant des établissements commerciaux, industriels, hôtels, écoles et pouvant être éliminés avec les ordures ménagères	Emballages, papier, carton, plastique, cendre, déchets de nettoyage
Déchets verts de jardins et parcs	Déchets de désherbage et taille d'arbres	Herbe, feuillage, branches
Déchets de marchés	Déchets organiques pour compostage, déchets assimilables aux déchets ménagers	Déchets végétaux, emballages, déchets de nettoyage
Déchets dangereux	Déchets ménagers contenant des substances nuisibles	Batteries, restes de peintures, de désinfectants
Déchets de nettoyage des rues	Balayures des rues, contenu des poubelles à papier	Sable, feuillage, papier
Déchets de construction	Déchets de travaux de construction et de démolition	Matériaux des excavations et démolition, gravats.
Boues de traitement d'eau	Boues de sable, boues de décantation et d'épuration	Sable, boues déshydratées

Source : A. MOUAICI, op. , cité. , p. 46.

La première préoccupation du citoyen qui détient le déchet, c'est de s'en débarrasser et de l'abandonner car il n'en a plus besoin, du moins dans l'immédiat ; c'est un élément nuisible et gênant quelque soit son origine. Cette situation d'abandon crée des conséquences fâcheuses pour l'hygiène du milieu et l'environnement qu'il est difficile de déterminer exactement et individuellement la responsabilité de chaque détenteur. A cet effet, le législateur incombe la responsabilité de la gestion des déchets ménagers et assimilés à la commune (Article 32 de la loi 01-19 du 12/12/2001)[1].

L'Algérie a donc adopté en 2001 un plan national d'action pour l'environnement et le développement durable avec l'ambition de faire converger « transition économique » et « transition écologique »[2]. La gestion saine et efficace des déchets municipaux a été de plus en plus reconnue comme un élément important en vue d'assurer la salubrité de l'environnement ainsi que le bien-être et la santé de la population.

L'Etat a reconnu l'importance de la gestion des déchets municipaux en accordant, notamment dans le cadre du plan de soutien à la relance économique 2001-2004 et du Programme national de Gestion intégrée des Déchets Municipaux (PROGDEM), d'importants crédits afin de rattraper les retards accumulés dans ce secteur (éradication des décharges sauvages, réalisation de Centres d'Enfouissement Techniques (CET) et promotion de la pratique de décharge contrôlée au profit de 48 villes).

Seulement les capacités des gestionnaires des collectivités locales à concevoir et superviser l'exécution de véritables programmes de gestion intégrée des déchets municipaux, et des personnels techniques à exécuter les tâches de plus en plus complexes d'une gestion moderne, restent très limitées. C'est ce que nous allons infirmer ou confirmer à travers l'exemple de la ville de Tizi-Ouzou.

L'urbanisation rapide et désordonnée de la ville de Tizi-Ouzou a causé la détérioration de l'environnement ;

---

[1] A. MOUAICI, op. , cit. , p.13.

[2] A. BENACHENHOU, « Le développement durable en Algérie », éd. De l'avenir, Alger, 2005, p. 106.

L'une de ses conséquences réside d'ailleurs dans les problèmes de gestion des déchets ménagers. Cette ville croule sous la saleté, il suffit de la traverser pour constater les manifestations de ce problème ; amoncellements de déchets et détritus le long des routes. Il est désolant de voir cette ville sous le règne des déchets où aucun endroit n'est épargné par les sachets en plastique, les bouteilles jetées n'importe où, les cartons et tous les types de déchets qui dénaturent l'esthétique de la ville.

Cette situation est aggravée par la prolifération de décharges sauvages et du commerce informel ; il existe un seul centre d'enfouissement technique intercommunal (Tizi-Ouzou, Tirmitine, Draâ-Ben-Khedda) localisé à Laazib (Draâ-Ben-Khedda) en remplacement de la décharge communale sise à Boukhalfa (située au Nord-Ouest du chef-lieu de commune) qui a fonctionné comme un lieu de dépôt sans traitement des déchets déposés ; de ce fait, la décharge dégage des odeurs nauséabondes et des fumées dues à l'incinération des déchets ménagers.

La municipalité saurait-elle prendre des mesures adéquates pour composer avec les problèmes environnementaux, et notamment la gestion des déchets ménagers. Les déchets constituent un enjeu d'intérêt public puisqu'on peut s'en débarrasser sur les terres privées ou publiques, créant du coup une nuisance ou un danger environnemental ou sanitaire possible qui touche la santé, même si les ménages et les entreprises qui produisent les déchets jugent avoir fait leur devoir en s'en débarrassant. La production des déchets par habitant est d'environ 06 kg/jour contre 10 kg/jour en Europe. Pour 100 000 habitants, on a 600 000 kg /jour soit 600 tonnes/jour.

Le ramassage des déchets devrait-il bénéficier à l'ensemble de la collectivité ? Chaque résident pourrait-il profiter du service sans que cela se fasse au détriment des autres ? Mais à Tizi-Ouzou, le service d'hygiène collecte et élimine une fraction seulement des déchets produits quotidiennement. Les quartiers et les axes routiers qui sont concernés sont ceux fréquentés par le wali et le chef de daïra (le centre-ville, la RN12 et la wilaya), le reste des lotissements, des quartiers, de la Nouvelle-Ville…sont livrés à eux-mêmes et aux rats.

La collecte des déchets solides se limite donc au centre- ville et à quelques quartiers périphériques ; en revanche il existe d'autres quartiers qui ne reçoivent pas le service public d'élimination des déchets solides. Cependant, des défaillances sont enregistrées dans la collecte ; celles-ci sont dues à deux raisons : la sur utilisation des moyens utilisés (bennes

tasseuses en particulier) affecte l'état du matériel qui se détériore rapidement, la multiplicité des dépôts illicites portant atteinte à la propreté de la ville et à l'environnement.

Or, la gestion des déchets est de toute évidence du domaine public et constitue une question de salubrité publique ; les citoyens s'attendent donc à ce que l'administration responsable de la gestion des déchets prenne les mesures nécessaires pour garder l'environnement propre.

La réussite des autorités dans le domaine de la gestion des déchets est tributaire de la disponibilité des ressources et d'une bonne gouvernance, et rend la municipalité crédible aux yeux du public. Est-ce le cas à Tizi-Ouzou ? Mr BELHADJ (plus de 75 ans) est en prison.

3-3 Les moyens mis à la disposition de la municipalité pour la gestion des déchets

Les déchets constituent une charge lourde à gérer et à éliminer. Pour être efficace, le service d'hygiène nécessite plusieurs ressources telles que :

3-3-1 Les ressources financières

Pour être efficace, le service de gestion des déchets nécessite un budget conséquent et un financement régulier, notamment pour acheter ou entretenir les véhicules, construire et entretenir l'infrastructure nécessaire, payer la main-d'œuvre et faire respecter les règlements. Ces facteurs économiques influent également sur le choix de la décharge, les décharges éloignées sont peut être moins coûteuses à exploiter, mais les frais de transport seront plus élevés.

Le service d'hygiène de la ville de Tizi-Ouzou finance la gestion des déchets avec les recettes issues des différents impôts et taxes que nous présentons dans le tableau ci-après :

Tableau n° 39 : Etat des impôts et taxes revenant à la commune de Tizi-Ouzou

Identification de l'impôt ou taxe	Quotte- part de la commune
Taxe sur activité professionnelle (TAP)	65 %
Versement forfaitaire (V. F)	30 %
Taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties	100 %
Taxes d'habitations pour commune chef-lieu daïra : soit 300 DA (Habitation) 1200 DA (commerce et artisanat)	100 %
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères fixées par délibération n° 15/2002	100 %
Taxe séjour	100 %
Taxe spéciale sur permis immobilier (construire, lotir, démolir)	100 %
Taxe spéciales sur les affiches et plaques professionnelles	100 %
Taxe abattage à raison de 5 DA/ Kg	1,5 %
TVA Affaires faites à l'intérieur	5 %
Impôts sur le patrimoine	20 % par budget
Taxe sur les eaux usées industrielles loi de finance 2003 Article 94	80 %

Source : Nos regroupements, 2006.

Le service d'hygiène de la ville de Tizi-Ouzou finance la gestion des déchets avec les différentes ressources citées dans le tableau précédent. Néanmoins, la capacité de gérer les déchets ménagers est tributaire de la faible somme que reçoit cette ville si on tient compte des 600 tonnes de déchets à collecter. Or, « l'entretien et la mise aux normes d'une décharge nécessitent en effet des investissements lourds et réguliers que la municipalité est incapable de garantir fautes de ressources financières suffisantes »[1]. L'absence de travaux de viabilisation nécessaires rend l'exploitation de ces décharges problématique.

[1]F. MACCAGLIER, « Sortir de l'urgence par l'urgence : la réforme du modèle sicilien de gestion des déchets à l'épreuve des faits », op. , cité. , p. 122.

3-3-2 Les ressources humaines

La collecte des ordures est assurée par la commune laquelle exige des dépenses importantes qui sont financées par les recettes fiscales provenant des contribuables. L'entretien de la voie publique est du ressort de la municipalité qui emploie 40 personnes pour nettoyer la ville. L'insuffisance du matériel et l'absence de motivation financière et sociale du personnel constitue les deux principaux problèmes qui touchent les opérations d'élimination des déchets au chef- lieu régional.

Les éboueurs, par exemple, ne disposent d'aucun équipement de protection[1] (gants, bottes, tenue de travail) ; ils ramassent les ordures à mains nues, ce qui poussent ces travailleurs à protester contre les mauvaises conditions de travail : la majorité du personnel a très peu de qualification et est affecté au balayage, à l'enlèvement et au transport des déchets ; des contrats aléatoires, des salaires inférieurs au SMIG, versés avec beaucoup de retard ; des grèves fréquentes ; des commerçants et des citoyens qui ne leur font jamais de cadeaux ; un travail « méprisé » et dévalorisé par la société. Le manque de ressources financières s'est répercuté sur la pénurie du personnel : 196 agents assurent la collecte des déchets dont 36 chauffeurs, 120 éboueurs et 40 balayeurs[2] pour la ville de Tizi-Ouzou et les 15 à 20 villages relevant de Tizi-Ouzou (Rédjaouna, Boukhalfa, Tassadort, BETROUNA, Bouhinoun, Hasnaoua, Oued-Aïssi, Sikh-Oumeddour, etc.). En outre, les emplois du domaine de la collecte et de l'élimination des déchets sont mal considérés et les salaires ne sont pas adaptés en conséquence.

3-3-3 Les ressources matérielles

La collecte des déchets est assurée par (07) sept camions de 10 tonnes, (06) six tracteurs de 03, 5 tonnes et (11) onze bennes tasseuses[3], mais ces moyens de transport tombent souvent en panne ; cela perturbe l'opération de ramassage quotidien.

---

[1]Selon nos observations sur le terrain.

[2] et [3] Informations recueillies auprès de la direction de l'environnement de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Ceci à cause de l'absence de culture d'entretien (tenue de pièce de rechange, entretien régulier) : cela a fait tomber la capacité de collecte vu le nombre insuffisant de véhicules en marche.

Les déchets collectés sont transportés vers le centre d'enfouissement technique implanté à Oued-Falli. Avec l'étalement de la ville, le dépôt des déchets y est devenu une importante nuisance ; les vents dominants (Nord-Ouest) poussent les fumées de cette dite décharge sur la ville de Tizi-Ouzou ; car jusqu'à nos jours, l'élimination des déchets urbains a surtout porté sur l'efficacité plutôt que sur la gestion durable des ressources ; c'est pour cette raison qu'il n'ya pas eu de recyclage même si la récupération des déchets urbains (métaux, verre, papier, etc.) pourrait être une source importante d'économie de matières premières, de création d'emplois, de développement d'activités dans les domaines de récupération, de recyclage, de ventes de résidus.

3-4 Les méthodes de collecte des ordures ménagères

L'APC de Tizi-Ouzou assure la collecte des ordures ménagères où une partie est transportée à la décharge puisque l'enlèvement n'est pas assuré dans tous les quartiers de la ville ; le service est seulement assuré à 30 %. Dans les villages les plus éloignés du chef-lieu de commune, les habitants déposent leurs déchets dans les buissons environnants ou dans leur jardin. Comment ces déchets ménagers déposés sont-ils collectés ? Plusieurs méthodes sont utilisées :

3-4-1 Collecte au moyen de bennes

Les déchets ménagers déposés dans les bennes placées dans des quartiers ou cités sont recueillis par camion et transportés vers la décharge. Mais l'emplacement de ces bennes laisse parfois à désirer :

* Les bennes sont trop peu nombreuses et mal réparties. Il n'y en a pas assez à chaque dépôt, et lorsqu'elles sont pleines, les gens déposent leurs déchets à côté ;

* Les résidents s'occupent eux-mêmes de leurs ordures ; lorsque les bennes se trouvent loin de chez-eux, notamment dans les zones inaccessibles de la ville, ils sont tentés de s'en débarrasser ailleurs et n'importe où ;

* Par faute d'installations structurées d'élimination des déchets ou à cause du refus des gens de les utiliser, la population recourt à un éventail d'autres méthodes d'élimination qui sont gravement nuisibles à l'environnement.

Le déversement illégal de déchets sur les terrains vagues et le long des routes représente une cause majeure de pollution (odeurs) et de risques sanitaires et peut engorger les drains naturels, éroder le sens civique et avoir des effets désastreux sur le plan esthétique. De même, les déchets déposés dans les espaces libres ou dans les rues font augmenter la population des rongeurs, de mouches, etc. Les commerçants ambulants jettent leurs déchets sur les trottoirs et les congestionnent, cela provoque les tas de saleté de la route de l'hôpital, de la rue de la « paix » et celle du marché couvert au centre-ville, les autres marchés informels de la nouvelle-ville (transférés au marché de proximité sise à l'habitat) et des grossistes de Tassadort, etc.

3-4-2 Collecte au moyen des bacs sur roues

Quand les bacs sur roues sont pleins, ils sont vidés manuellement dans un camion compacteur. Ce système réduit la saleté causée par les déchets renversés. Pour que la collecte des déchets soit efficace, les citoyens doivent être conscients de leurs responsabilités quotidiennes, de la connaissance des horaires de collecte ; de l'emplacement des points de collecte (c'est- à- dire où déposer les sacs). Le service d'hygiène de la ville n'est –il pas, en principe, chargé d'assurer aussi la propreté des rues et des places publiques ? C'est loin d'être le cas, car les citadins ou les visiteurs mal sensibilisés, et aux prises avec des installations insuffisantes, urinent dans les jardins publics et le long des murs d'édifices isolés. Malheureusement les responsables de l'hygiène, en raison du manque de véhicules, n'effectuent pas d'inspection. La police urbaine ne s'occupe pas de ces aspects.

3-4-3 Collecte au moyen de porte à porte (usage de poubelles ou de sacs)

L'APC assure la collecte d'ordures ménagères de porte à porte et de transport vers les camions. Le passage des véhicules se fait à un moment précis dans un lieu donné en tenant compte de l'optimisation du parcours et cela pour réduire les distances, les temps et le parc de véhicules. La municipalité fournit donc les moyens de stockage (poubelles individuelles) à chaque logement et des poubelles collectives dans les points de regroupement. Le tableau suivant nous présente les principaux modes de gestion des déchets solides à Tizi-Ouzou.

Tableau n° 40 : Mode de gestion des déchets ménagers dans la ville de Tizi-Ouzou

Méthode d'entreposage	Sacs plastique, poubelles ou récipients, bennes ou caissons
Acheminement des domiciles aux décharges	Par les résidents
Gestion des décharges	Utilisation de caissons à quelques endroits, de bacs roulants, de poubelles collectives. Les caissons sont peu nombreux ; ce qui favorise l'apparition de décharges sauvages
Acheminement des déchets	Chargés mécaniquement dans des bennes tasseuses et manuellement dans des tracteurs. Les déchets renversés, quand ils sont enlevés, sont ramassés manuellement. Quelques camions pour le ramassage des caissons
Fréquence de collecte	Censée être quotidienne, matin et soir , 7 jours /7
Elimination des déchets	Tizi-Ouzou dispose d'une décharge contrôlée (7 ha) fermée en mars 2009 et d'un CET fonctionnel à Oued- Falli, mais les déchets ne sont pas traités
Recyclage	N'existe pas à l'heure actuelle en l'absence de : campagnes de sensibilisation du public ; mobilisation de la collectivité des mesures d'encouragement ; formation et de promotion

Source : Notre enquête terrain, Mai 2012.

Nous relevons l'absence de tri sélectif alors même que son intérêt réside dans sa capacité à réduire la quantité de déchets mis en décharge et à impulser une dynamique de valorisation des déchets sous forme de recyclage.

Tizi-Ouzou souffre d'un sous-équipement technique ; en 2012, on ne recense qu'un CET en état de marche pour une commune de près de 140 000 habitants. Les « responsables » municipaux sont-ils conscients de la nécessité d'investir dans des infrastructures de traitements complémentaires comme la généralisation des CET ? Pourquoi ces autorités locales élues avec 2 % ne s'occupent-elles pas de ce secteur ? Est-ce pour punir le suffrage électoral de Tizi-Ouzou ?

Les ordures ménagères et les déchets assimilés biodégradables peuvent être compostés. Leur utilisation peut améliorer le rendement de l'agriculture. Il serait possible aussi d'impliquer la population par les moyens suivants :

* Organiser des campagnes d'éducation à l'hygiène et à la gestion des déchets solides : la population doit être informée sur les modes de collecte, la façon d'entreposer les déchets et de les acheminer aux points de collecte. En outre, il faut sensibiliser les gens au danger qui les guettent s'ils ne se soucient pas suffisamment de l'enlèvement et de l'élimination des déchets : environnement « sale », prolifération des mouches, des rats, des chats, des chiens errants, pollution de l'air, maladies ;

* Faire intervenir le secteur privé dans la gestion des déchets telle que la compagnie de ramassage des ordures ménagères (CAROM) opérationnelle depuis juillet 2008. Cette entreprise assure le ramassage des déchets des quartiers Anar Amellal et la nouvelle- ville[1]. CAROM utilise un parc roulant neuf de 17 véhicules qui n'a pas besoin de réparation. 350 récipients de 1200 litres et 800 litres sont utilisés dans la collecte (mais souvent volés ou saccagés). Cette entreprise a cessé son activité au terme de la troisième année de son contrat car l'APC de Tizi-Ouzou n'a pas honoré ses engagements de paiements ;

[1] Route de Maâtkas, quartier C, 450 logements, EPLF, 2000 logements, 600 logements, Boulevard Ameyoud, Azib Ahmed, Hasnaoua, Bastos, Oued-Aïssi, l'Habitat.

* Le recyclage est un aspect négligé de la gestion des déchets. Pourtant, on sait que les déchets contiennent des proportions de matériaux recyclables comme le papier, le verre, le tissu, le plastique et le métal.

Ne serait-il pas souhaitable de récupérer une partie de ces matériaux dans les ménages ? Pour favoriser le recyclage[1], faudrait-il dorénavant prendre les mesures suivantes ?

- Promouvoir la séparation des déchets à la source (c'est-à-dire dans les ménages) : « l'instauration du tri sélectif conduit à une responsabilité accrue de l'usager et vers un mode plus décentralisé de la définition de l'intérêt général »[2] ;

- Rationaliser les activités des récupérateurs, en les formant, en perfectionnant leur technique et en mettant en place des mécanismes de protection de la santé.

3-5 Techniques de collecte et de traitement des ordures ménagères

Généralement le service d'élimination des ordures ménagères utilise les techniques de collecte suivantes :

3-5-1 La pré-collecte

Elle regroupe selon A. LE BOZEC « l'ensemble des opérations nécessaires à l'évacuation des ordures ménagères depuis leur lieu de génération dans la cuisine, jusqu'au lieu de prise en charge par le service de collecte ».[3]

---

[1]Malgré l'effort des collectivités, « seuls 12 % des déchets sont aujourd'hui recyclés en France ; 51 % sont mis en décharge sans aucune valorisation, et 26 % seulement sont incinérés avec récupération d'énergie » in Guide du tri 2009, « Ensemble trions », Plaine commune, p. 3.

[2]F. MACCAGLIER, op. , cit. , p. 130.

[3]A. LE BOZEC, « Le service d'élimination des ordures ménagères : organisation-coûts-gestion », éd. L'Harmattan, Paris, 1994, p. 103.

Les ordures ménagères vont donc acheminer à l'intérieur de l'habitation et à l'extérieur de l'habitation. La pré-collecte met en œuvre des équipements mobiles (récipients) et équipements fixes (vides ordures[1], niches de stockage, points de regroupement[2]). Les récipients utilisés par les habitants sont :

- Soit d'usage unique : ce sont les sacs en plastique d'emploi individuel achetés par les habitants ;
- Soit d'usage multiple : ce sont soit des poubelles, soit des bacs roulants à 2 ou 4 roues, soit des caissons (ou bennes). Ces équipements nécessitent des frais d'entretien et de nettoyage et constituent une dépense pour la municipalité.

3-5-2 La collecte

Cette activité de collecte « consiste à prélever, sur un espace géographique limité, les ordures ménagères disposées dans des récipients présentés au vidage sur le domaine public »[3]. A cela, s'ajoute la collecte des ordures ménagères se trouvant dans des décharges sauvages.

3-5-3 Le transport

La collecte des déchets nécessite des véhicules, du personnel et les consommations intermédiaires. Bien évidemment, c'est la municipalité qui définit les conditions de la collecte : les lieux de prise en charge des récipients, les jours de ramassage résultant des fréquences, les horaires de sorties-entrées des récipients. Les quantités collectées sont ensuite transportées au centre d'enfouissement technique d'Oued-Falli. A cet effet, qu'en-est- il du traitement de ces déchets solides ?

---

[1] Habitat vertical (cas de la Nouvelle-Ville).

[2]Habitat collectif vertical (en l'absence de vide ordures, la desserte des habitants se fait par la constitution de points de regroupement soit non aménagés, sauvages où les habitants déposent leurs sacs, soit équipés de bacs ou de bennes (caissons) pour recevoir les déchets (Tala Alam, Chamlal, Les « Kadi », Bouhinoun, Boukhalfa…).

[3]A. LE BOZEC, op. , cité. , p.106.

3-5-4 Le traitement des ordures ménagères

« Le traitement des ordures ménagères est l'activité qui opère soit une valorisation, soit une destruction. L'objectif est de se débarrasser des déchets tout en cherchant à les valoriser, soit pour diminuer les coûts, soit pour réduire les quantités à mettre en décharge »[1].

Le service d'hygiène de la ville de Tizi-Ouzou procède au traitement des déchets par incinération dans la décharge contrôlée. L'incinération des déchets se fait à l'air libre, certes, à l'extérieur du périmètre urbain, mais peut contaminer l'air qui est respiré par les riverains. Cela va certainement provoquer les atteintes à la santé plus ou moins graves en fonction de la toxicité des fumées émises. La municipalité a choisi ce type de traitement au vu des coûts d'investissement et de fonctionnement que cela engendre (unité de traitement, voirie d'accès, site, réseaux, personnel, consommations intermédiaires comme l'habillement, les pneumatiques, les produits d'entretien, le carburant…). Après l'incinération, le reste des déchets sont disposés en couches successives et font l'objet d'un entassement avec une couverture quotidienne par des matériaux inertes au moyen d'un bulldozer. Ces nouveaux déchets sont moins toxiques ou plus dilués que les déchets non traités. Il y a une amélioration mais beaucoup d'inconvénients subsistent tels que la contamination des eaux souterraines.

Depuis le mois de Mars 2009, les déchets solides ramassés sont déposés dans le centre d'enfouissement implanté à Oued-Falli (suite à la fermeture de l'ancienne décharge) afin d'assurer un traitement rationnel et spatialement intégré des déchets.

