

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE  
SCIENTIFIQUE



Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou  
Faculté des Sciences Economiques,  
Commerciales et des sciences de gestion  
Département des sciences de gestion



*Mémoire de Master*

SPECIALITE : MANAGEMENT PUBLIC

**THEME :**  
**La place du transport en commun dans  
la mobilité des personnes :**  
**Cas de la ville de Tizi-Ouzou**

Réalisé par :

M<sup>lle</sup> OUADDAR Kamelia

M<sup>lle</sup> MIHOUBI Thiziri

Encadré par :

Mme : DORBANE Nadia

Devant le jury composé de :

Président Mr SI MOHAMMED Djamal

Professeur

UMMTO

Examinatrice Mme DOUICI Naima

MAA

UMMTO

Rapportrice Mme DORBANE Nadia

MAA

UMMTO

**Année universitaire 2017/2018**

# **REMERCIEMENTS**

*Nous remercions tout d'abord le bon Dieu de nous avoir donné la force et la volonté d'accomplir cet humble travail.*

*Nos remerciements les plus vifs à notre encadreur Mme DORBANE. Qui nous a fait l'honneur d'accepter de diriger ce travail. Nous vous exprimons notre gratitude pour les conseils bienveillants dont vous nous gratifiez. Le temps qu'il nous a patiemment consacré. La rigueur de sa démarche intellectuelle, la pertinence de ses conseils et ses orientations dont on a eu le privilège de bénéficier. On tient à lui exprimer notre profonde gratitude. Nous tenons également à remercier : Mme SI SALAH Karima.*

*Une pensée pour nos chers parents et amis, aux quels nous sommes toujours reconnaissants de nous avoir continuellement donné de précieux conseil et appuis.*

*Nous remercions les enseignants et le personnel administratif du Département des sciences de Gestion. Nous tenons aussi à remercier toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire de fin de cycle.*

*Que les membres de jury trouvent ici, l'expression de notre profonde gratitude et nos sincères remerciements pour l'honneur qu'ils nous font en acceptant d'évaluer notre travail.*

# ***DEDECACES***

*J'ai l'honneur de dédier ce travail A ma chère mère qui m'a donné le courage pour continuer mes études, quele DIEU la protège.*

*\*A mes très chers frères : Amirouche et Nassim*

*\*A ma chère sœur : Samira*

*\*Et à mes nièces : Lydia, Ines*

*Ainsi que à tous mes ami(e) s sans exception pour tous les moments de joies et de peines que nous avons passées ensemble.*

***Thiziri***

# ***DEDECACES***

*J'ai l'honneur de dédier le fruit de mes années d'études aux deux bougies qui ne s'allument rien que pour éclaircir mon chemin, ma très chère mère, mon exemple de sagesse et mon très cher père mon exemple de courage et mon très cher frère Amine.*

*\*Mon cher futur mari Amine et ma belle famille.*

*\*Toute ma famille paternelle et maternelle.*

*Et à tous mes ami (e)s sans exception pour tous les moments de joies et de peines que nous avons passées ensemble.*

***Kamelia***

# SOMMAIRE

<b>Introduction générale</b> .....	01
 <b><u>Chapitre I : Le transport en commun ; un lien avec l'essor des villes</u></b>	
<b>Section 01 : Les concepts clés du transport en commun</b> .....	07
<b>Section 02 : La croissance accélérées des villes et des transports en commun</b> .....	13
 <b><u>Chapitre II : L'évolution des transports en commun en Algérie</u></b>	
<b>Section 01 : Une croissance rapide des villes algériennes</b> .....	19
<b>Section 02 : La place de transport en commun dans le choix du pays en Algérie</b> .....	24
<b>Section 03 : Deux périodes caractéristiques : l'ère socialiste et l'ère libérale</b> .....	27
 <b><u>Chapitre III : la place de transport en commun dans la ville de TIZI OUZOU</u></b>	
<b>Section 01 :L'évolution de la ville de Tizi-Ouzou, et la mobilité urbaine sans cesses croissante</b> .....	33
<b>Section 02 : La réhabilitation de transport en commun : évolution et perspective. Quelle place pour les transports en commun ?</b> .....	44
<b>Conclusion générale</b> .....	63
<b>Annexe</b> .....	65
<b>Références bibliographiques</b> .....	80
<b>Liste des tableaux, Figures, et cartes</b> .....	84
<b>Table des matières</b> .....	86