3-6 Coût de gestion de la collecte des ordures ménagères et de nettoiement

Il est certain que l'évacuation des déchets ménagers et des déchets assimilés ainsi que le nettoiement de la ville a un coût. Le prix de revient d'une tonne de déchets collectée et transportée au niveau de la localité de Tizi-Ouzou est composé de frais fixes, des frais proportionnels à l'exploitation. Les services d'hygiène et de voiries de la commune de Tizi-Ouzou ont établi les coûts suivants :

---

[1]A. LE BOZEC, op. , cité. , p. 124.

Tableau n° 41 : Prix de revient de la gestion des déchets de la commune de Tizi-Ouzou

Désignation	Prix de revient et quantités
Dépenses d'exploitation (en DA)/2007	13 241 216
Quantité annuelle moyenne collectée (en tonne)	30 000
Coût de la collecte en DA/ T	441, 37
Coût de la collecte en DA / Habitant	138, 47
Taux d'occupation par logement (TOL)	6 personnes
Coût de la collecte / DA/ ménage	830, 82

Source : A. CHENANE, op. , cité. , p. 130 et nos regroupements.

Les recettes fiscales relatives à la couverture des coûts de la gestion des déchets sont de 500 DA / ménage ; celles-ci sont composées principalement de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères et la taxe d'assainissement. Nous remarquons donc que les recettes ne couvrent pas les dépenses engagées.

La connaissance du prix de revient de l'enlèvement des ordures n'est-il pas le souci constant des élus locaux ? C'est eux qui identifient les écarts (ici l'écart est de 330, 82 DA / ménage), les améliorent dans les prévisions budgétaires du service et déterminent la base réelle de l'estimation de la taxe locale à imposer aux habitants concernés. La gestion des déchets peut sans aucun doute produire des recettes en particulier grâce au recyclage : c'est à ce niveau là, que l'on se demande quel est le rôle de l'administration municipale dans la gestion des déchets ?

3- 7 Rôle de l'administration municipale dans la gestion des déchets

Le service d'hygiène enlève les déchets et saletés et autres gravats des lieux publics et privés. En outre, il a pour missions de fournir et entretenir les poubelles publiques et d'autres réceptacles pour le dépôt temporaire et le ramassage des rebuts. N'est-il pas préférable de placer les poubelles le long des routes pour la collecte des déchets ?

Le service d'hygiène de la commune de Tizi-Ouzou a le droit d'instaurer des règlements interdisant notamment aux particuliers de causer des nuisances et de jeter ou de déposer des déchets dans les rues ou dans les espaces libres qui ne sont pas des points de collecte désignés. Le secteur privé, les associations et les citoyens seront-ils inclus dans l'organisation de la gestion des déchets ?

Tous les utilisateurs ont droit au service de collecte des déchets ; tous les déchets ramassés seront éliminés d'une manière acceptable du point de vue environnementale. Tous les pollueurs seront poursuivis. Appliquer la politique dite du « pollueur-payeur » ! Pour améliorer le modèle de gestion des déchets ménagers dans le pôle urbain de Tizi-Ouzou, n'est-il pas nécessaire d'envisager quelques actions ?

Le manque d'application et de suivi de l'instruction A1 et A2 du 3 / 3 / 1982 et 31 / 5 / 1982 relative à la création des décharges publiques, a engendré la naissance de véritables décharges sauvages et génératrices de risques d'incendies et de prolifération des agents pathogènes. Pour faire face à cette situation, y a-t-il lieu de créer de véritables décharges contrôlées, clôturées en dur et aménagées conformément aux règles strictes fixées par la loi 83-03 du 5 / 2 / 1983 relative à la protection de l'environnement ?

Le secteur privé contribuera-t-il à la gestion des déchets compte tenu des contraintes financières et de l'infrastructure limitée avec lesquelles doit composer le secteur public par rapport à ses besoins ? Le secteur privé devrait participer à la gestion des déchets selon une démarche participative réciproque ; d'où création de petites entreprises notamment pour la collecte à domicile et à l'acheminement des déchets à la décharge ; il existe aussi des « colporteurs » informels qui ramassent toute la ferraille et le plastique à Tizi-Ouzou et surtout dans les villages Kabyles. Ils font du troc. Ils échangent leur céramique industrielle contre des kg de ferraille (4 à 5 DA/kg). A travers les RN, on peut voir des tas de ferraille (CW128, Tirmitine, RN 12, Chaâïb, Oued-Aïssi, Tizi-Rached…).

Les producteurs de déchets semblent éliminer les déchets de leur entourage immédiat, beaucoup de ces déchets s'accumulent dans les décharges sans que des mesures coordonnées ne soient prises pour remédier à la situation. Le service d'urbanisme sera donc chargé de réserver des terres qui serviront de décharge. Pour que la collecte des déchets solides soit efficace, les citoyens sont-ils conscients de leur responsabilité quotidienne ? La responsabilité des citoyens va au-delà d'un engagement abstrait à l'égard du système et

nécessite une connaissance des habitudes quotidiennes, des horaires de collecte, des procédures standards (par exemple quel genre de sac est acceptable ?), de l'emplacement des points de collecte (c'est-à-dire où déposer les sacs ?), pour améliorer la qualité de l'environnement par une gestion efficace des déchets de la ville Tizi-Ouzou. La gestion des déchets serait-elle envisagée comme une filière intégrée ? Les différentes étapes (tri, ramassage[1], stockage, valorisation) ne seront plus organisées séparément mais articulées les unes aux autres.

L'Etat apportera-t-il une aide efficace à la municipalité afin d'assurer les concours nécessaires à la gestion des services publics en général (voiries, réseaux) et des déchets urbains en particulier ? On songe à des subventions exceptionnelles qui pourraient être attribuées pour financer ces opérations qu'on juge prioritaires. Généraliser la taxe d'enlèvement des ordures ménagères à tous les foyers ? Organiser sérieusement le service d'hygiène et de nettoiement de la commune de Tizi-Ouzou.

Les problèmes de l'urbanisation ne pourront pas être résolus tant que n'aura pas été réglé le problème de financement de la municipalité, car l'amélioration des possibilités de financement est le corollaire nécessaire des responsabilités accrues de l'administration locale et les initiatives attendues d'elle. De toute manière la protection de l'environnement doit nécessiter une attention et des dépenses sans cesse accrues. Une meilleure gestion urbaine relève de la bonne gouvernance locale[2] dans ses relations avec la problématique de développement économique et social.

---

[1] Les matières qui font l'objet de récupération sont le papier, le carton, les emballages, le plastique, les meubles, le verre, les pneus, les textiles, l'aluminium et l'acier, les métaux ferreux, le cuivre…

[2] **Bonne gouvernance locale** : c'est une approche qui a le mérite d'associer la société civile au processus de gestion de la cité. Autrement dit, « c'est l'ensemble des moyens par lesquels les individus et les organisations publiques ou privées gèrent leurs affaires communes. Elle favorise la « connectivité sociale », c'est-à-dire l'ensemble des capacités individuelles et sociales à utiliser efficacement les technologies de l'information pour coordonner et contrôler l'économie » in J.- M HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, « Economie des villes contemporaines », éd. Economica, Paris, 2009, p. 329.

Au terme de cette section nous pouvons dire que l'étude de l'exemple de Tizi-Ouzou a mis en évidence les disparités qui s'accroissent dans l'aménagement urbain. Certains quartiers offrent à leurs habitants un niveau de service de collecte acceptable (centre-ville et cité administrative), d'autres n'ont même pas les équipements de base nécessaire (nouvelle-ville, nouveaux lotissements, extensions périphériques).

La croissance démographique et l'expansion spatiale de Tizi-Ouzou rendent de plus en plus problématique le ramassage et le traitement des déchets solides. En effet, les responsables locaux pourront-ils relever le défi des déchets toujours en quantités croissantes et demandant à être déposés le plus loin à la périphérie de l'espace urbain, car les limites de la ville s'étendent rapidement ? Pour l'heure, l'APC est incapable de gérer au minimum la ville de Tizi-Ouzou : scandales et emprisonnements de l'Agence Foncière, scandales et trafics de l'APC (emprisonnement du P/APC et des employés), paralysie de l'APC (plusieurs partis politiques se partagent le butin).

La collecte et l'élimination des déchets ménagers constituent donc un problème de taille. La mauvaise gestion des déchets témoigne de l'échec en matière de gouvernance urbaine. Le service d'hygiène ne ramasse qu'une fraction (30 %) des déchets ménagers car la ville n'a pas de politique efficace de stockage et de collecte des déchets, si bien que beaucoup d'anciens points de collecte sont devenus des décharges. Le modèle de gestion des déchets ménagers repose sur le principe de délégation de cinq secteurs ou quartiers de la ville[1]. Il est donc supposé évacuer des ordures vers le centre d'enfouissement d'Oued-Falli tout en répondant aux critères institutionnels (salariat des manœuvres, formalisation).

Le nettoiement se fait au rythme de la production des déchets et il revient au personnel du service de gestion des déchets ménagers. Dans certains quartiers, à cause du mauvais service de collecte des déchets et d'une mauvaise utilisation du service, le dépôt illégal de déchets se poursuit et les rues demeurent jonchées de détritus ; ce qui dégrade l'environnement.

---

[1]Un nouvel opérateur privé d'Alger opère de porte à porte auprès des habitants des secteurs dont il est chargé. Celui-ci a cessé son activité à cause des factures non payées par la commune de Tizi-Ouzou.

Tout espace vide sert de dépôts d'ordures ; la ville est fatalement sale et le rejet des ordures dans l'espace public est reproduit par tous, y compris ce qui le déplore. L'espace public ne serait-il pas un lieu de transit de l'ordure entre le logement et la périphérie lointaine ?

Ne faudrait-il pas interdire le dépôt d'ordures à l'intérieur de la ville ? La ville de Tizi-Ouzou pourrait-elle trouver des terrains de faible (ou basse) valeur urbaine pour y entreposer l'ordure ménagère, dans des décharges, plus modernes, plus techniques tels les centres d'enfouissement techniques (CET) ? Par l'intermédiaire des décharges, les déchets redeviennent vulnérables non seulement dans le paysage mais aussi par les effets néfastes de leur concentration sur l'eau, l'air et les sols.

Il est impératif de repenser le mode de production, de consommation et de rejet des déchets, car l'augmentation des volumes et la diversification croissante des déchets ménagers ont de quoi inquiéter les habitants, les pouvoirs publics et les techniciens. Pour cela, faudrait-il trouver une articulation entre les modes de production, les modes de consommation, les modes de rejet, la nature des rejets et les injonctions législatives ? Sans cette articulation, la population sera condamnée à partager la ville avec ses déchets qui puent, qui tachent, qui encombrent. On n'habite pas avec l'ordure ménagère, mais on voisine avec elle, dans une relation espace privée/ propre – espace public / sale.

La ville de Tizi-Ouzou ne devrait-elle pas privilégier la prévention de la pollution et y attacher un intérêt primordial plutôt que de payer le nettoyage des déchets après la pollution. Il y a lieu d'améliorer la gestion des déchets ménagers pour respecter les normes requises en matière de santé et de qualité de l'environnement. Autrement dit, on cherche à réduire la pollution en amont de la chaîne de production et non pas en aval comme a été le cas jusqu'à présent. Cela nous amène au concept de production plus propre « PPP » ou développement durable[1] « DD » qui repose sur trois éléments principaux : la prévention de la pollution, la réduction des déchets à la source, la réduction de la production des déchets.

---

[1] **Développement durable** : « développement qui répond aux besoins d'aujourd'hui sans remettre en question la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins » in T. STANGE, A. BAYLEY, « Le développement durable : à la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement », OCDE, 2008, p. 26.

Le tri sélectif est de ce fait le seul instrument capable de réduire la quantité de déchets mis en décharge et demeure pour l'heure marginal. Cette « déséconomie urbaine » deviendra à la longue une « économie urbaine » attractive et positive. Les pouvoirs publics sont donc mis au défi de la gestion des déchets ménagers sans pour autant oublier les autres sources de pollution telles que : les 600 moulins à l'huile de la Grande-Kabylie qui polluent tous les oueds, ruisseaux et rivières de Kabylie y compris Taksebt, les oueds et les plages de Grande-Kabylie sont aussi soumis au pillage de sable, toutes les oliveraies sont dévastées par le feu, tous les paysages naturels sont détruits par les conurbations villageoises. Que reste -t-il pour le tourisme ? Les loisirs ? Les attractivités ? Le « marketing » territorial est négligé !

Conclusion du chapitre 2

La ville de Tizi-Ouzou est devenue une « ville de montagne » malgré son altitude (250 m) et chef de fil de la wilaya montagneuse. Elle est un lieu privilégié de contacts et d'échanges de toutes sortes : économiques, universitaires, administratifs, sociaux, politiques, culturels… Ceux-ci sont sa raison d'être.

La circulation d'hommes, de matières premières, de marchandises, d'informations se multiplient et se diversifient ce qui renforcent son importance sur le plan local et régional. Cependant, les effets de la croissance urbaine sont très ressentis à cause des déplacements individuels et collectifs qui engendrent la congestion du trafic, l'insécurité, la pollution, le bruit, sans oublier la grave crise des ordures ménagères et des gravats rejetés par tous les chantiers de construction et d'auto-construction.

La spéculation foncière est un phénomène universel ; elle semble avoir trouvé le terreau idéal à Tizi-Ouzou pour s'épanouir et faire le lit de la corruption qui a donné à la ville sa configuration chaotique. Une personne peut détourner le tracé d'une rue pour qu'elle ne traverse pas sa propriété ou, au contraire la faire sa propriété ; il peut grignoter sur l'espace public (trottoir, escalier) pour réaliser une construction. Il en sort des rues à géométrie variable, larges de vingt mètres ici et d'à peine trois là-bas, avec des coins sortants, des coins rentrants, des coins morts.

La hausse des prix du sol, depuis 1990, présente plusieurs conséquences pour l'aménagement de la ville dont le principal inconvénient est de limiter toute politique urbaine. En effet, l'augmentation des prix des terrains à bâtir a induit le renchérissement du coût de l'urbanisation qui au regard de la faiblesse des ressources locales est un frein pour l'implantation des équipements, pour l'offre des services publics et la généralisation de l'habitat social.

On constate une grande dépendance de la construction par rapport au prix du terrain à bâtir. Le marché du terrain et le marché du logement sont inséparablement liés par la double relation inverse ; le terrain est un élément du prix de l'immeuble bâti, mais à l'inverse son coût est également fonction de l'immeuble qu'il peut supporter.

Cette crise n'est pas isolée, elle se conjugue à d'autres déséquilibres qui affectent le bon fonctionnement de l'économie urbaine ; la dégradation de l'offre des services publics, constitue à cet égard un exemple saisissant. La montée des besoins liés à la croissance de la population urbaine a modifié la demande en biens et services. L'offre de services publics n'a pas suivie la demande malgré tous les efforts déployés par les responsables municipaux. D'ailleurs, les services publics conçus pour la ville de Tizi-Ouzou ne répondent plus à l'afflux des personnes qui viennent des communes limitrophes ou des wilayas voisines. Cette inadaptation entre l'offre de services publics et la demande dans la ville des « Genêts » est particulièrement significative pour les transports publics que pour la collecte des déchets ménagers.

La situation du transport public urbain à Tizi-Ouzou n'est pas satisfaisante en terme de qualité vu l'importance de la population transportée : attentes dans les arrêts, embouteillage des voies, état de la chaussée. A cela s'ajoute l'attente sans abri et sans commodités dans certains arrêts, et l'absence de dessertes de certaines zones. La mise en circulation d'une nouvelle gamme d'autobus publics pourrait-elle améliorer la qualité du service tant au plan de la vitesse commerciale, que de la fréquence ou de la régularité ?

En ce qui concerne les déchets ménagers, leur gestion connaît une crise qui persiste aujourd'hui, car la ville est en train de traverser sa plus grave crise des ordures suite à l'absence d'une politique efficace de stockage et de collecte. Le service municipal est souvent insuffisant ; dès lors une bonne partie des déchets est laissée aux points de collecte, le transport connaît une panoplie de problèmes qui proviennent des véhicules et d'insuffisance financière qui empêche de bien entretenir les véhicules.

La commune de Tizi-Ouzou a bénéficié d'un centre d'enfouissement technique qui lui permettra d'éviter les nuisances et la pollution ; ceci est la première réponse à la protection de l'environnement, principal souci des écologistes et des pouvoirs publics. La gestion des déchets reste pour le moment insuffisante. C'est grâce à la daïra, à la wilaya et aux associations que des opérations de volontariat ont pu se réaliser.

La situation ainsi décrite (pollution, congestion, hausse des terrains à bâtir, manque de transport, gestion d'ordures ménagères) sont autant de « déséconomies urbaines » qui nuisent à l'attractivité de la ville de Tizi-Ouzou.

Après tout ceci, peut-on dire que Tizi-Ouzou est-elle une ville attractive pour les loisirs ? Le tourisme ? Les investissements ? Est-elle une ville où il fait bon vivre ? Est-elle une ville compétitive ? Ses « avantages construits » ou créés sont-ils à la hauteur d'une ville « capitale régionale» ?

L'urbanisation exceptionnelle de la région est-elle un obstacle ou un facteur de développement de la Kabylie ? Faudrait-il un plan spécial de mise à niveau des villes locales ? Faudrait-il un programme spécial d'embellissement, d'extension et d'hygiène pour les agglomérations de Kabylie ? Faut-il une politique de « Marketing territorial » ?

Devrait-on rappeler que la finalité d'une collectivité locale n'est pas le profit ; elle n'est même pas la croissance du nombre de ses habitants, mais le bien-être et la gestion du territoire ? Ce bien-être ne pourrait-être atteint que par un certain nombre de mesures que nous proposons d'étudier dans le chapitre suivant.

Chapitre 3 : Les politiques publiques urbaines en matière d'emploi, d'habitat, d'équipements collectifs et de communications pour améliorer l'attractivité de Tizi-Ouzou

Introduction

Le pôle urbain régional peut-il contribuer à faire partager les avantages de la ville à ceux qui vivent à la campagne ? Ceci est possible grâce au développement des moyens de transports et la facilité de communication lesquels ont renforcé l'animation du centre. La ville de Tizi-Ouzou offre des services d'usage moins fréquents ou plus rares tandis que les petites villes et les bourgs ruraux fournissent les services d'usage quotidien ou tout au moins courant[1].

Des centaines de fourgons de transport de voyageurs, de véhicules particuliers et de taxis déversent chaque matin des dizaines de milliers de citoyens venant de différentes localités et chargent, à toute heure, autant de clients dans le sens inverse. Les deux aires de stationnement improvisées à l'est et à l'ouest de la ville et la gare routière sont de véritables « ruches » qui augmentent quotidiennement la population résidente au chef-lieu régional. La ville de Tizi-Ouzou offre des emplois, des logements, des moyens de formation, des soins et une vie culturelle. Elle entretient des relations avec les autres villes, comme elle est en liaison étroite avec le monde rural.

Malgré cette kyrielle de fonctions accomplies par le pôle urbain régional, celles-ci restent toujours insuffisantes au risque de mettre en péril le cadre de vie et les conditions de travail qui lui vaut une faveur affirmée. Pour cela, un certain nombre de mesures ne devraient-elles pas être prises au niveau de la structure urbaine en vue d'améliorer l'organisation et le fonctionnement de cette ville ? C'est dans cette perspective que nous comptons aborder les points qui suivent :

[1] Enquête- terrain, Mai- Novembre 2006.

Section 1 : L'emploi (industriel, bâtiments et travaux publics et tertiaire)

Section 2 : L'habitat et les équipements collectifs

Section 3 : L'éducation et la vie culturelle

Section 4 : Les communications (infrastructures, transport routier et ferroviaire)

Section 1 : L'emploi (industriel, bâtiments et travaux publics et tertiaire)

Favoriser la création d'emploi permettant de fixer une partie plus importante des migrants des communes déshéritées condamnées à l'exode est le point de départ de toute politique de ville moyenne. Encore faut-il offrir du travail à ceux qui aspirent à travailler dans un milieu urbain plus serein. Dans les deux cas, la ville de Tizi-Ouzou semble offrir un milieu particulièrement propice au développement des emplois féminins. La ville s'est vue créée une proportion suffisante d'emplois qualifiés dans l'industrie comme dans le commerce et les services.

1-1 L'emploi industriel

La création d'emplois dans le secteur secondaire est un élément essentiel dans le renforcement de la base économique du pôle urbain régional.

Les zones d'activités, de dépôts et la zone industrielle AÏSSAT Idir constituent une forme d'offre foncière localisée à la périphérie (les terrains dits périurbains ou périphériques) de la ville de Tizi-Ouzou ; les zones industrielles et d'activités relèvent du foncier industriel dont 1'affectation est exclusivement industrielle.

Dans un objectif de promotion des investissements, la commune de Tizi-Ouzou offre aux investisseurs les potentialités foncières suivantes :

a- **La zone d'activité** de **Tala -Athmane** se situe au Nord-est de l'agglomération, elle s'étend sur une superficie de 87 hectares divisés en 158 lots dont 118 sont cédés. Sa création relève d'une volonté publique d'offrir des lots à l'investissement créatif et productif, d'initier le secteur privé à la création d'emplois et de valeur ajoutée.
b- **La zone de dépôts** se situe à la sortie Ouest de la commune de Tizi-Ouzou, elle s'étale sur une superficie de 31,6 hectares répartis en 167 lots dont 160 sont cédés.

c- **La zone industrielle Aïssat Idir** est localisée à la périphérie lointaine à Oued-Aïssi. Elle couvre une superficie de 120 hectares 73 ares ; 55 lots ont été créés et viabilisés dont 52 sont cédés. Le choix du site a été dicté par des considérations d'ordre économique et géologique. En effet, pour ne pas entamer les terrains à fort potentiel agricole, il a été retenu, pour l'implantation de la ZI, l'emplacement de l'ancien aérodrome désaffecté pour constituer l'assiette principale de la zone. Cette dernière est occupée par les principales entreprises suivantes : ENIEM (électroménager), SNVI (commercialisation de véhicules industriels), EDIMCO (matériaux de construction), NAFTAL (commercialisation et distribution du carburant et du gaz), ELDAPH (industrie pharmaceutique), COSIDER (construction), ALCHAUD (chaudronnerie), SONELGAZ (dépôt et maintenance), FRIGOR (électroménager), EURL YEFSAH (aggloméré-béton), SNTF (gare ferroviaire), etc.

L'attractivité dont jouit la ZIAI lui a permis d'attirer de nombreux investisseurs qui offrent 3 528 emplois directs et des emplois induits par les activités de production, de transformation ou de commercialisation des entreprises opérationnelles dans la zone. La création de la ZIAI a engendré d'autres activités créatrices d'emplois aux environs immédiats de la zone : restaurants, commerces en alimentation générale, garages mécaniques, ventes de matériaux de construction (parpaings, ciments, briques, ferraille, bois et dérivés…), etc.

d- **Des petites unités** (textiles, agro-industriel, menuiseries, marbreries) reportées à la périphérie de Tizi-Ouzou ;

e- Délocalisation vers Boumerdes et Blida.

1-2 L'emploi dans le bâtiment et travaux publics La ville de Tizi-Ouzou est un vaste chantier y compris les trottoirs et lotissements. Des maçons et manœuvres de la petite Kabylie sont à Tizi-Ouzou.

1-3 Les emplois tertiaires

Les activités tertiaires (administration, commerces, transport et services, banque, assurance, santé, éducation, formation, professions libérales…) ont créé plus d'emplois comparativement au secteur secondaire soient 72, 44 % de personnes occupées selon l'annuaire statistique[1].

[1] DPAT, Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, op. , cité. , p. 24.

Tizi-Ouzou est le terrain privilégié des contacts nécessaires à la plupart des activités tertiaires et la hiérarchie des centres se définit, en particulier, par l'exercice d'activités tertiaires d'importance différente. Le développement des activités tertiaires se situe dans le prolongement de l'expansion industrielle. On distingue le tertiaire induit et le tertiaire inducteur.

1-3-1 Le tertiaire induit est lié à l'expansion industrielle et la division du travail qui l'accompagne. On estime communément que chaque création d'emplois dans le secteur industriel entraîne la création d'emplois tertiaires (commerces, banques, transports, services privés et publics). Il y a d'autres activités liées à la décision, au conseil, à la publicité, au marketing : ce sont des activités qui appartiennent au secteur moderne. Ajoutons à ces dernières des catégories de services privés comme les loisirs, les activités culturelles et les services liés à la possession de biens durables (entretien, réparation).

1-2-2 Le tertiaire inducteur est le tertiaire dit supérieur ou « noble » qui relève du domaine des services collectifs. Il existe deux secteurs dans les services : le secteur dit banal tels que commerces, transports, loisirs, santé, éducation… et le secteur « supérieur » comme les banques, les assurances, les laboratoires, la publicité, les communications, etc. La demande de ces services augmente sous l'effet de l'élévation du revenu national et de l'urbanisation accélérée, le premier phénomène encourage l'exercice d'une pression sociale qui peut être de mieux en mieux satisfaite, en matière de santé et d'éducation, le second favorise l'éclosion de nouveaux besoins ressentis de façon plus pressante en milieu urbain : services sociaux, loisirs, communications voire administration. Or, « la localisation des services collectifs reste un puissant moyen d'agir sur l'organisation de l'espace et surtout de l'espace urbain »[1], rappelle J. LAJUGIE.

Un nombre appréciable de services publics pourraient être un élément d'animation non négligeable pour le reste des villes de la Kabylie. A cela, s'ajoutent les bureaux d'études, laboratoires de recherches, échelons de direction et de conception des organismes privés ou publics, capables d'induire le développement d'autres activités industrielles ou tertiaires et les établissements financiers ou d'assurances, gros pourvoyeurs d'emplois.

---

[1]J. LAJUGIE, op, cité, p. 159.

Mais certains services tertiaires, publics ou privés, tels les laboratoires de recherches, d'analyses médicales, continueront à souhaiter la proximité d'établissements analogues ou d'université et à s'implanter dans le chef-lieu régional où ils peuvent trouver une clientèle importante et solvable.

Le secteur informel a envahi la ville de Tizi-Ouzou. Ces actifs illégaux occupent les trottoirs : fruits et légumes, friperie, devises (côté BADR), livres, chaussures, tabacs à priser, gardiens de « parkings », taxieurs clandestins, restauration rapide, « déchargeurs de camions », etc.

Le nombre de ces « actifs » est difficile à évaluer ; c'est un indicateur du chômage et d'un déséquilibre entre l'offre et la demande d'emploi. Ce secteur entre en concurrence déloyale avec le secteur formel ou légal.

Section 2 : L'habitat et les équipements collectifs : une demande toujours supérieure à l'offre

Les habitants qui sont venus se fixer à Tizi-Ouzou ne se limitent pas seulement à trouver un emploi, mais à occuper un logement et bénéficier de la disponibilité des services collectifs[1] qu'ils sont en droit d'attendre d'une résidence en milieu urbain et veiller à sauvegarder et améliorer le cadre de vie qui a été l'élément déterminant du choix de cette nouvelle résidence.

Dans cette section, nous comptons étudier quatre éléments : quels équilibres pourraient-être préconisés pour faire face à l'urbanisation déstructurée, à la pénurie de logements, à la saturation des équipements collectifs, touristiques et de loisirs ?

---

[1] « Neuf secteurs de services peuvent être cités : services aux ménages, commerces de gros, hôtels et restaurants, transports et communications, banques, assurances, services financiers et immobiliers, services supérieurs aux entreprises, autres services aux entreprises (location, recrutement, sécurité, contentieux, nettoyage, etc.), administration publique, enseignement, santé et services sociaux », cités in J. PHILIPPE, P.- Y. LEO et L.-M. BOULIANNE, « Services et métropoles : formes urbaines et changement économique », éd. L'Harmattan, Paris, 1998, p. 20.

2-1 Constat ou diagnostic entre l'offre et la demande

La demande explose, l'offre à la traîne, le marché n'est pas maîtrisé. Pour face à l'urbanisation déséquilibrée plusieurs mesures pourraient être entreprises à savoir (mesures non prises par le PDAU et le POS) :

2-1-1 Une assistance technique des services spécialisés permettant à la municipalité de Tizi-Ouzou de s'assurer le concours d'architectes et d'urbanistes, pour élaborer des programmes d'urbanisme (PDAU et POS) adaptés aux particularités locales. Une attention particulière sera accordée à l'agglomération afin de préciser les espaces à préserver ou à mettre en valeur.

2-1-2 La ville de Tizi-Ouzou se trouve confrontée à l'inadaptation croissante de son centre à l'augmentation quantitative des populations agglomérées et à la variation qualitative des services demandés. La pénurie des surfaces disponibles entraîne une élévation des valeurs foncières qui rend plus onéreux l'achat par la collectivité des terrains nécessaires aux équipements publics et plus sélective l'implantation d'activités nouvelles.

En même temps, la présence dans les quartiers insalubres (haute-ville et les « Kadi » par exemple) d'une population en difficultés financières rend plus difficiles les opérations de rénovation spontanées ou concertées comme nous assistons à un blocage progressif du centre (rue ABANE Ramdane, Rue de la Paix, la haute-ville), qui déclenche une tendance centrifuge portant la population et les activités vers les zones d'habitation de la périphérie (M'DOUHA, Sud-ouest, Tamda, Tala -Allam…).Des opérations de rénovation ont été réalisées ; elles ont concerné particulièrement l'ancien bordj Turc rénové pour les besoins de sécurité de la ville.

Par ailleurs, faudrait-il établir au niveau de la commune de Tizi-Ouzou des POS pour déterminer les servitudes d'urbanisme opposables aux particuliers ? Ceux-ci vont délimiter les zones non constructibles et des zones d'espaces verts, résidentielles, d'habitat individuel et collectif, d'activités. Mais à Tizi-Ouzou les POS ne sont que des « paniers percés ».

Le PDAU actuel (actualisé en 2007) est devenu ainsi un instrument de prévision et de planification urbaine pour la collectivité municipale. Ce plan d'urbanisme est encore une fois de plus dépassé à cause de la rapide évolution de la ville.

En théorie, tous ces plans et règlements s'imposent à tous et en premier lieu à la construction privée. Leurs effets pratiques reposent concrètement sur la procédure du permis de construire appliquée à toutes sortes de bâtiments.

2-2 Le logement

L'amélioration de l'habitat et la construction de logements nouveaux sont un élément essentiel de l'urbanisme. Au problème quantitatif s'ajoutent ici des préoccupations qualitatives. Faut-il rappeler que le TOL moyen dépasse encore les 6 (six) personnes. Pour le premier il suffirait d'augmenter l'offre de logements à attribuer. Pour le second, les maisons neuves sont généralement vendues inachevées (dans le cadre des coopératives immobilières) non seulement pour limiter le prix de vente (400 à 500 millions de centimes/ un F4 de 100 m^2), mais également pour permettre au nouveau propriétaire de conduire lui-même les multiples travaux qui eux seuls lui permettent de se sentir chez lui.

A l'inverse, en habitat collectif, les marges laissées à chacun se limitent généralement à l'agencement des cuisines, salles de bains et tapisseries, ce qui demeure très insuffisant. La solution du problème qualitatif c'est aussi d'interdire, à la fois, une urbanisation « sauvage » qui en dénaturerait l'image de la ville et pourrait provoquer des ségrégations jusque là inconnues.

Les mesures à prévoir relèvent de la législation foncière (plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, règlements d'urbanisme, plans et coefficients d'occupation des sols, réserves foncières…) et de la réglementation de la construction. Parmi ces règles : la hauteur des immeubles construits et leur longueur au sol, aider la municipalité à définir les styles de construction et les types d'habitat correspondant aux spécificités locales.

Ceci permettrait une meilleure coordination des efforts de tous les organismes et collectivités qui mènent en ce domaine une action correspondant à leurs préoccupations propres (logement, zone industrielle, équipements collectifs) sans se préoccuper des actions entreprises par ailleurs. Elle peut permettre la définition d'une politique foncière tenant mieux compte de tous les besoins ressentis et leur évolution prévisible. En tout état de cause, la demande sociale en termes de logements sera toujours supérieure à l'offre publique et privée.

2-3 Les équipements collectifs

La vie en milieu urbain implique la mise à la disposition des habitants de services collectifs. Certains d'entre- eux ne peuvent être dispersés (à l'infini à cause de leur nature et leur coût) et sont restés longtemps le quasi-monopole du chef-lieu de wilaya. Ce dernier a enregistré des offres notables dans de nombreux domaines tels l'enseignement, la santé, les équipements socioculturels…mais la demande demeure importante. Souvent la grille des équipements collectifs dévolue à tous les niveaux des établissements humains est différemment réalisable.

2-3-1 L'enseignement

2-3-1-1 Enseignement fondamental 1er et 2ème cycle (2010 / 2011)

En matière d'éducation, la municipalité de Tizi-Ouzou a réalisé des efforts conséquents pour construire dans le premier et les deuxièmes cycles 48 écoles primaires totalisant 399 classes. Le taux d'occupation des salles de classes est de 24,74 élèves ; le taux d'encadrement est de 16, 73 élèves par enseignant. Ces ratios nous paraissent satisfaisants puisqu'il n'y a ni surcharge des classes ni sous-encadrement pédagogique.

2-3-1-2 Enseignement moyen 3ème cycle (2010 / 2011)

Le troisième cycle est doté de 19établissements et 299 classes ; le taux d'occupation est de 31,10 élèves par classe. 132 enseignants encadrent 2173 élèves ; soient 16,23 élèves par enseignant. Cette situation est aussi acceptable selon les normes universelles.

2-3-1-3 Enseignement secondaire (2010/2011)

Dans l'enseignement secondaire, nous relevons 7 lycées d'enseignement général et 1 technicum totalisant 180 classes. 371 enseignants encadrent 5239 élèves soit un taux d'encadrement de 14,12 élèves par enseignant. Le taux d'occupation est de 29,11 élèves par salle. Les taux d'occupation, dans le troisième et le secondaire, sont légèrement supérieurs à ceux du premier et des deuxièmes cycles. 8177 enfants de 6-15 ans sont scolarisés dont la majorité sont des filles.

Le secteur de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur joue un rôle important dans la formation du capital humain.

2-3-1-4 La formation professionnelle (2010/2011)

Dans la formation professionnelle, plusieurs C. F. P ont été réalisés dans les secteurs public et privé.

- **Dans le secteur public**

La commune de Tizi-Ouzou a réalisé 5 CFPA et 2 annexes totalisant 2400 stagiaires. Les effectifs en formation résidentielle et en apprentissage sont estimés respectivement à 3403 (dont 1995 filles) et 2280 (dont 125 filles).

- **Dans le secteur privé**

On recense 37 écoles privées agréées par l'Etat, avec une capacité de 1651 stagiaires qui sont créées dans la ville de Tizi-Ouzou. On relève l'absence de ce type d'écoles dans les daïras de Béni-Yenni, Iferhounène, Makouda, Mekla Ouaguenoun, Tigzirt, Tizi-Ghennif, Tizi-Rached, Azeffoun par suite de la couverture des besoins en formation par le secteur public ou la non rentabilité de ces écoles dans ces différents endroits.

2-3-1-5 L'enseignement supérieur

L'université est le lieu par excellence de création et de diffusion des savoirs et des connaissances. Ces derniers constituent un avantage compétitif pour toute ville qui veut être attractive. Il est donc intéressant de s'interroger sur l'impact de l'UMMTO sur le cadre de vie urbain. L'impact le plus visible de l'université étant sa capacité à offrir des places pédagogiques aux étudiants et des postes de travail aux enseignants et au personnel administratif et technique. En 2010, l'UMMTO dispose de huit (08) facultés qui accueillent 41 850 étudiants, dont 30 542 filles, encadrés par 1 645 enseignants. L'infrastructure de formation au service du capital humain est concentrée dans la ville de Tizi-Ouzou.

Le tableau suivant donne le récapitulatif des infrastructures pédagogiques.

Tableau n°42 : Situation des infrastructures pédagogiques et l'offre de formation supérieure en 2010

Type d'infrastructures	Nombre	Places pédagogiques
Facultés	08	----------
Amphithéâtres	67	12 037
Salles de TD	348	11 890
Salles de TP	117	2 950
Salles de Cours	119	7 220
Laboratoires	107	2 580
Ateliers	35	870
Centres de Calculs	06	130
Salle Internet	23	345
Salles de conférence	05	700
Salles de dessins	21	418
Bibliothèques	22	2 610
Hall technologique	01	100
		_____
Total		41 850

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010, p. 98.

L'UMMTO peut être considérée comme étant le premier opérateur économique de la wilaya de Tizi-Ouzou en offrant 3500 emplois et 41 850 places pédagogiques. Ce capital humain est un facteur de localisation et de recrutement pour les entreprises susceptibles de venir s'installer à Tizi-Ouzou. Ce capital humain représente une main-d'œuvre qualifiée pour les administrations publiques et les secteurs socio-économiques.

Tizi-Ouzou est devenue une ville attractive grâce à l'université ; cet équipement attractif a induit l'apparition de nouvelles habitations collectives et privées, commerces, services, écoles de formation…

L'offre de l'UMMTO s'est renforcée par la création d'un autre pôle universitaire localisé à Tamda afin de faire face à une demande de formation supérieure toujours croissante.

L'université de la formation continue (UFC) est un moyen de formation à temps partiel ouvert au large public. Cette méthode d'enseignement à distance a trouvé un écho favorable dans les milieux des fonctionnaires et des élèves dont le cursus s'est arrêté à la troisième année secondaire.

L'UFC de Tizi-Ouzou a ouvert ses portes en mai 1990 avec 13 filières : Anglais, Français, Lettres arabes, Sciences exactes, informatique (en cycle court), Commerce International, Audit Comptable, Gestion des Entreprises, Droit des Affaires, Anglais Technique, Français Technique, l'Orientation Scolaire et Professionnelle (en cycle long). La durée de formation était respectivement de 3 et 4 ans.

Depuis 1996, suite au nouveau système d'évaluation, de nouvelles filières ont été créées telles que : Technique bancaire et monétaire, Commerce international, Droit des affaires, Orientation scolaire et professionnelle, Anglais technique, Agro-alimentaire. En 1990, 23 enseignants avaient contribué à la formation de 694 étudiants et étudiantes. En 2011/2012, 2 217 étudiants sont inscrits et encadrés par 159 enseignants universitaires[1]. La décision de la fonction publique d'homologuer les diplômes UFC est un grand pas en avant pour donner plus de crédit à cette institution et assurer les étudiants quant à leur avenir.

[1] Informations recueillies auprès de la directrice de l'UFC, Octobre 2012.

Vu l'attraction qu'exerce la ville de Tizi-Ouzou sur sa région, il lui reste encore à disposer d'autres équipements pour combler les écarts entre l'offre publique et la demande des usagers. Pour ce faire, nous suggérons quelques réalisations dans d'autres domaines :

* Le domaine des équipements sportifs et socio-éducatifs : la vie des jeunes de la majorité des villes petites et moyennes est rythmée par le calendrier des matchs du club de la JSK, qui constitue l'élément le plus sûr d'animation et d'intérêt. Il en résulte que la mise à la disposition d'installations sportives adéquates est l'une des premières revendications des habitants des villes moyennes et de leurs élus.

Qu'il faille davantage de moyens en matière de santé dans les localités en difficulté relève de l'évidence. D'abord, parce que les praticiens exerçant dans le cadre des professions libérales sont inégalement répartis sur le territoire en général et sur le territoire urbain en particulier. Ensuite, parce qu'en matière de santé publique, des insuffisances relatives existent dans ce domaine comme dans d'autres. C'est pourquoi, une aide à l'installation des médecins libéraux dans les localités en difficulté, devrait exister.

2-4 Les équipements touristiques et de loisirs

La Kabylie est une région à vocation touristique ; elle recèle une offre compétitive ; son patrimoine naturel est composé des forêts de Tamgout, Mizrana, Yakouren, M'Zala, Benighobri, Sidi-Ali-Bounab, Taksebt, Tigrine, le Massif forestier d'Akfadou, les cédraies de Tala-Guilef et de Tikjda et l'oliveraie de Boghni. Le tourisme en Kabylie a une importance économique : il peut jouer un grand rôle dans le développement de cette partie du territoire national. Ce tourisme peut être de loisirs, de séjour ou de circuit (montagne, mer, ville). Son artisanat, ses festivals culturels, ses fêtes saisonnières…complètent l'offre des biens naturels.

A cet égard, la Kabylie se caractérise par une prédominance de la montagne qui la distingue des autres régions du pays ; cependant elle souffre de sa méconnaissance et des insuffisances de sa mise en valeur. L'insécurité a aussi contribué à la désaffection des touristes du séjour de vacances. La demande, tant nationale qu'étrangère s'est considérablement rétrécie.

A l'instar des autres villes algériennes, la ville de Tizi-Ouzou est loin de connaître les afflux de touristes étrangers de la Tunisie ou du Maroc. La faiblesse de l'offre du tourisme urbain tient aussi au fait que les modes d'hébergement complémentaires, tel que le camping chez l'habitant, ne sont pas développés.

Dans l'ensemble, on peut dire que la ville des « Genêts » dispose d'atouts et d'offres non négligeables mais insuffisamment mis en valeur : On peut évoquer :

* Le patrimoine architectural, historique et culturel : Bordj Turc de Tizi-Ouzou, Musée du Moudjahid, Taksebt,

* Les distractions : Festival international à Tizi-Ouzou.

En Kabylie, la montagne, les moyennes hauteurs, les plaines du Sébaou et la zone côtière sont à l'état naturel. La valorisation de ces espaces et l'intégration du tourisme parmi les priorités du développement durable de la région, pourront donner naissance aux types et formes du tourisme tels le tourisme d'affaires, de loisir et d'aventure. Une côte sauvage très escarpée relativement préservée et pratiquement inexploitée offre des possibilités d'investissements.

Quoi qu'il en soit, c'est sur une amélioration des offres d'hébergement et de sécurité en particulier que doit porter le premier effort : modernisation de l'hôtellerie existante et construction d'hôtels neufs ; développement des autres formes d'hébergement ; création de centres de formation professionnelle permettant d'assurer la disposition d'un personnel qualifié. Sachant que les stagiaires sortant de ces centres émigrent en Tunisie ou au Maroc pour y travailler !

Pourquoi l'offre touristique est-elle si faible ? Pourquoi il n'existe pas de politique de mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et artistique, voire de la réalisation des équipements socioculturels aptes à favoriser le tourisme de loisir ou des équipements indispensables au tourisme d'affaires ?

Un effort de publicité et de communication est nécessaire pour faire mieux connaître les attraits touristiques des villes et zones de Kabylie. Cet effort passe par leur insertion dans des programmes de circuits touristiques organisés par les agences de voyages et largement

diffusé en Kabylie, en Algérie et à l'étranger pouvant inclure Tizi-Ouzou comme point de départ ou d'arrivée pour bénéficier de son attraction.

Pour maximiser l'offre du tourisme, faudrait-il élargir les capacités d'accueil en augmentant le nombre de lits pour satisfaire la demande touristique ? La relance des activités artisanales, la promotion du produit local par les mass-médias, l'information, les journaux, la modernisation des chemins d'accès, l'ouverture de nouveaux circuits pour relier les stations climatiques aux stations balnéaires et la campagne pour l'hygiène et la propreté des sites et routes sont autant d'avantages comparatifs qui contribuent à renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'offre touristique de la Kabylie.

D'une manière générale, les mutations engagées ces dernières années et les premières actions investies dans le secteur, sont de nature à inclure davantage le tourisme et l'artisanat dans la création d'emplois et dans l'accroissement des recettes extérieures du pays. Dans ce cadre, la wilaya de Tizi-Ouzou, forte de ses indéniables atouts naturels, véritables dons de la nature, ses potentialités, le savoir-faire et l'esprit créatif de sa population en font une région où le tourisme pourrait se conjuguer aux quatre saisons.

Section 3 : L'éducation et la vie culturelle

La ville de Tizi-Ouzou offre des emplois et des logements, d'une part, comme elle assure aussi les moyens d'enseignement et de formation professionnelle correspondants ainsi que les activités culturelles caractéristiques de la vie urbaine, d'autre part.

3-1 Enseignement et formation professionnelle : facteurs attractifs et compétitifs de toute ville

La ville de Tizi-Ouzou constitue un cadre privilégié pour réaliser une meilleure adaptation de l'enseignement aux réalités économiques et sociales. Les besoins en matière d'enseignement et de formation sont fonction de la demande de la population de la ville de Tizi-Ouzou et du rôle qu'elle entend jouer dans la région et des activités qu'elle souhaite voir développer. Des offres et des progrès importants ont été réalisés, des améliorations supplémentaires sont possibles qui pourraient compléter ou combler les écarts entre l'offre et la demande.

3-1-1 L'enseignement secondaire a bénéficié de l'ouverture des collèges et des lycées ; cela devrait être accompagné par l'amélioration du ramassage scolaire qui draine vers ces établissements les élèves des localités environnantes (Rédjaouna, Boukhalfa, Bouhinoun, Hasnaoua, BETROUNA, Timizart Loghbar, Tala Athmane).

3-1-2 L'enseignement supérieur est considéré comme relevant de la ville de Tizi-Ouzou et il constitue un précieux foyer d'activité intellectuelle.

3-1-3En matière d'enseignement technique et de formation professionnelle, l'expérience de la ville de Tizi-Ouzou constitue un cadre tout à fait satisfaisant pour ce type d'établissement, c'est donc dans ce sens que pourraient être orientées les localisations nouvelles destinées à compléter le réseau actuel. Notons qu'il existe une formation permanente gratuite qui s'adresse à une demande non solvable. L'éducation nationale aura sans doute à faire face aux besoins accrus dans cette agglomération.

3-2 L'animation culturelle, facteur de localisation des Investissements Directs Etrangers(IDE)

« La culture est de plus en plus ressentie comme une fonction sociale, une dimension de la vie collective, dont nul ne peut être exclu, pire encore, se sentir exclu »[1]. Or la tendance en Kabylie et même dans les autres régions du pays, l'effort culturel en hommes, en infrastructures et en crédit est concentré sur un nombre restreint de villes, tel est le cas de Tizi-Ouzou. Elle a une vocation culturelle privilégiée, à la fois parce que sa dimension permet le maintien d'échanges humains plus harmonieux et parce qu'elle peut jouer utilement un rôle de relais à l'égard des autres centres urbains et du tissu rural environnants.

Le développement culturel ou l'offre culturelle locale peut être un élément d'entraînement non négligeable, dans le cadre de la région ; l'activité culturelle de la ville de Tizi-Ouzou peut lui permettre d'affirmer son rayonnement dans sa zone d'influence. Celle-ci dispose déjà d'un patrimoine culturel intéressant, mais insuffisamment mis en valeur, et d'un équipement culturel encore sous-développé :

---

[1] J. LAJUGIE, op. , cité. , p. 180.

Musée inexistant, théâtre inauguré en 2010, associations culturelles mises en veilleuse, salles de cinémas fermées, salles des fêtes saisonnières, aires de jeux non équipés, bibliothèques ou salles de lectures saturées…

Le développement culturel étant un problème d'animation plus encore qu'un problème d'équipement. Pour ce faire, la « capitale » du Djurdjura devrait-elle rechercher une meilleure utilisation des moyens matériels et humains disponibles ? La gestion des équipements importants dont dispose la ville pourrait l'être beaucoup mieux avec le retour à la sécurité.

La réalisation de centres culturels peut-elle être le moyen de doter la plupart des villes de Kabylie ? Ce sont des instruments efficaces et permanents de l'animation des activités culturelles. La formule des centres culturels sera mieux adaptée aux besoins et aux possibilités des autres localités de la région. Dotés d'un équipement plus léger et moins coûteux, ces centres pourraient-ils organiser le maximum d'activités diversifiées, afin d'être véritablement ouverts à tous ?

Un autre instrument puissant de la promotion culturelle c'est celui de la lecture et des bibliothèques municipales. On compte 03 bibliothèques à Tizi-Ouzou -ville. Le développement de la lecture publique reste méconnaissable si on se comparait aux pays développés, qu'il s'agisse du pourcentage de la population desservie, de celui des lecteurs inscrits ou du nombre de prêts annuels par habitant.

On constate que la progression des lecteurs est loin de suivre celle des achats de livres, ce qui tend à montrer que les trois bibliothèques de la ville ne sont pas aussi accueillantes qu'elles devraient l'être et aussi accessibles qu'il le faudrait. Il reste à doter les autres villes de la région d'équipements et de bibliothèques municipales pour promouvoir la lecture auprès des jeunes (collégiens, lycéens, étudiants) et les adultes.

A l'heure actuelle, dans les petites et moyennes villes, excepté la ville de Tizi-Ouzou, les offres de loisirs sont réduites à leur plus simple expression, car les équipements nécessitent des investissements hors de portée des APC. C'est à Tizi-Ouzou que se situent les équipements les plus spécialisés (stade, piscine, théâtre, maison de la culture) et leur concentration en un lieu pose des problèmes de circulation, de parking, de pollution (déchets, vols, agressions, drogues, etc.).

Dans ce domaine, comme dans tous les autres secteurs non marchands, la demande sera toujours supérieure à l'offre publique. L'écart est tel qu'il faudra d'importants investissements (non rentables à court terme) pour combler le retard.

Section 4 : Les communications (infrastructures, transports routier et ferroviaire)

Pour pouvoir assurer efficacement le développement régional, la ville de Tizi-Ouzou est-elle dotée de voies et de moyens de communication suffisante pour la mettre en liaison avec la capitale ? Avec les autres centres urbains de Kabylie ? Avec le milieu rural ou l'arrière-pays ? Sachant que Tizi-Ouzou en tant que ville moyenne constitue le maillon essentiel du réseau urbain régional.

Au service de l'intégration interne de la région, les équipements de communication (routes, voies ferrées) et de télécommunications apparaissent comme l'instrument privilégié, des liaisons métropole régionale - villes moyennes- ensemble de l'arrière-pays qui la transite.

En ce qui concerne l'insertion de la région dans l'ensemble national, le développement des moyens de communication figure parmi les priorités des pouvoirs publics ; une importance particulière est donnée aux routes, à la voie ferrée et aux télécommunications.

Tizi-Ouzou, ville carrefour, n'a-t-elle pas besoin d'améliorer les liaisons de communications avec sa zone d'influence par le renforcement des infrastructures de transport ? Les objectifs de celles-ci ne doivent-ils pas être déterminés en fonction des objectifs économiques et sociaux de la région ? La mise en place des lignes régulières de transport répond à la demande de trafics et la mise en œuvre de l'offre technique devrait toujours précéder la demande. Le transport régional devrait pour l'essentiel irriguer le milieu rural et le relier aux centres urbains, raccorder les villes moyennes entre elles et assurer les liaisons faciles avec les autres centres urbains nécessaires pour leur désenclavement, leur accessibilité, facteur numéro 1 de toute politique de développement.

Les voyageurs ont besoin d'un réseau de transports publics efficaces, rapides, facilement accessibles, contribuant à améliorer le cadre de vie régionale, apportant à l'usager la possibilité de choisir entre le transport individuel et collectif de même qu'entre la vie urbaine et la vie rurale. C'est un facteur de localisation des agents économiques, de mobilité

des marchandises, des personnes, d'accessibilité des clients et fournisseurs, des villages et des villes. Pour le transport scolaire, ne faut-il pas en faire un instrument de la « démocratisation » de l'enseignement et de l'égalité des chances ? Un outil de promotion sociale et d'indice de développement humain (IDH) ? L'aménagement du territoire passe par l'accroissement de cette offre technique publique en attendant le développement ou l'émergence de l'offre privée.

Pour les marchandises, ne faut-il pas créer un réseau adapté d'infrastructures et de transports publics ? Tels sont en gros les problèmes vécus par la ville de Tizi-Ouzou dont nous reprenons certains aspects coûteux dans les programmes des politiques publiques de développement. En voici quelques éléments :

4-1 Les infrastructures techniques : routes et voies ferrées

Le réseau ferré ne semble pas devoir faire l'objet de développement important à Tizi-Ouzou. Par contre, le réseau routier est cependant l'instrument essentiel des liaisons intra et inter urbaines. Sa densité et surtout sa qualité ne couvrent pas suffisamment les activités économiques et la vie sociale autour du pôle urbain régional. La ligne reliant Tizi-Ouzou à Alger est peu fréquentée. Son prolongement jusqu'à la zone industrielle de Oued-Aïssi est encore peu connu du public.

Le réseau routier en Kabylie ne devrait-il pas être adapté aux besoins d'une circulation de plus en plus intense ; en ce qui concerne non seulement les liaisons à grande distance mais aussi les relations intra-urbaines et les autres centres urbains ? Ce réseau compte environ 5000 km ; pratiquement toutes les APC, tous les villages sont desservis par les routes asphaltées[1].

4-2 Les transports de voyageurs

La ville de Tizi-Ouzou nécessite un nouveau plan de transport de voyageurs à courte distance couvrant les services ferroviaires et routiers. Cependant, certaines recommandations peuvent être envisagées afin d'améliorer l'offre existante :

---

[1] Enquête- terrain, Mai-Novembre 2006.

1- En matière de transports routiers que ça soit pour le ramassage scolaire ou celui du transport quotidien des travailleurs domiciliés dans les communes voisines, la ville doit assurer une meilleure coordination de tous les services publics ou privés desservant certains trajets pour améliorer l'efficacité et la rentabilité ;
2- Ceci sera complété par une meilleure coordination des horaires des transports ferroviaires et par le rapprochement des gares routières et des gares de chemin de fer.

4-3 Les télécommunications

La ville de Tizi-Ouzou ainsi que les autres villes moyennes apporteront-elles une attention à leur desserte en télécommunications ? L'insuffisance du réseau téléphonique et les lacunes du réseau télex constituent des obstacles aux entreprises implantées et au développement économique de la région. Ces carences sont particulièrement ressenties au niveau des centres urbains enclavés ou éloignés du chef-lieu régional. C'est pourquoi des entreprises ou des activités tertiaires sont concentrées dans l'agglomération de Tizi-Ouzou.

Le pôle urbain qu'est Tizi-Ouzou est appelé à jouer un rôle privilégié dans la mesure où il est le maillon du tissu urbain le plus directement au contact de l'espace rural ; c'est ici qu'apparaît le rôle qui peut être le sien en matière d'aménagement du territoire et de développement régional.

Il existe deux catégories de relations : Tizi-Ouzou a accueilli les migrants de l'exode rural en quête d'emplois secondaires ou tertiaires ; elle a à diffuser vers les bourgs et les campagnes environnantes le développement économique et social. Elle ne doit pas être seulement un pôle d'attraction, mais devenir un pôle de développement économique et social, à l'égard des zones qu'elle dessert (sous-traitance, annexes des établissements financiers et bancaires, commerces de gros et demi-gros, centres de dépôts et stockages de marchandises). L'emploi, l'habitat et les équipements collectifs, l'éducation et la formation professionnelle, les moyens de communication, les relations avec l'espace rural, tels sont les principaux domaines sur lesquels l'effort devra porter si l'on veut que la ville de Tizi-Ouzou, soit en mesure d'assurer son rôle dans l'aménagement du territoire.

Si nous voulons la soulager des différents afflux, n'est-il pas nécessaire de développer une armature urbaine harmonieuse dont l'équipement de chaque ville aura été étudié en vue de répondre aux fonctions qu'elle est appelée à remplir dans la nouvelle armature urbaine ?

Enfin, les pouvoirs publics ne doivent pas ignorer le reste des agglomérations de montagne Kabyles, car la réussite du pôle urbain passe par le développement des autres agglomérations.

Conclusion du chapitre 3

La ville de Tizi-Ouzou a renforcé son statut de pôle urbain régional en raison du rôle prépondérant assuré par celle-ci dans son environnement local et régional. Cette forte polarisation de la ville sur le reste de la région s'explique par la forte attractivité qu'elle exerce sur tous les villages environnants sans exception. Les ruraux continuent de venir y chercher tous les besoins immédiats que ne peuvent offrir les villages de montagne (concentration des divers services administratifs, liquidités monétaires et financières, carrefour d'échange économique et commercial, pôle universitaire et scientifique en plein essor, activités sportives multiples, divertissements culturels, gastronomie moderne…).

En cinq décennies de croissance et de développement (1962-2012), le chef-lieu régional a vu sa population presque quadruplé, passant de 26 023 habitants en 1966 à plus de 100 000 en 2012. Cette croissance démographique engendrera des besoins sans cesse croissants en habitat, emploi, scolarisation, santé, transport, communications, services publics…que les nouvelles politiques publiques urbaines seront amenées à encadrer et gérer.

De ce fait, la ville de Tizi-Ouzou est confrontée à de multiples problèmes sociaux ; son centre historique ne peut plus faire face au transit, aux contraintes de circulation et de stationnement, à l'afflux considérable durant la journée, des villageois, à l'importance de la population estudiantine, à la concentration des services et des activités commerciales.

Les nouvelles zones urbaines périphériques souffrent, quant à elles, de marginalisation spatiale, de sous- équipement et de sur densification. La ZHUN Sud est conçue beaucoup plus pour régler un problème de logement que pour offrir un cadre de vie conforme aux attentes des citoyens ; elle a vu tous ses espaces libres livrés à la spéculation foncière et à une promotion immobilière effrénée. Par contre, la périphérie immédiate de la ville de Tizi-Ouzou, longeant toute la rocade sud, n'a connu aucun début d'urbanisation car la majeure partie des terrains mobilisables à l'urbanisation relève du secteur privé.

Pour cela la décongestion de la ville des « Genêts » est devenue un impératif absolu ; il y a lieu d'élaborer un nouveau schéma des transports et délocaliser les activités de grande distribution ; de créer une nouvelle-ville à Oued-Falli capable de canaliser l'essor démographique et les flux migratoires vers de nouveaux pôles urbains afin de décongestionner les espaces urbains actuels ; de réhabiliter le centre historique de Tizi-Ouzou pour un véritable redéploiement spatial et fonctionnel vers les zones périphériques du périmètre urbain (restructuration urbaine) ; de requalifier l'espace urbain des grands ensembles de la nouvelle-ville.

L'aménagement d'une ville nouvelle à Oued-Falli comportera (selon le projet actuel) un pôle urbain nouveau et un pôle d'excellence. Le pôle d'excellence (ou zone d'équipement) recevra la superstructure primaire de dimension régionale tels le complexe sportif, le CHU, l'opéra, le parc d'attraction, le palais des expositions. Cette zone comportera aussi une gare routière, une piscine olympique, un hyper marché, un centre d'affaires, un hôtel aquaparc, un musée régional, une sûreté urbaine, une protection civile, une place publique et une grande distribution. La zone qui accueillera ces équipements s'étendra sur une superficie de 355 hectares.

La ville nouvelle quant à elle sera composée d'une gare routière, d'un centre de transit de 100 chalets, d'un complexe mère enfant, de trois polycliniques, de trois lycées, de sept écoles primaires, de cinq collèges (ou CEM), d'une antenne mairie, de trois bibliothèques, d'un centre culturel, d'une cité des créateurs, d'un théâtre de verdure, d'une salle de cinéma, d'un complexe postal, d'une grande mosquée, d'un ensemble de 500 locaux à usage professionnel, d'un marché couvert et d'un marché de proximité.

La mise en place d'une grille d'équipement permettra de résorber le déficit en équipement de la ville de Tizi-Ouzou ainsi que la prise en charge des besoins induits par la projection du « pôle urbain nouveau » dans lequel sont programmés 70 000 habitants. La localisation de tous ces équipements obéit au principe de la poly-centralité.

La nouvelle stratégie d'urbanisation de la ville de Tizi-Ouzou exprime donc (dans ses principes généraux), une volonté de substituer un urbanisme actif à une urbanisation subie depuis les années 1980. Les luttes urbaines sont récurrentes, la ville est devenue le théâtre des manifestations de toutes les frustrations. Les revendications politiques et sociales se manifestent en ville non dans les villages. Le tissu associatif se construit lentement.

Des mutations brutales et rapides : du village à la ville sans transition, du tribalisme à l'Internet et le portable, du mélange de traditions tribales et villageoises à la modernité. Cette forme d'urbanisation assure- t-elle un développement durable ?

Conclusion de la troisième partie

La ville de Tizi-Ouzou remplit plusieurs fonctions qui lui ont assignées un rôle majeur de mise en valeur de ses potentialités humaines, économiques, financières. Le pôle urbain régional organise la vie économique et sociale de sa région mais il dépend à son tour de la capitale nationale pour les services centraux dont il ne dispose pas, même s'il est mieux armé que le reste des villes de sa région.

L'attraction commerciale est l'un des éléments essentiels de son rayonnement. Plus la ville s'agrandit, plus les services sont nombreux, variés, spécialisés et rares ; plus son rayon d'action est étendu. Tizi-Ouzou connaît une grande attractivité parce qu'elle représente le seul lieu de centralité. Le trafic total qui la transite est considéré comme un indicateur de sa puissance et de son rayonnement.

En revanche, Tizi-Ouzou est victime de son développement puisque ce rayonnement a induit plusieurs conséquences sur le développement urbain du chef-lieu régional. Cependant, beaucoup d'effets négatifs (appelés aussi externalités négatives) entravent son développement à cause des flux accrus qui ne lui apportent pas de soutien et qui l'ont conduite à des dysfonctionnements, des encombrements et des déséquilibres entre les offres et les demandes.

La concentration urbaine a entraîné des effets spéculatifs sur l'habitat, le foncier et les équipements publics qui ont compliqué la solution aux problèmes liés au logement, aggravée par l'indisponibilité des terrains à bâtir, l'augmentation des valeurs foncières urbaines et la spéculation qui s'y trouve associée.

Suite à l'urbanisation déséquilibrée, Tizi-Ouzou ville « champignon » vite bâtie mais mal bâtie est confrontée au problème de congestion provoquant le stress, les difficultés de transport et de logement, l'encombrement et la dégradation de la qualité de vie. C'est une ville très fréquentée de jour et désertée la nuit ; elle pose des problèmes d'urbanisme tels l'utilisation de l'espace, la construction verticale, le stationnement… A juste titre, la réalisation des trois trémies sur la RN 12, colonne vertébrale de la ville, n'ont pas contribué à la fluidité de la circulation au centre-ville. L'élaboration d'un énième plan de circulation urbain, dans les années à venir, ne devrait-il pas être le souci majeur des administrateurs municipaux ?

L'expansion urbaine s'effectue souvent sur les terres agricoles et l'espace urbain s'étend de manière très inégale selon les directions en fonction des facteurs physiques, fonciers et économiques. Le patrimoine agricole est menacé par l'extension rapide des quartiers périphériques. La dynamique urbaine de la ville a également étendu ses tentacules vers l'Est, c'es-à-dire sur les terres agricoles (terres de Tamda), mais aussi vers l'Ouest et le Sud-ouest.

L'expansion urbaine indéfinie, déstructurée et fort coûteuse à long terme ne serait-elle pas l'un des problèmes majeurs à résoudre ? En effet, pour remédier à cette situation, la municipalité ne devrait-elle pas veiller à l'utilisation rationnelle de l'espace et des équipements qui lui coûtent très cher ?

La croissance urbaine a privilégié surtout le pôle urbain de Tizi-Ouzou au détriment du reste de la région, une ville très riche (entourée d'agglomérations secondaires périphériques peu équipées) contrastant avec le reste de la contrée à dominante montagnarde et économiquement pauvre. Seule une localisation rationnelle et plus précisément équitable des équipements publics apparaît dès lors comme l'une des solutions au problème des localités défavorisées. L'offre des équipements publics devrait répondre à toutes les demandes des agglomérations secondaires.

Tizi-Ouzou s'accapare de l'ensemble des investissements et des richesses, des équipements, des immeubles et leur contenu. Un mariage judicieux entre les investissements peu capitalistiques et le capital humain serait la règle dans le monde rural, si l'on veut y maintenir une partie de la population, réduire la spéculation et l'inflation foncière et éviter la saturation du chef-lieu régional.

Sur le plan du transport, la circulation devient problématique et l'APC de Tizi-Ouzou doit prendre à bras le corps le problème de déplacement des hommes et des marchandises. La direction des transports de la wilaya a établi un énième plan de circulation pour désengorger le centre-ville. La situation du transport urbain à Tizi-Ouzou n'est en fait que la conséquence d'une libéralisation faite pour répondre au besoin pressant de la résorption du chômage ; la qualité des transports et le nombre de véhicules qui sillonnent le montrent aisément.

Le plan de circulation actuel compte donner la priorité au transport en commun en autobus à

moindre frais, avec le minimum d'infrastructures, de véhicules, de personnel et d'énergie consommée.

L'urbanisation rapide et déstructurée du grand pôle urbain du Djurdjura a aussi causé la détérioration de l'environnement ; l'une de ses conséquences réside dans les problèmes de gestion des déchets ménagers. Faudrait-il trouver une articulation entre les modes de production, les modes de consommation, les modes de rejet, la nature des rejets et les injonctions ou dispositions législatives ?

Sans cette articulation, les habitants seront condamnés à partager la ville avec ses déchets qui puent, qui tachent, qui encombrent. On n'habite pas avec l'ordure ménagère, mais on voisine avec elle, dans une relation espace privé / propre, espace public / sale. Il faut donc chercher à réduire la pollution en amont, de la chaîne de production et non en aval comme a été le cas jusqu'à présent. La protection de l'environnement repose sur la prévention de la pollution, la réduction des déchets à la source, la réduction de la production des déchets.

La ville de Tizi-Ouzou souffre aussi de la spéculation foncière qui se répercute négativement sur son aménagement. L'augmentation des prix des terrains à bâtir a provoqué des tensions sur son aménagement. La hausse des valeurs foncières a provoqué des contractions particulièrement dans le secteur de l'habitat suite au manque de ressources financières. Pour cela, ne faudrait-il pas définir une politique foncière tenant compte de tous les besoins ressentis et leur évolution prévisible ? Ainsi, le foncier n'est-il pas l'élément essentiel de toute action sur la ville ?

Tizi-Ouzou ne deviendra un espace attractif pour les investisseurs et compétitif que si les avantages comparatifs sont transformés en « économies externes » positives. C'est au degré d'attractivité, de durabilité, d'équité, de compétitivité… que nous pouvons mesurer la réussite ou l'échec des politiques publiques urbaines mises en œuvre dans le cadre du processus d'émergence d'un réseau urbain en général et d'un pôle urbain, en particulier, dans la région de Kabylie.

Cette nouvelle armature urbaine et villageoise n'a aucun référent identitaire Kabyle ou Amazigh. Ses éléments constitutifs (structures et fonctions) sont universels ; c'est ainsi que la Kabylie est entrée dans la modernité et la mondialisation en perdant tous héritages

matériels (habitat et architecture traditionnels) et immatériels en un très court laps de temps (une génération).

Conclusion générale

L'urbanisation est un processus de transformation de l'espace et des sociétés dans une durée. Le monde ne cesse de s'urbaniser ; il devient majoritairement urbain. Ce phénomène urbain apparait aujourd'hui comme majeur aux yeux de ceux qui analysent les interactions entre population, environnement et développement, à l'échelle de la planète comme à celles d'unités géographiques restreintes.

La décolonisation est à l'origine du « réveil urbain » tant en Kabylie que dans le reste du pays. L'Algérie illustre bien l'extrême rapidité de l'essor urbain contemporain quoique l'attraction des villes soit très largement indépendante de la croissance économique ou du développement. A cet effet, s'agit-il d'une simple « inflation urbaine » et d'une « urbanisation sans développement » ? L'accroissement de la population est un facteur d'urbanisation sans être pour autant le seul puisque la croissance démographique ne suffit pas à transformer « un village » en une « ville ». Pour que des villes puissent se développer, faut-il que les hommes en viennent à dépasser les questions de simple survie ? Peut-on affirmer que l'urbanisation a fait passer la Kabylie de son état traditionnel et sous-développé à un état moderne ?

Nous avons vu tout au long de nos développements que la « Révolution urbaine » (Md. DAHMANI) est en marche en Kabylie, que la transition urbaine est irréversible. La Kabylie est une région formée de 1 500 villages et hameaux ; l'existence de ville est mise en doute puisqu'il n'y a pas de ville dans la tradition kabyle. L'urbanisation est donc apparue là ou historiquement la colonisation a été la plus intense. Le réseau urbain existe dans une région de relief prononcé. Tizi-Ouzou représente le plus haut degré de la hiérarchie urbaine kabyle. A partir de l'exemple de la Kabylie, il peut y avoir aussi bien un réseau urbain en montagne qu'en région de plaine.

Le réseau urbain a émergé grâce à l'implantation des marchés hebdomadaires et des anciens villages coloniaux, à la multiplication des chefs-lieux administratifs suite aux découpages de 1974 et 1984 et à la création d'importants projets d'investissements productifs et d'équipements d'infrastructure et de superstructure dans le cadre des grandes actions de planification spatiale. La fin du socialisme et du dirigisme (1989) a accéléré la « Révolution urbaine » en Algérie.

La région kabyle est caractérisée par le grand nombre de petites villes et leur proximité. Il en résulte en moyenne 10 km seulement séparent une ville de sa voisine. Ce réseau de villes a joué : d'abord, un rôle de filtre puisqu'il a arrêté une partie des migrants au niveau des communes, ensuite, un rôle de relais parce que ce réseau de villes n'a pas réussi à ralentir définitivement les migrants, enfin, il a assuré un rôle de service et desserte et c'est ce qui a renforcé le poids de l'urbain.

Le dynamisme des petites et moyennes agglomérations est en partie lié au changement des schémas migratoires au cours de ces 50 dernières années ; ceux- ci ont modifié la répartition de la population sur le territoire kabyle, puisque les grands centres urbains offraient des possibilités d'intégration aux migrants, toutefois ce n'est pas le cas actuellement car ils (grands centres urbains) absorbent difficilement un flux de main-d'œuvre en accroissement constant. Par exemple, à Tizi-Ouzou, les espaces périphériques (Oued-Aïssi, Chaâïb), sont devenus un réceptacle pour les vagues de migrants venant particulièrement de l'extérieur de la Kabylie attirés par le mirage de la ville où le travail leur semble en abondance, dans le cas échéant, ils recourent à la mendicité « gain facile » en ce moment.

Des inégalités existent entre le pôle urbain régional (Tizi-Ouzou) et les autres villes de sa région ; elles proviennent des différences de revenus et de richesses, de la concentration des activités, des équipements urbains collectifs et des populations dans quelques centres urbains. Ces inégalités peuvent être résolues en procurant des moyens nécessaires pour mener à bien une politique de redistribution des activités économiques. Les infrastructures et les équipements du système de transport et de la logistique jouent un rôle de premier plan dans la compétitivité et l'attractivité du territoire, ce sont eux qui assurent le maillage et ses articulations internes et externes.

La ville des « Genêts », ville de montagne et chef de fil de la wilaya, est un lieu privilégié de contacts et d'échanges de toutes sortes : économiques, universitaires, administratifs, sociaux, politique, culturels…Ce sont sa raison d'être. L'attraction commerciale est l'un des éléments essentiels de son rayonnement. Plus elle s'agrandit, plus son rayon d'action est vaste. Tizi-Ouzou connaît une grande attractivité parce qu'elle représente le seul point de centralité. Le trafic total qui transite par cette ville est considéré comme indicateur de sa puissance et de son rayonnement.

Le rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur sa région a induit des externalités négatives (congestion, pollution, stress, bruits, dégradation de la qualité de vie, indisponibilité des terrains à bâtir, augmentation des valeurs foncières urbaines, des loyers, coût de la vie et la spéculation), entravant son développement.

La montée des besoins engendrés par la croissance urbaine a modifié la demande en biens et services. Les services publics conçus pour la ville de Tizi-Ouzou ne répondent plus à l'afflux des personnes qui viennent des communes limitrophes ou des wilayas voisines. Cette inadaptation entre l'offre et la demande de services publics dans la ville des « Genêts » est particulièrement significative pour les transports publics que pour la collecte des déchets ménagers.

Les nouvelles zones urbaines périphériques souffrent d'une marginalisation spatiale, de sous-équipement et de sur- densification. La ZHUN Sud a vu ses espaces libres livrés à la spéculation foncière et à une promotion immobilière effrénée. La mise en place d'une grille d'équipement permettra de résorber le déficit en équipement de la ville de Tizi-Ouzou ainsi que la prise en charge de besoins induits par la projection du « pôle urbain nouveau ». Des mutations brutales et rapides sont constatées : du village à la ville, du tribalisme à l'Internet et le portable, du mélange de traditions tribales et villageoises à la modernité.

Grâce à l'émergence d'un réseau urbain (composé d'un pôle principal et des villes secondaires), la Kabylie se modernise, sort de sa ruralité pour se projeter dans un nouvel espace habité qui n'a pas encore achevé sa « révolution urbaine ». Pour la première fois de son histoire, la Kabylie a secrété des villes endogènes, des « couloirs urbains » de développement économique (activités), des « conurbations inter-villageoises » de développement social (logement, réseaux collectifs…). La croissance de ces « corridors urbains » préfigure la future image de l'urbanisation totale de la Kabylie (Md. DAHMANI).

ANNEXES ET CARTOGRAPHIE

Annexe n° 1

Tableau n° 1 : Liste des villes et villages de colonisation

Ancien Nom	Nom actuel	Wilaya
Tizi-Ouzou	Tizi-Ouzou	Tizi-Ouzou
Abbo	Sidi Daoud	Boumerdes
About ville	Aïn-El-Hadjar	Bouira
L'Alma	Boudouaou	Boumerdes
Aumale	Sour –El- Ghozlane	Bouira
Belle Fontaine	Tidjalabine	Boumerdes
Bougie	Béjaïa	Béjaïa
Camp du Maréchal	Tadmaït	Tizi-Ouzou
Cap Matifou	Bordj- El- Bahri	Boumerdes
Coligny	Bouira	Bouira
Courbet	Zemmouri	Boumerdes
Félix Faure	Blad Guitoun	Boumerdes
Fondouk	Khemis- El- Khechna	Boumerdes
Fort National	Larbaâ-Nath-Irathen	Tizi-Ouzou
Guynemer	Boukhalfa	Tizi-Ouzou
Haussonvilliers	Naciria	Boumerdes
Laperrine	Djebahia	Bouira
Maillot	M'Chadallah	Bouira
Ménerville	Thénia	Boumerdes
Michelet	Aïn –EL- Hammam	Tizi-Ouzou
Mirabeau	Draâ-Ben- Khedda	Tizi-Ouzou
Palestro	Lakhdaria	Bouira
Port Gaydon	Azeffoun	Tizi-Ouzou
Rebeval	Baghlia	Boumerdes
Rocher Noir	Boumerdes	Boumerdes
Saint Pierre Saint Paul	Ouled Moussa	Boumerdes
Thiers	Kadiria	Bouira
Azazga	Azazga	Tizi-Ouzou
Béni Amrane	Béni Amrane	Boumerdes
Boghni	Boghni	Tizi-Ouzou
Bordj -Ménaïel	Bordj- Ménaïel	Boumerdes
Chabet-El-Ameur	Chabet-El-Ameur	Boumerdes
Draâ-El-Mizan	Draâ-El-Mizan	Tizi-Ouzou
Isser	Isser	Boumerdes
Mekla	Mekla	Tizi-Ouzou
Ouadhias	Ouadhias	Tizi-Ouzou
Tigzirt	Tigzirt	Tizi-Ouzou
Tizi-Ghennif	Tizi-Ghennif	Tizi-Ouzou
Dellys	Dellys	Boumerdes

Source : J. De Crescenzo, « Chroniques Tizi-Ouziennes et régionales 1914 1928 », Tome 2, Paris, 2010, p.12 et nos regroupements selon les données de notre enquête- terrain, Mai- Novembre 2006.

Tableau n° 2 : Evolution du nombre d'agglomérations urbaines de 1966 à 2008

Agglomérations	Population 1966	Population 1977	Population 1987	Population 1998	Population 2008
Aïn Bessam	-	-	18 356	28 431	-
AEH	-	3 149	4 063	4 893	7 575
Aït-Bouadou	-	-	8 105	11 511	12 157
Assi Youcef	-	-	11 175	14 053	14 774
Azazga	-	8 116	13 249	22 135	26 515
Azeffoun	-	-	2 555	4 297	6 196
Béni –Douala	-	-	10 456	12 024	10 544
Béni Yenni	-	-	5 947	6 810	5 734
Boghni	14 530	6 751	12 155	15 576	16 238
Bordj Ménaïel	16 120	20 562	28 520	35 556	-
Bouira	-	22 412	36 550	52 509	-
Chabet- el Am	10 180	-	6 682	8 361	-
Dellys	-	12 085	16 152	19 453	-
Dj- Saharidj	-	-	6 583	7 342	-
D- B-Khedda	-	12 310	19 862	26 232	29 403
DEM	-	6 210	9 632	17 480	19 451
Isser	-	7 710	10 077	13 654	-
Kadiria	10 347	-	5 099	8 735	-
Lakhdaria	-	18 066	28 023	37 770	-
LNI	-	-	5 403	7 111	8 278
Maatkas	-	-	7 941	25 490	26 142
Mechtras	-	-	5 517	6 998	9 361
Naciria	-	-	6 852	7 223	-
Ouadhias	-	-	8 084	10 462	13 626
Ouaguenoun	-	-	5 431	6 416	6 712
SET	-	-	8 608	13 857	14 538
Tadmaït	8 241	-	9 388	12 483	13 791
Thénia	-	10 386	13 960	15 336	-
Tigzirt	26 023	1 585	3 089	4 347	8 001
Tizi-Ouzou	-	44 416	61 163	79 244	104 312
Redjaouna	-	-	-	6 758	-
Fréha	-	-	-	6 541	8 155
Tizi-Ghennif	-	-	-	18 217	20 748
Béni-Zmerzer	-	-	-	8 548	8 975
T. Rached	-	-	-	6 945	7 235
Aït-Frache	-	-	-	8 159	-
Bouzeguene	-	-	-	9 616	21 097
Talla Illilane	-	-	-	10 116	-
Béni- Mendes	-	-	-	7 552	-
Tizi N'Tléta	-	-	-	13 898	13 558
Boudjima	-	-	-	7 101	14 469
Baghlia	-	-	-	6 930	-
Makouda	-	-	-	-	9 948
Aïn Zaouia	-	-	-	-	6 685
Irdjen	-	-	-	-	9 383
Mekla	-	-	-	-	4 461
Ouacifs	-	-	-	-	3 680
Aït-A-Mimoun	-	-	-	-	13 264
Nombre d'agglomérations	**06**	**13**	**30**	**42**	**48**

Source : Données des RGPH : 1966, 1977, 1987, 1998, 2008 et nos regroupements.

- Les agglomérations en caractères gras sont des agglomérations urbaines, le reste c'est des agglomérations semi urbaines (Armature urbaine 1998).
- Tizi-Ouzou, agglomération urbaine supérieure.
- Azeffoun, Tigzirt, Ouaguenoun, AEH sont considérées comme des agglomérations semi-rurales alors qu'elles figuraient parmi les agglomérations urbaines en 1987.

Remarque : Pour dégager le nombre d'agglomérations urbaines pour l'année 2008, nous avons retenu deux critères : une population minimale de 10 000 habitants et 5 000 habitants en ACL.

Tableau n° 3: Liste des communes ayant 5 000 habitants et plus en ACL en 2008

Nom de la Commune	Population totale	Nombre d'habitants en ACL
Tizi-Ouzou	**135 088**	**104 312**
AEH	20 401	7 575
AZAZGA	34 683	26 515
FREHA	24 228	8 155
AZEFFOUN	16 847	6 196
BENI- DOUALA	21 551	10 544
BENI- ZMENZER	12 117	8 975
BENI- YENNI	**5 737**	**5 734**
BOGHNI	31 263	16 238
ASSI- YOUCEF	14 789	14 774
MECHTRAS	12 683	9 361
BOUZEGUENE	24 311	21 097
DBK	31 382	29 403
TADMAIT	22 838	13 791
DEM	38 886	19 451
Ain -Zaouia	17 320	6 685
LNI	29 376	8 278
Irdjen	13 149	9 383
MAATKAS	32 121	26 142
SET	14 660	14 538
Makouda	23 388	9 948
Mekla	24 237	**4 461**
Ouacifs	10 313	**3 680**
OUADHIAS	15 771	13 626
AIT BOUADOU	14 435	12 157
TNT	15 479	13 558
OUAGUENOUN	17 425	6 712
A-A-MIMOUN	20 268	13 264
TIGZIRT	11 962	8 001
TIZI-GHENNIF	29 409	20 748
TIZI- RACHED	17 161	7 235
Total wilaya 31 agglomérations	**909 178**	**480 537**

Source : Nos regroupements à partir de l'Annuaire statistique de la wilaya de TO, n° 25, édition 2010, p. 20, 21, 22, 23.

Total de la population de la wilaya en 2008 = 1 127 165 habitants.
Nombre d'habitants des 31 communes dont le total est supérieur ou égal à 10000 habitants = 909 178 ;

Nombre d'habitants en ACL= 480 537.

Tableau n°4 : Récapitulatif des instruments de développement local

Types d'action	Périodes	Objectifs
Dépenses d'Equipement Local (DEL)	1963-1964	Développement rural
Dépenses d'Equipement Rural (DER)	1966-1967	Développement rural plus particulièrement le secteur agricole
Programmes Spéciaux (PS)	1966-1970	Développement économique et social des régions déshéritées du pays
Programme d'Equipement Local (PEL)	1970-1973	Développement industriel, agricole et des infrastructures socio-économiques des communes
Programmes Communaux de Développement (PCD)	1974 jusqu'à nos jours	Satisfaction des besoins des communes en agriculture, hydraulique, infrastructures socio-économiques et administratifs

Source : Z. SAHEB, op. , cité. , p. 95.

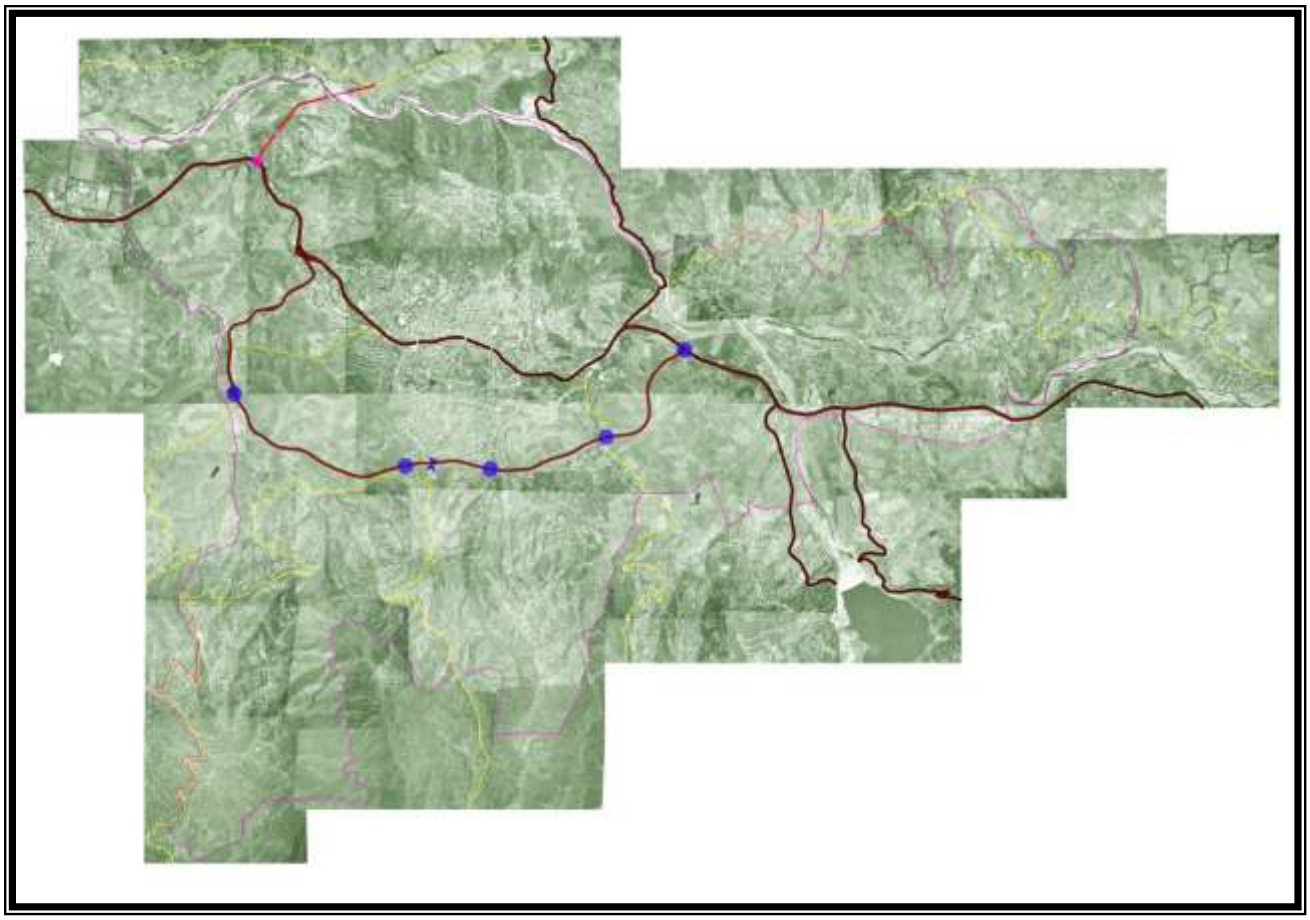
Annexe n° 2

1- Schéma directeur des infrastructures routières

La réalisation de la rocade Sud de Tizi -Ouzou, avec cinq (05) échangeurs et un (01) pont est l'avènement majeur structurant la ville depuis l'élaboration du PDAU. Elle a permis de désencombrer le centre urbain et d'amorcer le développement radio concentrique et non plus linéaire de la ville.

Un autre évènement majeur réside dans l'amorce de la rocade Nord de Tizi- Ouzou (en cours de réalisation) à partir du futur échangeur de Bouaid. Cette rocade permettra une seconde alternative pour contourner la ville des « Genêts ».

Carte n° 1 : Etat existant des infrastructures routières

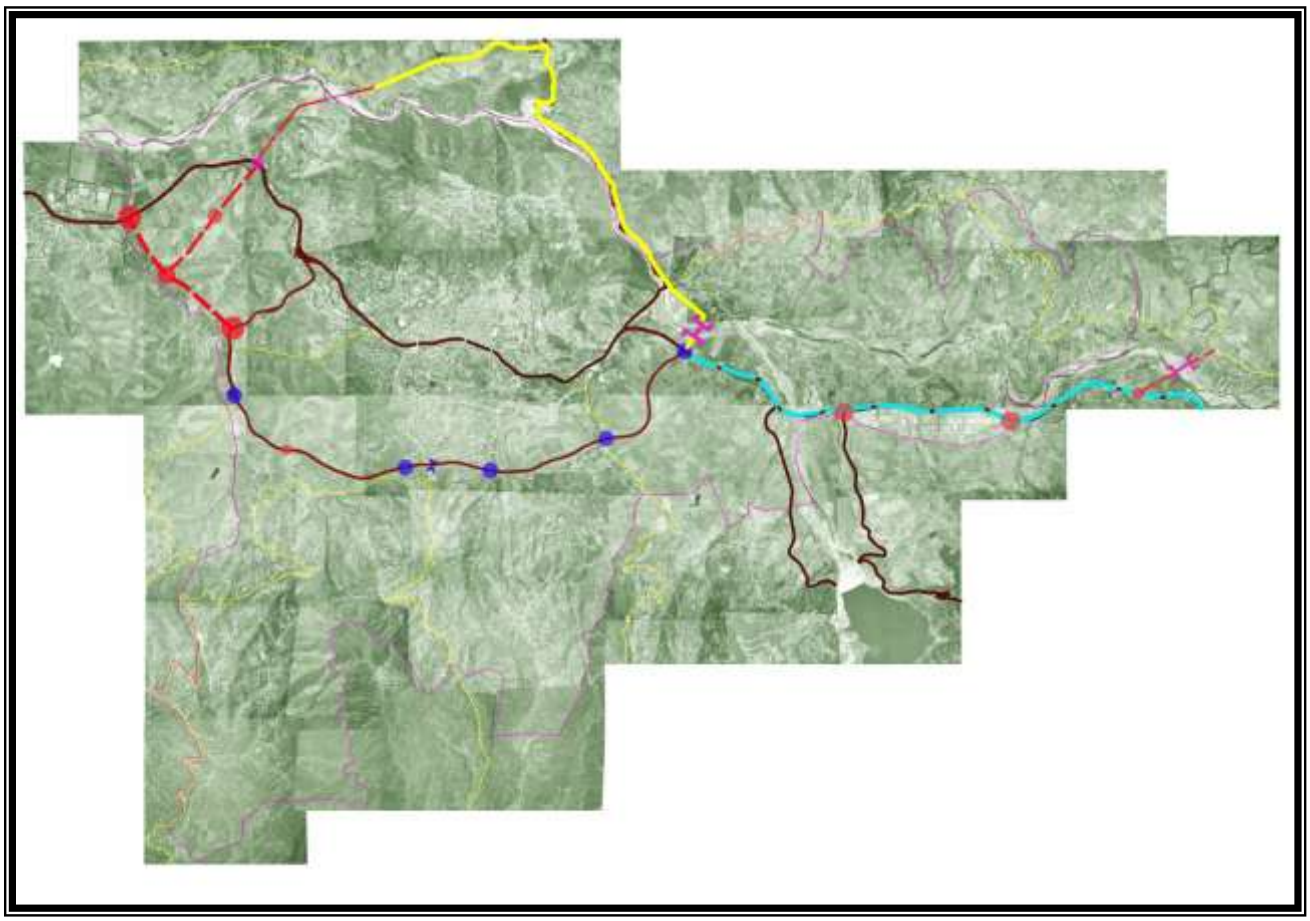


Source : PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007.

(On distingue, en bas à gauche: la rocade Sud, en haut à gauche: l'amorce de la déviation Nord de la ville, à droite, le tronçon de la RN 12 à modifier en axe autoroutier).

Les actions retenues dans le Schéma directeur des infrastructures routières se résument à la matérialisation de l'itinéraire de la rocade Nord : Tazmalt- El- Kaf - Echangeur Bouaid longeant la RN 72 et le CW 224, le prolongement de la Rocade Sud le long de Oued Sebt vers la RN12, la liaison rocade Sud - rocade Nord, l'aménagement en axe autoroutier de la RN 12 sur l'axe Tizi- Ouzou –Azazga, la création d'une nouvelle liaison RN12-Tamda.

Carte n° 2 : Schéma directeur des infrastructures routières

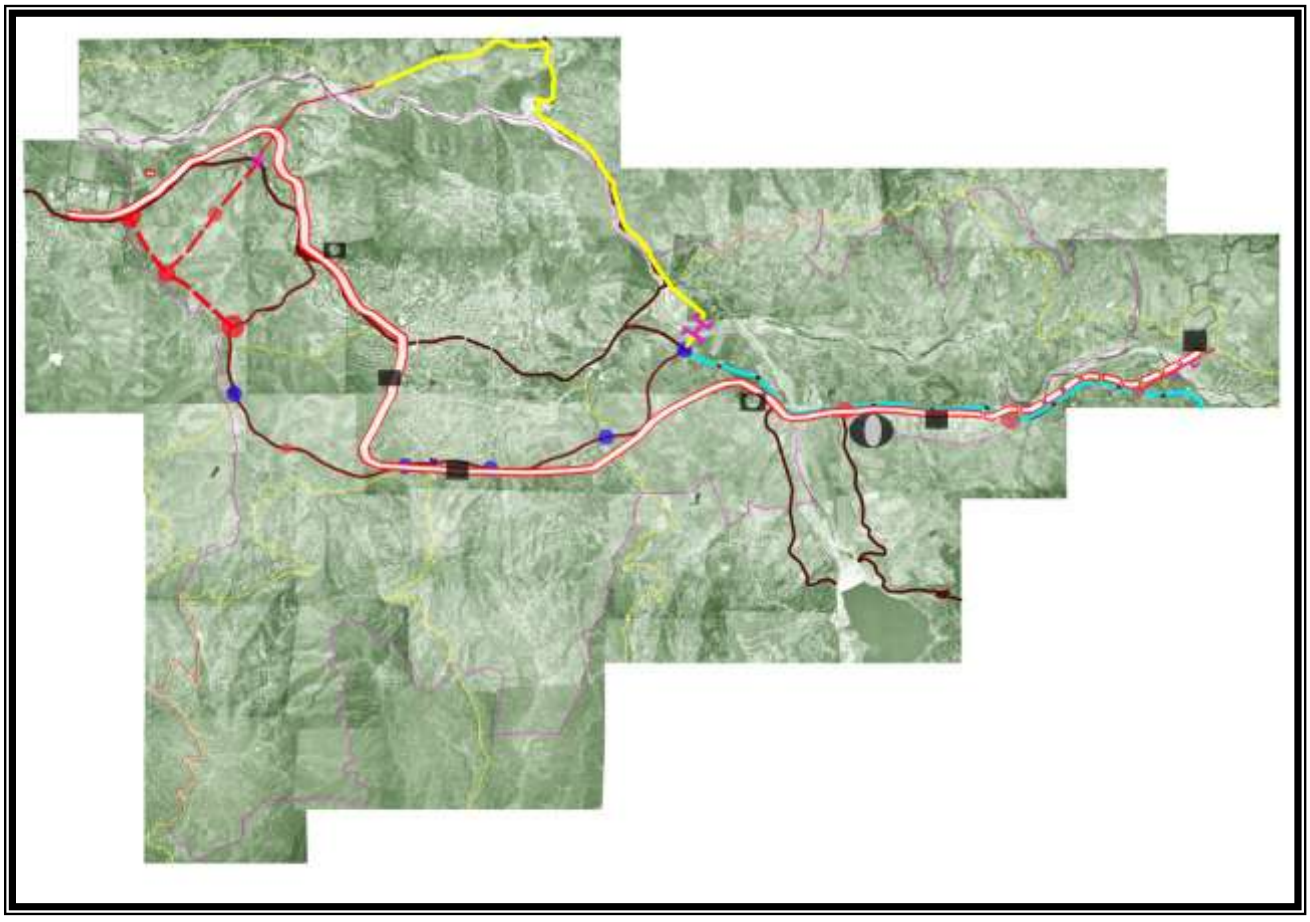


Source : PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007.

2-Schéma directeur des infrastructures ferroviaires

Les actions retenues dans le Schéma directeur des infrastructures ferroviaires se résument à la modernisation et l'électrification de ligne ferroviaire Thénia – Tizi- Ouzou, l'extension de la voie ferrée Oued-Aïssi – Tamda et l'achèvement des infrastructures telles que la voie ferrée Tizi-Ouzou – Oued-Aïssi, la gare de voyageurs de Tizi Ouzou (achevée), la gare Kaf Naâdja (Intermodale), la gare de voyageurs de Oued –Aïssi, la gare de marchandises et le Port sec à Oued-Aïssi, des Haltes à Oued -Aïssi et Boukhalfa.

Carte n° 3 : Schéma directeur des infrastructures ferroviaires



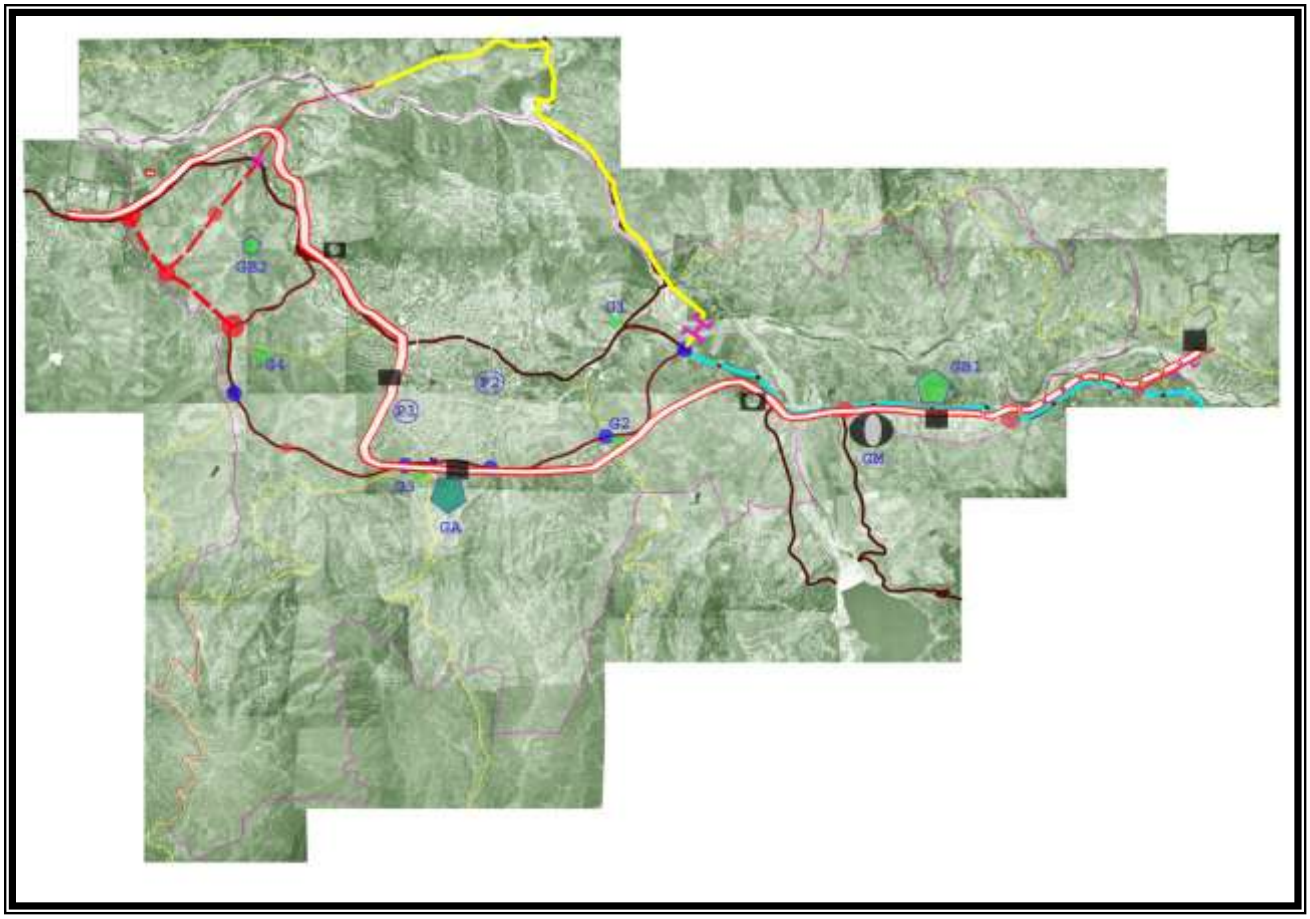
Source : PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007.

3- Schéma directeur de transport

Pour décongestionner la ville de Tizi-Ouzou, une opération d'urgence a été lancée pour réaliser quatre (04) gares intermédiaires à la périphérie urbaine, délocaliser les stations taxis et fourgons vers les gares intermédiaires, mettre en service l'entreprise de transport urbain.

Le schéma directeur prévoit à moyen terme la réalisation : d'une gare marchande à Oued-Aïssi, d'une gare Intermodale et Inter-Wilaya (Classe A) à Kef Naâdja, d'une gare routière à Oued-Aïssi (gare de l'Est) en face de la gare ferroviaire (Intercommunale), d'une gare routière à proximité du complexe sportif 50 000 places (gare de l'Ouest) Intercommunale, d'un téléphérique de 2 km dont l'itinéraire est Kaf Naâdja-Haute ville – Sanatorium – Rédjaouna.

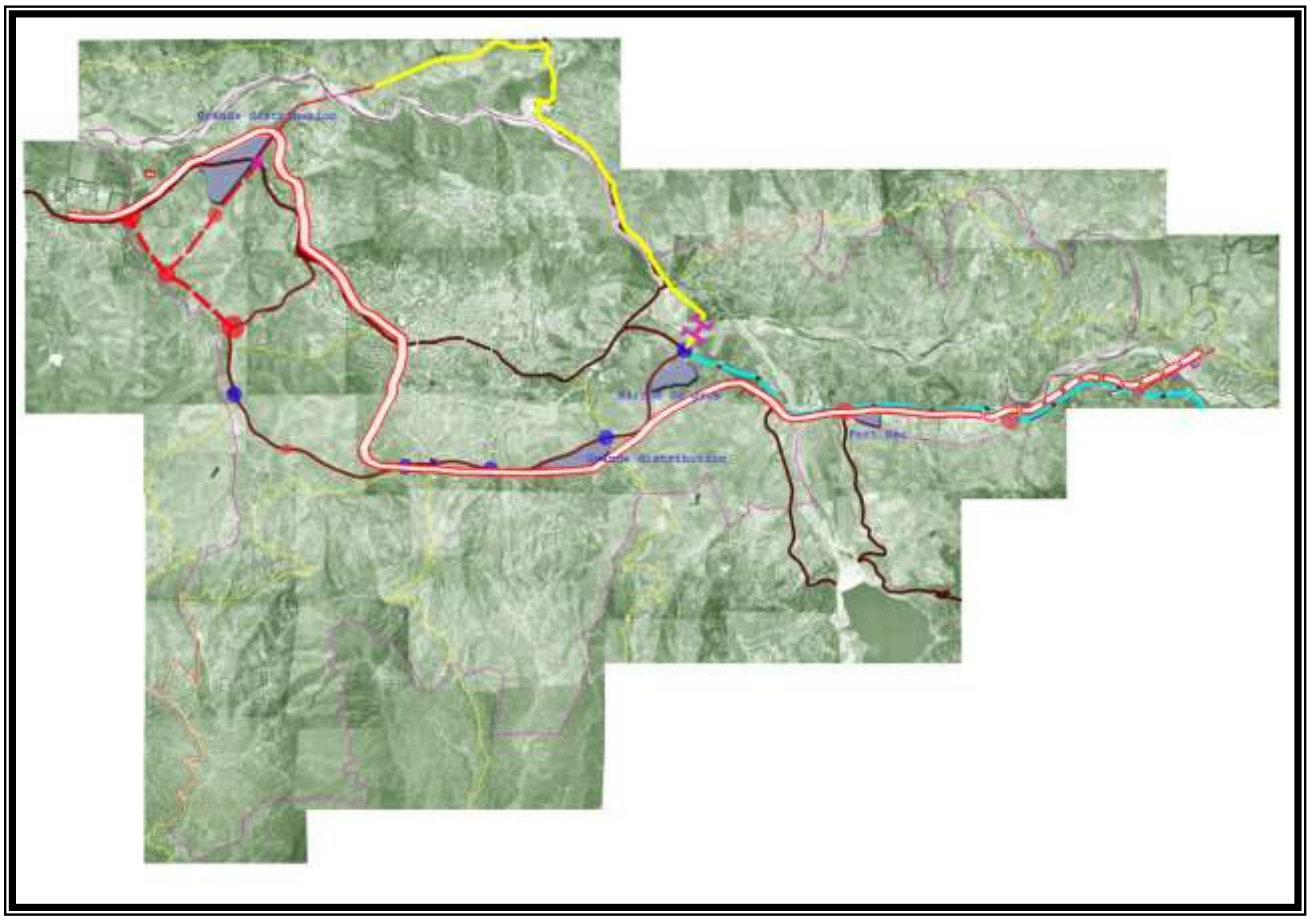
Carte n° 4 : Schéma directeur de transport de la ville de Tizi-Ouzou



Source : PDAU révisé de la Commune de Tizi-Ouzou, 2007

Le décongestionnement de la ville escompté grâce au nouveau schéma directeur de transport doit être accompagné d'un redéploiement des activités de grande distribution vers la périphérie urbaine. Il est prévu à cet effet une gare marchande dotée d'un port sec et d'une zone sous douane à Oued-Aïssi, un marché de gros de fruits et légumes et un abattoir à l'entrée Est de la rocade Sud (Consorts CHABANE), une zone de grande distribution à proximité de l'échangeur Bouaid, le maintien de la zone de grande distribution prévue par l'ancien PDAU au niveau du POS PU 55 au Sud de la rocade.

Carte n° 5 : Implantation des équipements de grande distribution



Source : PDAU révisé de la commune de Tizi-Ouzou, 2007.

(On distingue en bas à droite : le port sec, en bas au centre : le marché de gros de fruits et légumes, l'abattoir ainsi que l'équipement de grande distribution prévu par l'ancien PDAU, en haut : le nouvel équipement de grande distribution à l'entrée Est de la ville).

Annexe n° 3

Questionnaire

Introduction

Ce questionnaire sera lancé dans le but de collecter un certain nombre d'informations « fiables » et récentes grâce auxquelles nous comptons compléter notre travail. Il sera donc adressé aux élus locaux et aux responsables des différents services techniques des A.P.C (Assemblée Populaire Communale). Pour que le choix des communes soit représentatif, nous avons tenu compte des six grands ensembles physiques homogènes suivants :

1- La zone côtière ;
2- La Vallée de Sébaou ;
3- La Dépression de Draâ-El-Mizan ;
4- Le Massif Central Kabyle ;
5- Le Djurdjura.
6- Vallée d'Oued Isser.

Les communes à enquêter sont choisies en tenant compte des grands ensembles homogènes suivants :

1- La zone côtière : Dellys, Azeffoun, Tigzirt ;
2- La Vallée de Sébaou : Fréha, Ouaguenoun, Azazga, Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda, Tadmaït, Naciria, Bordj-Ménaïel, Thénia ;
3- La Dépression de Draâ-El-Mizan : Ouadhias, Mechtras, Boghni, Draâ-El-Mizan, Tizi-Ghennif, Chabet El-Ameur ;
4- Le Massif Central : Bouzeguène, Aïn-El-Hammam, Larbaâ-Nath-Irathen, Maâtkas, Béni-Douala, Ath-Aïssi, Mekla ; Béni-Zmenzer ;
5- Le Djurdjura : Assi-Youcef, Akbil, Iboudrarène, Iferhounène ;
6- La vallée d'Oued-Isser : Béni-Amrane, Lakhdaria, Aomar.

QUESTIONNAIRE

I- Identification de la Commune

- Nom de la commune :
- Nom du chef – lieu :
- La commune est issue de quel découpage administratif ?

1966 ☐ 1974 ☐ 1984 ☐

- La commune est-elle un ancien village colonial ?

Oui ☐ Non ☐

Si oui, donner la date de création du village :

- Utilisation de l'espace de la commune (Km²) :

- Superficie Totale :

a- Dont Espaces Naturels :
b- Dont Zones Agricoles :

Bois et Forêt :

Divers (Friches, Carrières) :

c- Dont Espaces Urbains :

Dont Habitat :

Habitat Collectif :

Habitat Individuel :

Dont Activités :

Industrie :

Equipements Sportifs :

Enseignement :

Transport :

Parcs et Jardins :

Divers (Terrains Vacants, Carrières, Chantiers) :

- Superficie de l'Espace Urbanisé :
- La Consommation Moyenne d'Espace / Habitat :
- Superficie Occupée par la Voirie :
- Superficie Occupée par les Equipements Publics :
- Superficie Occupée par les Espaces de Sport :
- Superficie Occupée par les Espaces Verts et de Loisirs :
- Potentialités

1. La commune est-elle plutôt à vocation :

- agricole
- industrielle
- touristique
- administrative
- commerciale
- autre (à préciser)

2. Potentialités agricoles

- S.A.U : superficie :

nombre de propriétés :

principales productions :

principales productions commercialisées :

3. Potentialités industrielles

Matières premières existantes :

Matières premières exploitées :

Main-d'œuvre spécialisée :

Autre (à préciser) :

4. Potentialités touristiques

Forêt

Plage

Sites exceptionnels

Autre (à préciser)

5. Potentialités artisanales

Existence de Traditions Oui ☐ Non ☐

Si Oui, donner les types de production

II- Données Quantitatives

1- Données Humaines

- Estimation de la population selon les zones de dispersion en 2006

Zones	Nombre d'Habitants	%	Ménages
A. C. L			
A. S			
Z. E			
Total			

- Evolution démographique à travers les quatre recensements (1966, 1977, 1987, 1998)

Zone / Année	1966	1977	1987	1998
A. C. L				
A. S				
Z. E				
Total				

2- Emploi

- Répartition de l'emploi par branche d'activité économique

Branche d'Activité Economique	Effectifs	%
Agriculture		
Industrie		
B. T. P		
Transport, Commerce, Administration et Service		
Sans Travail		
Total		

Population Active :

Population occupée :

Taux de Chômage :

- Migrations pendulaires du travail

	Occupés dans la Commune	Occupés dans une Autre Commune	Total
Effectifs			
%			

- Quel est le point de vue de l'A. P. C sur le sous-emploi des jeunes ?

- Travailleurs émigrés dans la Commune

- Nombre d'Emigrés :
- Pays d'Emigration :
  -
  -
  -
  -

- Investissent-ils dans la Commune ?

Oui ☐ Non ☐

Si Oui, dans quels secteurs ?

- Les mouvements migratoires qui affectent votre Commune s'exercent-ils ?

- A l'intérieur du territoire national
- A l'échelle internationale

- Autres (à préciser)

- Les migrations intérieures sont-elles dues ?

a- A l'exode rural
b- Au retour à l'âge de la retraite
c- Aux migrations entre localités urbaines

III- Le Milieu Economique

1- Infrastructures de Base

Désignation	Longueur (Kms)	Coût d'Entretien	Etat
Routes Nationales			
Chemins de Wilaya			
Chemins Communaux : - Chemins Vicinaux - Voiries Urbaines - Total			
Pistes Forestières			
Pistes Agricoles			

2- Energie

- Electrification Rurale

- La Commune est-elle électrifiée ?

Oui ☐ Non ☐

Si Non, quel est le nombre de villages non électrifiés ? Donner leur nom ?

- -
- -
- -
- -
- -

- Quel est le nombre de foyers non électrifiés ?

- Gaz de Ville

- La Commune est-elle alimentée en Gaz de Ville ?

Oui ☐ Non ☐

Si Oui, Donner le nombre d'abonnés pour les catégories d'agents suivants :

- Ménages :
- Administration et Services :
- Industrie :
- Autres Secteurs :

3- Industrie

- Nombre d'Entreprises Nationales

Liste des Entreprises Nationales	Activité Principale	Nombre d'Emplois Créés

- Nombre de P. M. E / P. M. I

Liste des P. M. E / P. M. I	Activité Principale	Nombre d'Emplois Créés

4- Equipements Urbains

- Equipements urbains de niveau supérieur

Désignation des Equipements	Nombre
- Banques - Assurances - Agences de voyages - Bureaux d'études - Agences immobilières - Central téléphonique - Avocats - Tribunaux - Commerce de gros - Superettes - Hôtels - Hôpitaux - Polycliniques - Maternités urbaines - Cabinets médicaux spécialisés - Cabinets dentaires spécialisés - Pharmacies - Ecoles paramédicales - Laboratoires - Sûretés urbaines - Lycées - C. F. P. A - Universités - Maisons de la culture - Bibliothèques - Cinémas - Théâtres - Piscines - Complexes omnisport - Autres (à préciser)	

- Equipements urbains de niveau moyen

Désignation des Equipements	Nombre
- Souks (ou marchés) - Commerces - Restaurants - Cafés - Centres de santé - Polycliniques - Salles de soins - Dispensaires - P. M. I - Cabinets médicaux - Cabinets dentaires généraux - Pharmacies - Collèges - Ecoles primaires - Bibliothèques - Librairies - Centres culturels - Aires de jeux - Autres (à préciser)	

IV- Habitat et Urbanisme

1- Les logements sont-ils rattachés à un réseau :

* d'A. E. P ?	Oui		Non	
* d'Assainissement ?	Oui		Non	
* d'Electricité ?	Oui		Non	
* de Gaz ?	Oui		Non	

1- **Programmes publics d'habitat** :

- Habitat Urbain

Quel est le nombre de logements ?

i. réalisés :
ii. en cours :
iii. non lancés
iv. Total :

- Habitat Rural

Quel est le nombre de logements ?

v. réalisés :
vi. en cours :
vii. non lancés :
viii. Total :

Quel est le nombre de logements précaires ?

- Promotion immobilière

Quel est le nombre de logements réalisés par :

ix. l'A. P. C :
x. l'E. P. L. F :
xi. l'O. P. G. I :
xii. les Coopératives Immobilières :

- Nombre d'auto – constructions individuelles privées

xiii. Nombre de permis de construire délivrés (1990 à 2006) :
xiv. Nombre de constructions illicites recensées en 2006 :

- Programme d'urbanisation

La commune a-t-elle bénéficié des instruments d'urbanisme suivants ?

xv. P. U. P
xvi. P. U. D
xvii. P. D. A. U
xviii. Lotissement : Localité :

Superficie :

Nombre de logements :

- Réalisés :
- En cours :
- Non lancés :

xix. Z. H. U. N (Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle) : Localité :

Superficie :

Nombre de logements :

- Réalisés :
- En cours :
- Non lancés :

xx. Z. A (Zone d'Activité) :

- Localité :
- Superficie :

* Viabilisée : Oui ☐ Non ☐

Nombre d'Emplois créés ou prévus :

xxi. Z. I (Zone Industrielle) :

- Localité :
- Superficie :

* Viabilisée : Oui ☐ Non ☐

Nombre d'Emplois créés ou prévus :

xxii. Z. E. T (Zone d'Expansion Touristique) :

- Localité :
- Superficie :

* Viabilisée : Oui ☐ Non ☐

Nombre d'Emplois créés ou prévus :

xxiii. Existe-t-il un Souk hebdomadaire ? Oui Non

Si Oui, quel est son rayonnement ?

1. Local
2. Régional

3. National

2- Pollution

xxiv. Nombre de tonnes de déchets ménagers :

xxv. Les moyens affectés à la collecte :

a- Nombre d'agents :
b- Nombre d'engins :
c- Nombre de dépotoirs :

xxvi. Le mode de traitement :

a- Site sauvage
b- Site désigné

xxvii. Quels sont les risques induits ?

a-

b-

c-

xxviii. Modalités de rejet

a- Quand ?
b- Où ?
c- Qui ?
d- Comment ?

3- Coût des infrastructures urbaines

Equipements	Coût (en milliers de D.A)
- Voirie	
- Eau	
- Assainissement	
- Ordures ménagères	
- Chauffage urbain	
- Eclairage public	
- Espaces verts	
- Transport	
Total	

b. Données Qualitatives

1- Parmi les facteurs suivants, cocher ceux qui ont milité en faveur de l'urbanisation de votre commune ?

a- La croissance démographique
b- La promotion administrative
c- La présence d'un marché (ou Souk)
d- L'infrastructure routière
e- L'apport en capitaux des émigrés
f- Le développement des zones d'activités et des zones industrielles
g- L'existence d'équipements urbains (Hôpital, Lycée, Banque, Commerce, etc.)
h- Autres (à préciser)

2- A quel type d'urbanisme correspond votre commune ?

a- Urbanisation Directive (P.U.P, P.U.D, P.D.A.U, Z.I, Z.A, Z.E.T) ;
b- Urbanisation Spontanée et Anarchique (Constructions Illicites, Auto – Construction, Bidonvilles, etc.) ;
c- Autres (à préciser).

3- Déterminer l'aire d'influence de votre commune ?

a- Aire Communale : pour les besoins de première nécessité ou achats quotidiens (pain, sucre, lait, viande, etc.) ;
b- Aire extra – communale : pour les besoins de niveau moyen ou achats occasionnels (meubles, habillement, soins, etc.) ;
c- Aire régionale : pour les besoins de niveau supérieur ou achats anomaux (soins spécialisés, notaire, lycée, université, etc.) ;
d- Autres (à préciser) :

4- Le niveau d'équipement public de votre commune est :

a- Excellent
b- Moyen
c- Mauvais

5- Quelles sont les principales traditions culturelles et artisanales des habitants de votre commune ?

6- Quel est le rôle de la municipalité en tant que :

a- Représentant de l'Etat

b- Acteur de terrain

7- Qu'est-ce que la ville pour vous ?

8- A quoi ressemble l'urbanisation de vos villages et agglomérations ? Comment la qualifiez-vous ?

9- Avec quelle ville ou autre agglomération que votre Chef-lieu se forme-t-il, où est-il influencé ?

Liste des cartes **Page**

Carte n°1 : Le Département de la Grande –Kabylie (1963) 58

Carte n° 2 : Réseau routier de la Grande-Kabylie 104

Carte n° 3 : Répartition spatiale de la population dans la wilaya de Tizi-Ouzou 108

Carte n° 4 : Répartition géographique des marchés hebdomadaires en Grande-Kabylie 118

Carte n° 5 : Semis des petites et moyennes villes en Grande- Kabylie 190

Carte n° 6 : Schéma directeur d'AEP 308

Carte n° 7 : Schéma directeur d'assainissement 309

LISTE DES TABLEAUX **Page**

Tableau n°1 : Répartition des agglomérations par strate 69

Tableau n°2 : Principales agglomérations secondaires dont le poids démographiques Est supérieur ou égal à 5 000 habitants en 2008 77

Tableau n° 3 : Evolution de la population urbaine en Grande-Kabylie de 1966 à 2008 107

Tableau n°4 : Les souks (ou marchés hebdomadaires) de la Grande-Kabylie 117

Tableau n° 5 : Liste des ZA partiellement viabilisées 120

Tableau n° 6 : Agences bancaires et organismes d'assurances implantés sur le Territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou au 31/12/2009 124

Tableau n° 7 : Evolution des agglomérations urbaines en G-K de 1966 à 2008 137

Tableau n° 8 : Liste des agglomérations semi-rurales en G-K selon le RGPH 1998 139

Tableau n° 9 : Evolution du taux d'urbanisation-ruralisation de la Kabylie à travers la wilaya de Tizi-Ouzou (1966/2008) 140

Tableau n°10 : Taux d'accroissement démographique de quelques agglomérations urbaines en G-K 145

Tableau n°11 : Estimation du parc logements selon le RGPH 2008 par daïra 156

Tableau n°12 : Habitat précaire existant par daïra au 31/12/2009 157

Tableau n°13 : Programme d'habitat urbain par daïra en 2008 158

Tableau n°14 : Lotissements existants par daïra au 31/12/2009 159

Tableau n°15 : Nombre de zones d'habitat urbain nouvelles au 31/12/2009 161

Tableau n°16 : Répartition spatiale des zones d'activités au 31/12/2009 164

Tableau n°17 : Situation des zones d'expansion et sites touristiques et des projets 167
d'investissement en G-K au 31/12/2009

Tableau n°18 : Situation de la flottille dans les trois ports de pêche 171
en Kabylie au 31/12/2009

Tableau n° 19 : Electrification par daïra au 31/12/2009 172

Tableau n° 20 : Liste des agglomérations alimentées en gaz naturel au 31/12/2009 173

Tableau n° 21 : Raccordement au réseau d'assainissement par daïra au 31/12/2009 175

Tableau n° 22 : Alimentation en eau potable par daïra au 31/12/2009 177

Tableau n° 23 : Situation du secteur de l'environnement dans la wilaya de TO 178
au 31/12/2009.

Tableau n° 24 : Situation des télécommunications dans la wilaya de Tizi-Ouzou 179
Au 31/12/2009

Tableau n° 25 : Situation du secteur postes et télécommunications dans la wilaya 180
De Tizi-Ouzou au 31/12/2009

Tableau n° 26 : Liste de quelques localités écartées du réseau urbain 182

Tableau n° 27 : Liste des villes moyennes en Kabylie 203

Tableau n° 28 : Répartition géographique des équipements selon les axes 223
d'urbanisation

Tableau n° 29 : Répartition des couches sociales selon les quartiers d'habitat dans 226

La ville de Tizi-Ouzou

Tableau n° 30 : Structure de l'infrastructure pédagogique au 31/12/2009 253

Tableau n° 31 : Nature des équipements urbains implantés dans la ville 297

de Tizi-Ouzou (2012)

Tableau n° 32 : Fourchette des prix des terrains à bâtir au mètre carré (m^2) / DA dans 316

quelques communes de la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau n° 33 : Le réseau de transport urbain par bus 332

Tableau n° 34 : Répartition de la population de l'agglomération de Tizi-Ouzou par 335

Secteur en 2008

Tableau n° 35 : Situation du parc véhicules selon le type et l'âge 337

Tableau n° 36 : Répartition du parc véhicule (autobus) du transport urbain par âge 338

Tableau n° 37 : Lignes de transport assurées par les bus de l'ETUTO 346

Tableau n° 38 : Différents types de déchets urbains 356

Tableau n° 39 : Etat des impôts et taxes revenant à la commune de Tizi-Ouzou 360

Tableau n° 40 : Mode de gestion des déchets ménagers dans la ville de Tizi-Ouzou 364

Tableau n° 41 : Prix de revient de la gestion des déchets de la commune 369

de Tizi-Ouzou

Tableau n° 42 : Situation des infrastructures pédagogiques et l'offre de 387

formation supérieure en 2010

BIBLIOGRAPHIE

A- OUVRAGES

1- P. ABRAMO, « La ville Kaléidoscopique », éd. L'Harmattan, Paris, 1998.

2- Y. ADLI, « La Kabylie à l'épreuve des invasions ; des Phéniciens à 1900 », éd. Ziryab, Alger, 2004.

3- S. ARLAUD, Y. JEAN, D. ROYOUX, « Rural -Urbain, nouveaux liens nouvelles frontières », Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2005.

4- PH. AYDALOT, « Economie Régionale et Urbaine », éd. Economica, Paris, 1985.

5- T. AOUL MAHI, « Développement durable et stratégies de l'environnement », OPU, Alger, 1998.

6- A. BAGNASCO, C. COURLET, G. NOVARIA, "Sociétés urbaines et nouvelle économie", éd. L'Harmattan, France, 2010.

7- A. BAILY, J.M. HURIOT, « Villes et croissance », éd ANTHROPOS, Paris, 1999.

8- A. BAILLY, H. BEGUIN, « Introduction à la géographie humaine », éd. Armand Colin, Paris, 2001.

9- P. BAÏROCH, « De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire », éd. Gallimard, Paris, 1985.

10- P. BAÏROCH, « Taille des villes, conditions de vie et développement économique », Editions de l'école des hautes études en sciences sociales, Paris, 1997.

11- B. BALZANI, R. BERTAUX, J. BROT, « Questions urbaines et politiques de la ville », éd. L'Harmattan, Paris, 2002.

12- S. BARLES, D. BREYSSE, A. GUILLERME, C. LEYVAL, « Le sol urbain », éd. Economica, Paris, 1999.

13- J. BASTIE, B. DEZERT, « L'espace urbain », éd. Masson, Paris, 1980.

14- B. BASTIE, B. DEZERT, « La ville », éd. Masson, Paris, 1991.

15- J. J. BAVOUX, F. BEAUCIRE, L. CHAPELON, P. ZEMBRI, « Géographie des transports », éd. Armand Colin, Paris, 2005.

16- M. L. BEAUFILS, Y. JANVIER, J. LANDRIEU, « Aménager la ville de demain : une action collective », éd. L'Aube, GEMR et SECPB, 1999.

17- J. BEAUJEU-GARNIER (sous la direction de), « Méthodes quantitatives et espace urbain », éd. Masson et Cie, Paris, 1973.

18- J. BEAUJEU-GARNIER, « Géographie urbaine », éd. Armand Colin, Paris, 1995.
19- A. BENACHENHOU, « Le développement durable en Algérie », THOTM éditions, Paris, 2005.
20- B. BENYOUCEF, « Analyse urbaine : Eléments de méthodologie », OPU, Alger, 1999.
21- M. BERGER, « Les périurbains de Paris de la ville à la métropole d'équilibre », CNRS EDITIONS, Paris, 2004.
22- A. BERGER, J. ROUZIER, « Ville et campagne, la fin d'un dualisme » éd. Economica, Paris, 1977.
23- M. BERTRAND, A. DUBRESSON, « Petites et moyennes villes d'Afrique noire », éd. Karthala, Caen, 1993.
24- D. BLEY, J. CHAMPAUD, P. BAUDOT, B. BRUN, H. PAGEZY, N. VERNAZZA-LICHT, « Villes du Sud et environnement », éd. De BERGIER, CHATEAUNEUF de Grasse, 1998.
25- T. BIERSCHENK, J-P. CHAUVEAU, J-P OLIVIER DE SARDAN (sous la direction de), « Courtiers en développement », éd. Karthala et APAD, Paris, 2000.
26- Y. BONNELLO, « La ville », éd. PUF, Paris, 1996.
27- J. BOUINOT, « La ville compétitive : les clefs de la nouvelle gestion urbaine », éd. Economica, Paris, 2002.
28- H. BOTTA, Ch. BERDIER, J.-M. DELEUIL, « Enjeux de la propreté urbaine », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2002.
29- A. BOURDIN, « Mobilité et écologie urbaine », DESCARTES & CIE, Paris, 2007.
30- J.C. BRULE, J. FONTAINE, « L'Algérie : Volontarisme étatique et aménagement du territoire », OPU, 1986.
31- G. BURGEL, « La ville aujourd'hui », éd. Hachette, Paris, 2000.
32- J-L. CHALEARD, J-P. CHARVET, "Géographie agricole et rurale", éd. Belin, Paris.
33- C. CHALINE, « Les villes nouvelles dans le monde », éd. PUF, Paris, 1985.
34- C. CHALINE, « Les nouvelles politiques urbaines, une géographie des villes », éd. Ellipses, Paris, 2007.
35- C. CHALINE, « La régénération urbaine », éd. PUF, Paris, 1999.
36- J-B. CHARRIER, « Villes et campagnes essai sur la diversité des rapports villes-campagnes à travers le monde », éd. Masson, Paris, 1988.
37- P. CLAVAL, « La logique des villes », éd. LITEC, Paris, 1981.

38- M. CLAVEL, « Sociologie de l'urbain », éd. ANTHROPOS, Paris, 2004.
39- R. CAMAGNI, « Principes et modèles de l'économie urbaine », éd. Economica, Paris, 1996.
40- E. CAMPAGNAC (sous la direction de), « Les grands groupes de la construction : de nouveaux acteurs urbains ? », éd. L'Harmattan, Paris, 1992.
41- M. CASTELLS, « La question urbaine », FM / Fondations, Paris, 1981.
42- N. CATTAN, D. PUMAIN, C. ROZENBLAT, T. SAINT-JULIEN, « Le système des villes européennes », éd. ANTHROPOS, Paris, 1994.
43- X. CAUQUIL, « La ville et l'entreprise aujourd'hui en Europe : Typologie des initiatives locales de développement », éd. L'Harmattan, Paris, 2000.
44- Ch. CHANSON-JABEUR, S. MUSETTE, « Transports urbains et interurbains en Algérie », CREAD, Alger, 2002.
45- Ch. CHANSON-JABEUR, X. GODARD, M. FAKHFAKHI, B. SEMMOUD, « Villes, transports et déplacements au Maghreb », éd. L'Harmattan, Paris, 1996.
46- J. P. CHARIE, M. GENTY, P. LABORDE, « Les petites villes en Aquitaine : 1962-1990 », Editions de la maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1992.
47- Y. CARLOT, M. HAUTY, F. VILA, J-P. COLLICARD, J.M. GUILLEMARD, A. GROLIERE, I. PROVOST-GALLIAN, "Géographie", éd. Nathan, Paris, 1995.
48- A. CLUZET, « Au bonheur des villes », éd. De l'Aube, Paris, 2002.
49- N. COMMERCON, « La dynamique du changement en ville moyenne : Chalon, Maçon, Bourg, Presses Universitaires de Lyon, 1988.
50- N. COMMERCON, P. GOUJON, « Villes moyennes : espace, société, patrimoine », Presses Universitaires de Lyon, 1997.
51- N. COMMERCON, P. GEORGE (sous la direction de), « Villes de transition », éd. Economica, Paris, 1999.
52- P.S. COUTEAUX, « Droit de l'urbanisme », 2ème édition, éd. Dalloz, Paris 1997.
53- C. COQUERY-VIDROVITCH, « Processus d'urbanisation en Afrique », Tome 1 et Tome 2, éd. L'Harmattan, Paris, 1988.
54- M. CÔTE, « Guide d'Algérie », Médias PLUS, Constantine, 1996.
55- M. CÔTE, « L'Algérie ou l'espace retourné », MEDIA-PLUS / ALGERIE, Constantine, 1993.
56- M. CÔTE, « L'espace Algérien, les prémices d'un aménagement », OPU, Alger, 1983.

57- L-M. COYAUD, « L'urbanisation des campagnes, contribution méthodologique », Centre de Recherche d'urbanisme, Paris, 1973.
58- Md. DAHMANI, « Economie et société en Grande - Kabylie », OPU, Alger, 1987.
59- Md. DAHMANI, « Atlas économique et social de la Grande - Kabylie », OPU, Alger, 1990.
60- Md. DAHMANI, S. DOUMANE, S. OUALIKENE, S. SAHEB, « Tizi-Ouzou Fondation Croissance Développement », éd. Aurassi, Draâ-Ben-Khedda, 1993.
61- J. DAMON (sous la direction de), « Vivre en ville », éd. PUF, Paris, 2008.
62- C. DEMAZIERE, « Entreprises, développement économique et espace urbain », éd. L'Harmattan, Paris, 2000.
63- F. DAMETTE, « La France en villes », La Documentation Française, Paris, 1994.
64- J. DE CRESCENZO, « Chroniques Tizi-Ouziennes 1844-1914 », Tome 1, éditions Alpha, Alger, 2007.
65- J. DE CRESCENZO, « Chroniques Tizi- Ouziennes et régionales 1914-1928 », Tome 2, 2010.
66- F. DESSOMES, P. B., « Notes sur l'histoire des Kabyles », 2ème édition, éd. Aurassi, Draâ-Ben-Khedda, 1992.
67- P.-H. DERYCKE (sous la direction de), « Structures des villes, entreprises et marchés urbains », éd. L' Harmattan, Paris, 2000.
68- G. DIMEO, « Les démocraties industrielles : crise et mutations de l'espace », éd. Masson, Paris, 1988.
69- E. DORIER-APPRILL (sous la direction de), « Vocabulaire de la ville notions et références », EDITIONS DU TEMPS, Paris, 2001.
70- E. DORIER-APPRILL (sous la direction de), « Ville et environnement », éd. SEDES, Paris, 2006.
71- N. DRIS, « La ville mouvementée : espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger », éd. L' Harmattan, Paris, 2001.
72- F. DUBET, D. FILÂTRE, F.X.MERRIEN, A. SAUVAGE, A.VINCE, « Universités et villes », éd. L'Harmattan, Paris 1994.
73- G. DUPUY, « L'urbanisation des réseaux : théories et méthodes », éd. Armand Colin, Paris, 1991.
74- P. B-DURAFFOUR, « Les villes dans le monde », éd. Armand Colin, Paris, 1998.

75- F. DUREAU, O. B RBARY, V. GOUËSET, O. PISSOAT (coordonné par), « Villes et sociétés en mutation : lectures croisées sur la Colombie », éd. Economica, Paris, 2004.
76- E. ELAME, « Géographie du développement durable : plaidoyer », éd. Economica, Paris, 2002.
77- S. ESPARRE (collection travaux dirigée par), « Les villes moyennes françaises : enjeux et perspectives », Imprimé en France - Jouve, Paris, 2007.
78- M. FABRIES- VERFAILLIE, P. STRAGIOTTI, « La France des villes », éd. Bréal, 2000.
79- A. FERGANE, « Gouvernance locale et développement territorial : le cas du Sud », éd. L'Harmattan, Paris, 2004.
80- M.S. FEREDJ, « Histoire de Tizi-Ouzou et de sa région des origines à 1954 », Editions Hammouda, 2ème édition, Alger, 1999.
81- A-M. FREROT (sous la direction de), « Les grandes villes d'Afrique », éd. Ellipses, Paris, 1999.
82- L. GARGAILLO, O. PLANCHE, « Les transports interurbains : des transports pour demain », éd. Les Presses Du Management, Paris, 1994.
83- P. GILLARDOT, « Géographie rurale », éd. Ellipses, Paris, 1997.
84- F. GENDREAU, P. GUPUY, J. VERON, « Populations et environnement dans les pays du Sud », éd. Karthala-CEPED, Paris, 1996.
85- A. GODINOT (dirigé par), « Les équipements urbains en Ile - De -France, INSEE, 1994.
86- J. GOTTMAN, « La ville », éd. Nathan, Paris, 1991.
87- A.HADJIEDJ, "Le grand- Alger : activités économiques, problèmes socio-urbains et aménagement du territoire", OPU, Alger, 1994.
88- A. HADJIEDJ, C. CHALINE, J. DUBOIS-MARY (sous la direction de), "Alger les nouveaux défis de l'urbanisation", éd. L'Harmattan, Paris, 2003.
89- J.-M HURIOT, L. BOURDEAU-LEPAGE, « Economie des villes contemporaines », éd. Economica, Paris, 2009.
90- S. JEMMALI, « Les souks hebdomadaires du Cap-Bon (Etude Sociale et Economique) », Maison Tunisienne De L'édition, 1986.
91- B. JOUVE, C. LEFEVRE, « Villes et métropoles », éd. Economica, Paris, 1999.
92- S.-M. O. KEBAILI, « La Grande - Kabylie et ses problèmes », 1959.
93- A. KHELIL, « La société montagnarde en question », éd. ANEP, Alger, 2000.

94- J. LABASSE, « L'organisation de l'espace : éléments de géographie volontaire », éd. Hermann, Paris, 1966.

95- P. LABORDE, « Les espaces urbains dans le monde », éd. Nathan, Paris, 1989.

96- J.-P. LABORIE, J. RENARD, « Bourgs et petites villes », éd. Presses Universitaires de Mirail, Toulouse, 1997.

97- J.-P. LACAZE, « Introduction à la planification urbaine : imprécis d'urbanisme à la française », Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1995.

98- J.-P. LACAZE, « La ville et l'urbanisme », éd. Flammarion, 1995.

99- C. LACOUR, « Dynamique d'un espace urbain : Bordeaux », éd. Bière Bordeaux, 1980.

100- J. LAJUGIE, « Les villes moyennes », éd. Cujas, Paris, 1974.

101- A. LAPOINTE, « Croissances des villes et économie du savoir une perspective nord-américaine », éd. Presses de l'Université Laval, Canada, 2003.

102- E. LEBLANC-BAZOU, T. ZEITOUN, « Espace urbain et équipements, approche urbanistique », éd. Centre de recherche d'urbanisme, Paris, 1976.

103- A. LE BOZEC, « Le service d'élimination des ordures ménagères : organisation-coûts- gestion », éd. L'Harmattan, Cemagref, 1994.

104- R. LE GOIX, « Villes et mondialisation : le défi majeur du XXI^{ème} siècle », éd. Ellipses, Paris, 2005.

105- H. LEFEBVRE, « Du monde rural à l'urbain », éd. ANTHROPOS, Paris, 1970.

106- E. LELIEVRE, C. LEVY- VROELANT, « La ville en mouvement : habitat & habitants », éd. L'Harmattan, Paris, 1992.

107- B. LEPETIT, D. PUMAIN, « Temporalités urbaines », éd. Economica, Paris, 1993.

108- M.MADI (sous la direction de), « La ville dans tous ses Etats », éd. Casbah, Alger, 1998.

109- A. MAHE, « Histoire de la Grande - Kabylie XIX$^{ème-}$ XX^{ème} siècles Anthropologie historique du lien social dans les communautés villageoises », éd. Bouchène, Paris, 2001.

110- T.-A. MAHI, « Développement durable et stratégie de l'environnement », OPU, Alger, 1998.

111- F. MANCEBO, « Questions d'environnement pour l'aménagement et l'urbanisme », éd. Du Temps, Nantes, 2003.

112- F. MANCEBO, « Le développement durable », éd. Armand Colin, Paris, 2006.

113- J. MARCADON, E. AUPHAN, A. BARR, M. CHESNAIS, “Les transports”, éd. Armand Colin, Paris, 1997.

114- N. MAROUF, « La relation ville -campagne dans la théorie et la pratique », OPU, Alger, non daté.

115- E. MASQUERAY, « Formation des cités chez les populations sédentaires de l’Algérie : Kabyles du Djurdjura, Chaouia de L’Aourâs, Béni Mézab », éd. Ernest Leroux, Paris, 1886.

116- A. MATTEACCIOLI, « Philippe AYDALOT pionnier de l’économie territoriale », éd. L’Harmattan, Paris, 2004.

117- S. MEKACHER, « Les récits de la mémoire : Tizi-Ouzou, le destin d’une ville et de sa région », éd. El-Amel, Nouvelle - Ville, Tizi-Ouzou, 2008.

118- P. MERLIN, « La croissance urbaine », éd. PUF, Paris, 1994.

119- E. MERENNE, « Géographie des transports », éd. Nathan, Paris, 1995.

120- M. MONTERO, « La ville : les faits, les arguments », éd. Ellipses, Paris, 2002.

121- D. MORENO, « Urbanisme et équipement commercial », éd. Economica, Paris, 1999.

122- F. MORICONI-EBRARD, « Géopolis : pour comparer les villes du monde », éd. Economica, Paris, 1994.

123- F. MORICONI-EBRARD, « L’urbanisation du Monde », éd. Economica, Paris, 1994.

124- F. NAVEZ-BOUCHANINE (directrice d’ouvrage), « Intervenir dans les territoires à urbanisation diffuse », éd. De L’Aube, France, 2005.

125- D. MANGIN, Ph. PANERAI, « Projet urbain”, Collections Eupalinos, Editions Parenthèses, Marseille, 2009.

126- E. NGNIKAM, E. TANAWA, « Les villes d’Afrique face à leurs déchets », Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 2006.

127- G. ONOBOKUN ADEPOJU (sous la direction de), « La gestion des déchets urbains : des solutions pour l’Afrique », éd. KARTHALA, Paris, 2001.

128- Ouvrage collectif, « La ville dans tous ses états », éd. Casbah, Alger, 1998.

129- T. OUSSEDIK, « Le Royaume de Koukou », éd. ENAL, Alger, 1986.

130- J. M. P. PAELINCK, A. SALLEZ, “ Espace et localisation”, éd. Economica, 1983.

131- P. PANERAI, J. CASTEX, J. C. DEPAULE, “Formes urbaines: de l’îlot à la barre”, éd. Parenthèses, Marseille, 2004.

132- P. PANERAI, J-C. DEPAULE, M. DEMORGON, « Analyse urbaine », éd. Parenthèses, Marseille, 2005.

133- T. PAQUOT, M. LUSSAULT, S. BODY-GENDROT (sous la direction de), « La ville et l'urbain et l'état des savoirs », éd. La Découverte, Paris, 2000.

134- J. P. PAULET, « Géographie urbaine », éd. Armand Colin, Paris, 2000.

135- J. P. PAULET, « Manuel de G2ographie urbaine », 3ème édition, éd. Armand Colin, Paris, 2009.

136- J. PELLETIER, CH. DELFANTE, « Les villes et urbanisme dans le monde », éd. Masson, Paris, 1989.

137- J. PELLETIER, CH. DELFANTE, « Villes et urbanisme dans le monde », éd. Masson, Paris, 1994.

138- J. PHILLIPE, P.-Y. LEO, L.-M. BOULIANNE, « Services et métropoles : formes urbaines et changement économique », éd. L'Harmattan, Paris, 1998.

139- A. PIATIER (Sous la direction de), « Radioscopie des communs de France », éd. Economica, Paris, 1979.

140- P. PIGEON, « Ville et environnement », éd. Nathan, Paris, 1994.

141- P. PIGEON, « L'environnement au défi de l'urbanisation », Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2007.

142- J.-R. PITTE, P. PIGEON (sous la direction de), « Ville et environnement », éd. Nathan, Paris, 1994.

143- J.-R. PITTE (sous la direction de), « Géographie des transports », éd. Nathan, Paris, 1995.

144- M. POLESE, R. SHEARMUR, « Economie urbaine et régionale », 3ème édition, éd. Economica, Paris, 2009.

145- C. PRELORENZO, D. ROUILLARD, « Echelles & dimensions : ville, architecture, territoire », éd. L'Harmattan, Paris, 2003.

146- D. PUMAIN, T. SAINT-JULIEN, « Les dimensions du changement urbain », éditions du CNRS, Paris, 1978.

147- C. RAHMANI, « La croissance urbaine en Algérie : coût de l'urbanisation et politique foncière », OPU, Alger, 1982.

148- M. REMOND, « Au cœur du pays Kabyle », éd. Barconnier Frères, Alger, non daté.

149- J. REMY, « La ville : phénomène économique », 2ème édition, éd. Anthropos, Paris, 2000.

150- M. RONCAYOLO (sous la direction de), « La ville d'aujourd'hui : mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin » éd. Du Seuil, Paris, 2001.

151- M. ROCHEFORT, « Le défi urbain dans les pays du Sud », éd. L'Harmattan, Paris, 2000.

152- H. ROUGIER, G. WACKERMANN, G. MOTTET, « Géographie des montagnes", éd. Ellipses, Paris, 2001.

153- M.-P. ROUSSEAUX, « La productivité des grandes villes », éd. Economica, Paris, 1998.

154- V. ROUSSEAUX, « L'urbanisation au Maghreb : le langage des cartes », publications de l'Université de Provence, Aïx - en - Provence, Lille, 2004.

155- J.-M. ROUX, « Territoire sans lieux : la banalisation planifiée des régions », éd. Bordas, Paris, 1980.

156- I. SACHS, (sous la direction de), « Quelles villes pour quel développement », éd. PUF, Paris, 1996.

157- A-M. SACQUET, « Atlas mondial du développement durable », Nouvelle édition, éd. Autrement, 2002.

158- T. SAINT-JULIEN (dirigé par), « Transports et énergie », La Documentation Française, Paris, 2000.

159- M.-B. SALHI, « GUIDE ANNUAIRE DU DJURDJURA Tizi-Ouzou- Bouira », Agir- Plus Edition, 2003.

160- M. SANTOS, « Pour une géographie nouvelle », OPU, Alger, 1984.

161- D. SARI, « Les mutations socio-économiques et spatiales en Algérie, O.P.U, Alger, 1993.

162- R. SIDI BOUMEDINE, « Textes législatifs et réglementaires actuels en matière d'aménagement, d'urbanisme, de foncier et de la régularisation foncière et immobilière en Algérie 1985-1993 », volume 1, juin 1997.

163- T. STANGE, A. BAYLEY, « Le développement durable : à la croisée de l'économie, de la société et de l'environnement », OCDE, 2008.

164- C. SÜNO, F. LAUMIERE, F. LERICHE (coordonné par), "Métropolisation et grands équipements structurants », Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 2004.

165- A. TESSA, « Algérie : Histoire d'une construction spatiale : 1960-2005 », éd. Publisud, Paris, 2007.

166- T. SOUAMI, E. VERDEIL (sous la direction de), « Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du Sud de la Méditerranée », éd. Economica, Paris, 2006.

167- J. F. TROIN, « Les métropoles des SUD », éd. Ellipses, Paris, 2000.

168- P. VELTZ, « Mondialisation, villes et territoires », éd. PUF, Paris, 1996.

169- J. VERNIER, « L'environnement », éd. PUF, Paris, 1992.

170- P. VERSTEEGH, « Méandres : Penser le paysage urbain », éd. Presses polytechniques et universitaires normandes, 2005.

171- J. VERON, « L'urbanisation du monde », éd. La Découverte, Paris, 2006.

172- Y. VEYRET, « Géo environnement », éd. Armand Colin, Paris, 2001.

173- Y. VEYRET (sous la direction de), « Le développement durable », éd. SEDES, Paris, 2007.

174- G. WACKERMANN (dirigé par), «L'aménagement du territoire Français : hier et demain », éd. SEDES, Paris, 1996.

175- G. WACKERMANN, « Géographie urbaine », éd. Ellipses, Paris, 2000.

176- S.WACHTER, « Economie politique de la ville », éd. L'Harmattan, Paris, 1998.

177- M. WIEL, « La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée », Pierre Mardaga éditeur, Belgique, 1999.

178- M. WIEL, « Pour planifier les villes autrement », éd. L'Harmattan, Paris, 2007.

179- M.-S. ZITOUN, « Stratégies patrimoniales et urbanisation », éd. L'Harmattan, Paris, 1996.

B- ARTICLES, DOCUMENTS ET TEXTES OFFICIELS

- Décret n° 60-960 du 06/09/1960 portant sur l'utilisation du plan d'urbanisme directeur.

- R.G.P.H 1966, 1977, 1987,1998, 2008.

- PDAU d'AZAZGA, DRAÂ-BEN-KHEDDA, TIGZIRT, BENI AMRANE, MAÂTKAS, DELLYS, MEKLA, BENI-ZMENZER.

- R. BASAGANA, A. SAYAD, « HABITAT TRADITIONNEL ET STRUCTURES FAMILIALES EN KABYLIE, SNED, Alger, 1974.

- Circulaires datées de 1974 et 1975 instituant les procédures de création, aménagement, affectation, pour l'habitat, des ZHUN ; pour l'industrie des ZI.

- Ordonnance n° 74-26 du 20/02/1974 portant sur la constitution des réserves foncières au profit des municipalités.

- ONRS, « BULLETIN CRAPE », n° 10, Juin 1979.

- Centre régional de publication de Bordeaux, « Croissance urbaine : mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs », éd. Du CNRS, Paris, 1981.

- Décret exécutif n° 84-378 du 15/12/1984 fixant les conditions de nettoiement, d'enlèvement et de traitement des déchets solides urbains.

- Ordonnance n° 85-01 du 13/08/1985 portant sur la délivrance des certificats de possession sur la foi des témoignages.

- CREAD, Monographie de la Wilaya de Tizi-Ouzou, Commune de Tizi-Ouzou, 1987.

- ONS, Evolution des populations et des limites communales 1977-1987, Collections statistiques n° 22.

- Loi n° 87-03 du 27/01/87 portant sur l'aménagement du territoire (schéma national d'aménagement du territoire, schémas régionaux d'aménagement du territoire, plans d'aménagement de wilaya).

- ONS, Armature urbaine 1987, Alger, 3ème trimestre, 1988.

- Actes du colloque organisé par l'école Nationale des Ponts et Chaussées, « Les transports collectifs urbains : un défi pour nos villes », Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988.

- Loi n° 88-02 du 12/01/1988 relative à la planification.

- Journal Officiel de la république algérienne n° 10, Mars, 1990.

- Décret exécutif n° 90-78 du 27/02/1990 relatif aux études d'impact sur l'environnement.

- Loi n° 90-25 du 28/11/90 relative à l'orientation foncière.

- Loi n° 90-29 du 01/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme (PDAU et POS).

- Décret n° 90-405 du 22/12/1990, portant création des agences foncières qui dépossède la commune du foncier urbain.

- Décret exécutif n° 91-17 du 28/05/1991 relatif à l'élaboration du PDAU.

- Loi 01-20 du 12/12/2001 relative à l'aménagement et au développement durable.

- Loi 02-08 du 08/0/2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles.

- AIDELF, « Croissance démographique et urbanisation », PUF, Paris, 1993.

- Institut national du Géni Urbain, « La ville et l'environnement », éd. Polytechnica, Paris, 1994.

- INSEE-INRA, « Les campagnes et leurs villes : contours et caractères », 1998.

- ARPE Midi-Pyrénées, Ademe, Impression : Les Parchemins du Midi, 1998.

- Dossiers des Images Economiques du Monde, collection dirigée par A. GAMBLIN, « Les très grandes concentrations urbaines », SEDES/HER, 2000.

- Loi d'orientation sur la promotion de Petite et Moyenne Entreprise (PME.), Décembre 2000.

- ONS, Armature urbaine, RGPH 1998, N° 97, Décembre 2000.

- Les cahiers de l'institut d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, « Les transports dans les grandes métropoles : réflexions actuelles », Tome 1 et Tome 2, n° 127 et n° 128, 2000.

- Loi n° 01-19 du 12/12/2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets urbains.

- Décret exécutif n° 02-175 du 20/05/2002, portant création, organisation et fonctionnement de l'agence nationale des déchets.

- La wilaya de TIZI-OUZOU par quelques chiffres, Novembre 2003.

- CERAAC, « L'avenir des petites villes », Actes du colloque international de Clermont-Ferrand, 2003.

- Ecole d'architecture de Grenoble, « Algérie traces d'histoires : Architecture urbanisme et art de la préhistoire à l'Algérie contemporaine », CERTU, éd. Lavoisier, Cachan, 2003.

- CETE du Sud-ouest, « Mieux se déplacer dans les villes moyennes », Co -Edition CERTU / ADEME, 2003.

- Ministère de la petite et moyenne entreprise et de l'artisanat« Actes des assises nationales de la PME », Janvier 2004.

- Les documents de la maison de recherche en Sciences humaines de CAEN, « Dynamiques des territoires et des sociétés », Presses Universitaires de CAEN, France, 2005.

- Bulletin d'information économique n° 8, 2005.

- Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.

- Finances et Développement, Mars 2007.

- PDAU révisé de la commune de TIZI-OUZOU, 2007.

- Actes de la journée d'étude du 21 septembre 2006, Sous la direction de M. Franck Chigier-Riboulon et Nora SEMMOUD, « Nouvelle attractivité des territoires et engagement des acteurs », Presses Universitaires Blaise Pascal Clermont-Ferrand, 2007.

- La documentation française DIACT, n° 3, « Les villes moyennes françaises », Paris, 2007.

- ONS, Armature urbaine 2008, Alger.

- Documents des domaines de la wilaya de Tizi-Ouzou relatifs à l'évaluation des terrains à bâtir par communes, 2009.

- DPAT, Annuaire statistique de la wilaya de Bouira, 2010.

- DPAT, Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou n° 25, édition 2010.

- MONOGRAPHIE DE LA WILAYA DE BOUIRA, juillet 2010.

C- REVUES ET PERIODIQUES

- Revue des sciences sociales et humaines « EL-TAWASSOL », n° 5, Université D'ANNABA, septembre 1999.

- Insaniyat, Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales, n° 23-24, Janvier-Juin 2004.

- Revue « Espaces et Sociétés », N°118, Mars 2004, éd. ERES, France.

- Revue CAMPUS, N° 0, UMMTO, Décembre 2005.

- Revue Sciences Humaines n° 25, 2005.

- Revue Campus n° 7, Septembre 2007, UMMTO.

- Revue Campus n° 8, Décembre 2007, UMMTO.

- DIACT n° 3, « Les villes moyennes Françaises », Paris, 2007.

- GREMAMO, « Villes intermédiaires dans le monde Arabe », éd. L'Harmattan, Paris, 2007.

- Revue politique et parlementaire, « Trois articles de J. RIBOUD sur l'urbanisation, éd. Mazarine, 1971.

- AMENHIS, « Les villes Algériennes, quel avenir ? », Revue bimestrielle n°6, Septembre-Octobre 2005.

- Les annales de la recherche urbaine n° 105, éditée par le Plan Urbanisme Construction Architecture.

- Revue mensuelle n° 3, La ville et l'urbanisation, 1997.

- P. MERLIN, « L'exode urbain », La Documentation Française, n° 5303, Paris, 2009.

- Revue d'économie régionale et urbaine n° 4, Armand Colin, octobre 2011.

- AMENHIS, « Villes nouvelles, Boughezoul El Bouhaira », Revue bimestrielle n° 36, Mars/Avril 2012.

D-TRAVAUX DE RECHERCHE UNIVERSITAIRES

- N. RAHMOUNE, D. MAACHA, « Petites villes en Grande - Kabylie », UMMTO, 1994.

- B. SEMMOUD, « Armature urbaine et organisation régionale en Algérie. Sur le rôle particulier des petites villes et moyennes », in Cahiers du Groupe de Recherches sur le Maghreb et le Moyen-Orient (GREMAMO), N° 14, C.N.R.S, Paris, 1997.

- Md. DAHMANI, D. MAACHA, Z. SAHEB, A.TESSA, S. DOUMANE, S. OUALIKEN, « Guide culturel et touristique de la Grande - Kabylie », UMMTO, 1999.

- Md. DAHMANI, D. MAACHA, S. OUALIKENE, A. TESSA, « Processus d'urbanisation en Grande - Kabylie », UMMTO, 2003.

E- THESES DE DOCTORAT D'ETAT

- S. OUALIKENE, « Organisation de l'espace, développement local et problématique de l'environnement en Algérie : Cas de la Grande-Kabylie », UMMTO, Décembre 2008.

- D. SI MOHAMED, « L'urbanisation en Algérie- Continuité et ruptures d'un processus socio-économique et spatial- », Université d'Alger, 2008.

- A. TESSA, « Essai d'analyse des idées et des faits en matière d'aménagement du territoire contenus dans les politiques de développement national de 1962 à 2004 : Cas de la Wilaya de Tizi-Ouzou », UMMTO, Novembre 2005.

F- THESES DE DOCTORAT DE TROISIEME CYCLE

- S. OUALIKENE, « Urbanisation, migrations et formes nouvelles d'organisation de l'espace économique, le cas d'une ville d'Algérie : la wilaya Tizi-Ouzou », Grenoble, Juin 1987.

- D. SI- MOHAMED, «La croissance urbaine d'une ville algérienne : Tizi-Ouzou », Bordeaux, Juillet 1987.

G-THESES ET MEMOIRES DE MAGISTER

-K. AGGOUNE, « Contribution à l'analyse du rôle de la métropolisation dans la compétitivité des territoires. Cas d'Alger », Université Abderrahmane Mira, Béjaïa, 2010.

- H. AIT-SIDHOUM, « Les coûts de la croissance urbaine en Algérie : étude des coûts d'aménagement des lotissements de la ville de Tizi-Ouzou », UMMTO, 1997.

- A. CHENANE, « La pratique de l'intercommunalité dans la gestion des services publics communaux liés à la protection de l'environnement à travers la décharge publique intercommunale de Tizi-Ouzou, Draâ-Ben-Khedda et Tirmitine (Communes de la wilaya de Tizi-Ouzou), UMMTO, 2007.

- S. CHIKH, « Place et rôle des petites villes dans le mouvement d'urbanisation de la wilaya de TIZI-OUZOU : cas du « couloir » de DRAA-EL-MIZAN (R.N.30) », UMMTO, Juillet, 2005.

- R. DAHMOUNE, « Analyse de l'impact de la libéralisation sur l'espace urbain de TIZI-OUZOU », UMMTO, 2005.

- N. DORBANE, « Gestion des déchets solides urbains dans le cadre du développement durable : cas de la ville de Tizi-Ouzou », UMMTO, 2004.

- M. GOUDJIL, « Quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité ? Cas de la ville de Béjaïa », Université Abderrahmane Mira de Béjaïa, 2011.

- M. LAICHE, « Les nouveaux instruments d'aménagement et d'urbanisme (PDAU et POS). Appréciation et évaluation : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou », UMMTO, 2007.

- D. MAACHA, « Essai d'analyse des principes de localisation et de gestion des zones industrielles et d'activités en Algérie : Le cas de la zone industrielle de Oued-Aïssi Tizi-Ouzou », UMMTO, Mai 1992.

- K. MAHOUI, « Marché foncier urbain et sa régulation : modes d'allocation de l'espace et formation des valeurs foncières cas de la ville de TIZI-OUZOU », UMMTO, 2004.

- M.-M. ZENBOUDJI, « La ville de Tizi-Ouzou dans l'organisation de sa région », UMMTO, 2003.

H- MEMOIRES DE LICENCE

- A. MOUAICI, «Amélioration du système de gestion des ordures ménagères : Etude de cas pratique dans la Commune d'Azazga », ISGP, Alger, 2003.

- A. SAIM, «Le développement d'une commune rurale », ISGP, 2003.

I- DIVERS

- Centre d'Etudes et de Recherches URBAMA, « Citadins, Villes, Urbanisation, dans le Monde Arabe aujourd'hui : Algérie, Emirats du Golfe, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie », Tours, 1985.

- Colloque Algéro-Français sur l'urbanisme, 16-17-18 Avril 1985, DUCH –URTO, Tizi-Ouzou.

- Décret législatif n° 93/03 du 1/3/1993.

- Institut national du Génie urbain, « La ville et l'environnement : 21 expériences à travers le monde », éd. Polytechnica, Paris, 1994.

- Ministère de l'équipement, du logement et des transports urbains, « Qui fait la ville aujourd'hui ? Intervention de la puissance publique dans les processus de production urbaine », Février 1997.

- Conseil d'Analyse Economique, « Aménagement du territoire », La Documentation Française, Paris, 2001.

- Actes du Colloque international de Clermont-Ferrand, « L'avenir des petites villes », Presses Universitaires Blaise Pascal, Novembre 2003.

- Guide et plans de la ville de Tizi-Ouzou, ville jumelée avec la Roche-sur-Yon France, éd. Agir-Plus, Tizi-Ouzou, 2004.

- Séminaire International, « Villes et Territoires Mutations et enjeux actuels », Sétif, 12, 13 et 14 Novembre 2005.

- Forum sur l'investissement et le développement local, INTHT Tizi-Ouzou, 19, 20, 21, Mars 2008.

- Guide du tri, Plaine Commune, 2009.

- Documents de la direction du tourisme et de l'artisanat de la Wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

N. AIT-SEDDIK, S. SBIHI, « Le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou », Master I, UMMTO, Juillet 2012.

J- SITES INTERNET

Encarta 2005.

Wikipédia.

http//www.cybergeo.

SOMMAIRE

Page

Introduction générale 01

1- Problématique 05
2- Méthode et moyens d'investigation 06

Première partie : Peut-on parler de l'urbanisation en Grande-Kabylie ? 12

Introduction 12

Chapitre 1 : Emergence du fait urbain en Grande-Kabylie 14

Introduction 14

Section 1 : Formation et types de villes 14

Section 2 : Définition de l'urbain 31

Section 3 : Les fonctions du système urbain 35

Section 4 : Processus historique de développement des villes : de l'antiquité à nos jours 52

Section 5 : Emergence du fait urbain en Grande-Kabylie 57

Section 6 : Classement des agglomérations urbaines selon leur rôle et leur ordre d'importance 72

Conclusion du chapitre 1 79

Chapitre 2 : Les principales étapes du processus d'urbanisation 81

en Grande-Kabylie

Introduction 81

Section 1 : La période antérieure à 1830 81

Section 2 : De 1830 à 1962, la colonisation française 89

Section 3 : De 1962 à 2012 94

Conclusion du chapitre 2 100

Chapitre 3 : Les facteurs d'urbanisation de la Grande-Kabylie 102

Introduction 102

Section 1 : L'infrastructure routière 103

Section 2 : La croissance démographique 106

Section 3 : Le statut administratif 110

Section 4 : L'émigration en tant que facteur d'urbanisation 112

Section 5 : Le souk en tant que facteur d'urbanisation et organisateur de l'espace 114

Section 6 : Le développement des zones d'activités et des zones industrielles 119

Section 7 : Les critères économiques et commerciaux 121

Conclusion du chapitre 3 125

Conclusion de la première partie 126

Deuxième partie : De la trame rurale traditionnelle à l'ébauche d'un réseau urbain moderne 130

Introduction 130

Chapitre 1 : Critères d'identification des petites et moyennes villes en Grande-Kabylie 135

Introduction 135

Section 1 : La notion de réseau urbain 136

Section 2 : La croissance démographique 143

Section 3 : Les équipements de niveau moyen et supérieur 149

Section 4 : L'urbanisme (habitat, nombre et taille des lotissements, nombre de ZHUN, zones d'activités, industrielles et zones d'expansion et sites touristiques) 155

Section 5 : Les équipements d'infrastructures (voirie, électricité, gaz de ville, assainissement, eau potable et télécommunications 168

Conclusion du chapitre 1 185

Chapitre 2 : Développement du réseau urbain en Grande-Kabylie 188

Introduction 188

Section 1 : Les petites villes ou centres locaux (10 000 à 50 000 habitants) 189

Section 2 : Les villes moyennes ou centres de sous-région (50 001 à 100 000 habitants) 199

Section 3 : Tizi-Ouzou « capitale » régionale de la Kabylie du Djurdjura (100 001 à 200 000 habitants) 217

Conclusion du chapitre 2 243

Chapitre 3 : Tizi-Ouzou : Passage du village à la « métropole » régionale 246

Introduction 246

Section1 : Facteurs de localisation du village de Tizi-Ouzou 248

Section 2 : Les critères de réussite de la « métropole » régionale 249

Section 3 : Les fonctions principales de la ville de Tizi-Ouzou 251

Section 4 : Les problèmes majeurs de l'organisation et du fonctionnement 258

du tissu urbain de Tizi-Ouzou

Conclusion du chapitre 3 262

Conclusion de la deuxième partie 264

Troisième partie : Effets de la « révolution urbaine » sur le développement de 268

La ville de Tizi-Ouzou

Introduction 268

Chapitre 1 : Relations du pôle urbain avec son environnement local 271

Introduction 271

Section 1 : Rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur 67 communes 272

et 1300 villages

Section 2 : Les économies externes négatives de cette première révolution urbaine 278

en Kabylie

Section 3 : Disparités du réseau urbain à travers la Kabylie 290

Conclusion du chapitre 1 299

Chapitre 2 : Coûts sociaux de la croissance urbaine 301

Introduction 301

Section 1 : Pollutions et nuisances 302

Section 2 : Coûts de la congestion urbaine 313

Section 3 : Gestion des déchets ménagers à Tizi-Ouzou : une conséquence 353

Du développement économique et du progrès social

Conclusion du chapitre 2 375

Chapitre 3 : Les politiques publiques urbaines en matière d'emploi, d'habitat, 378

d'équipements collectifs et de communications pour améliorer l'attractivité de Tizi-Ouzou

Introduction 378

Section 1 : L'emploi (industriel et tertiaire) 379

Section 2 : L'habitat et les équipements collectifs 382

Section 3 : L'éducation et la vie culturelle 391

Section 4 : Les communications (infrastructures, transports routier et ferroviaire) 394

Conclusion du chapitre 3 397

Conclusion de la troisième partie 400

Conclusion générale 404

Annexes et cartographie 407

Liste des tableaux 436

Bibliographie 439

Sommaire 457

Résumé

L'urbanisation a commencé avec la présence romaine sur le littoral Kabyle et à l'intérieur de la Grande – Kabylie. Les principales villes romaines édifiées sont : Cap Djinet, Dellys, Tigzirt, Taksebt, Azeffoun, Béjaïa, Tiklat, et Bida Municipium enfouie aujourd'hui sous le village de Djemaâ-Saharidj.

Suite au passage des Turcs en Kabylie, plusieurs bordjs ont été édifiés. Les Turcs venus par la mer, ne donnèrent pas une grande importance à l'urbanisation et occupèrent les villes littorales les plus importantes pour surveiller les côtes. C'est seulement avec la colonisation française que les villes prirent à nouveau de l'ampleur, faisant apparaître de nouveaux centres et assurant le développement des villes existantes.

La décolonisation est à l'origine du « réveil urbain » tant en Kabylie que dans le reste du pays. Le réseau urbain existe dans une région de relief prononcé. Tizi-Ouzou représente le plus haut degré de la hiérarchie urbaine Kabyle. A partir de l'exemple de la Kabylie, il peut y avoir aussi bien un réseau urbain en montagne et qu'en région de plaine. Cette nouvelle armature urbaine et villageoise n'a aucun référent identitaire Kabyle ou Amazigh. Ses éléments constitutifs (structures et fonctions) sont universels ; c'est ainsi que la Kabylie est entrée dans la modernité et la mondialisation en perdant tous héritages matériels (habitat et architecture traditionnels) et immatériels en un très court laps de temps (une génération). Des mutations brutales et rapides sont constatées : du village à la ville, du tribalisme à l'Internet et le portable, du mélange de traditions tribales et villageoises à la modernité.

Mots clés : Grande-Kabylie, urbanisation, révolution urbaine, réseau urbain, pôle urbain, ville, externalités positives et négatives, économies d'agglomération.

ملخص

بدأ التحضر بوجود الرومان في ساحل القبائل وبداخل القبائل الكبرى، إن المدن الرومانية الرئيسية المشيدة هي: كاب جنات ودلس وتاق سبت وأزفون وبجاية وتيكلات وبيدا مونيسبيوم المدفوعة اليوم تحت قرية جمعة سحاريج.

إثر مرور الأتراك بمنطقة القبائل، ثم تشييد العديد من الأبراج، لم يعطي الأتراك الذين قدموا عن طريق البحر أهمية كبيرة للتحضر واحتلوا المدن الساحلية الأكثر أهمية لحراسة السواحل. لم تتوسع المدن من جديد إلا بمجيء الاستعمار الفرنسي الذي أظهر مراكز جديدة وضمن تطور المدن الموجودة.

كان إنهاء الاستعمار الأصل في "النهوض الحضري" إما في القبائل وأيضا في باقي البلاد. تتواجد الشبكة الحضرية في منطقة ذات تضاريس بارزة.

وتشكل تيزي وزو الدرجة الكبرى للتسلسل الحضري القبائلي، وابتداء من مثل القبائل، يمكن إظهار إمكانية وجود شبكة حضرية في المنطقة الجبلية ومثلها مثل المنطقة السهلية. فهذا البناء الحضري الجديد وكذا القروي لا يتضمن أي مرجع للهوية القبائلية أو الأمازيغية، تعد هذه الأركان (البنية والوظيفة) عالمية أي أن منطقة القبائل قد دخلت في العصرنة والعولمة فاقدة كل إرثها المادي (السكنات والهندسية المعمارية التقليدية) وكذا غير المادية في غضون فترة زمنية قصيرة (جيل واحد) تم تغيرات عنيفة وسريعة من قرية إلى مدينة، ومن القبلي إلى الانترنيت والهاتف النقال ومن تمازج التقاليد القبلية والقروية إلى العصرنة.

الكلمات الدالة: القبائل الكبرى، التحضر، الثورة الحضرية، الشبكة الحضرية، المدينة، العوامل الخارجية الإيجابية والسلبية، إقتصاديات التجمعات.