## **ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES**

**ACL** : Agglomération de Chef-Lieu

**ANSEJ** : Agence Nationale de Soutien à L'emploi des Jeunes

**CW** : Chemin de la Wilaya

**DTW** : Direction de Transport de la Wilaya

**EPIC** : Entreprise Publique à Caractère Industriel et Commercial

**ETUSA** : Etablissement de Transport Urbain et Suburbain d'Alger

**ETUSTO** : Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Tizi-Ouzou

**E-U** : Economie Urbaine

**ONS** : Office National des Statistiques

**PIB** : Produit Intérieur Brut

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

**RN** : Route Nationale

**SNAT** : Schéma National d'Aménagement du Territoire

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Algérienne

**SNTF** : Société Nationale de Transport Ferroviaire

**SNTR** : Société Nationale de Transport Routier

**SNTV** : Société Nationale de Transport des Voyageurs

**TC** : Transport en Commun

**TO** : Tizi-Ouzou

**UMMTO** : Université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou

**Résumé :**

Le transport en commun représente l'une des plus importantes activités humaines. Il est indispensable dans l'économie et joue un rôle majeur dans la détermination des relations spatiales dans le centre urbain. Le transport est un service qui assure la mobilité urbaine des usagers et intervient à plusieurs niveaux, touchant des multiples aspects de la ville. De ce fait, le transport en commun contribue au développement économique de la ville. A l'instar des autres villes algériennes, la ville de Tizi-Ouzou a connu une croissance urbaine spectaculaire, et elle représente un poids démographique remarquable qui a démontré la place de transport en commun l'Étalement de l'espace, la séparation des lieux de travail et de l'habitat impose le déplacement des personnes dans le centre de la ville. Ces déplacements urbains et l'accessibilité au centre urbain supposent le recours à l'utilisation du transport public. Le secteur de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise par de sérieux problèmes tels que, la congestion et la saturation des infrastructures de transport ainsi le problème d'encombrement.

L'objectif de ce travail est l'étude de la place de transport en commun dans la mobilité des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou. A fin, d'assurer un service public performant, capable de réguler la mobilité dans cette ville.

**Mots clés :** Transport en commun, Mobilité urbaine, Accessibilité, Tizi-Ouzou.

## Summary:

Public transport is one of the most important human activities. It is essential in the economy and plays a major role in determining spatial relationships in the urban centre. Transport is a service that ensures the urban mobility of users and intervenes on several levels, touching many aspects of the city. Therefore public transport contributes to the economic development of the city. Like other Algerian cities.

The agglomeration of Tizi-Ouzou has experienced spectacular urban growth, and it represents a remarkable demographic weight which has to demonstrate the place of public transport. The spread of space, the separation of work places and housing impose the displacement of people in the centre of the city.

These urban displacement and accessibility to the urban. The transport sector in the wilaya of Tizi-Ouzou is characterized by serious problem such as congestion and saturation of transport infrastructure and the problem of congestion.

The objective of this work is the study of the place of public transport in the mobility of the people in the wilaya

of Tizi-Ouzou, to ensure a high performance public service capable of regulating mobility in the wilaya.

Keyword: public transport, agglomeration, urban mobility, accessibility, Tizi-Ouzou

## *Introduction générale*

---

Le transport est sous forme d'un déplacement des personnes ou des biens d'un endroit à un autre, et les différents moyens utilisés dans le temps et dans l'espace. Autrement dit, l'activité de transport est « un service qui crée une utilité dans le temps et dans l'espace par le transfert physique des biens et des personnes d'un lieu à un autre »<sup>1</sup>.

Le transport constitue un domaine économique important, il est nécessaire et préalable à tout développement économique et social. Il contribue et participe à la réalisation des objectifs économiques et sociaux les plus généraux puisqu'il recouvre non seulement les objectifs économiques d'une utilisation efficace des ressources (les infrastructures, les modes de transports, etc.), pour faciliter l'accès entre autre, au lieu de travail et aux marchés, ou encore de la stimulation de la croissance par les effets d'entraînement des infrastructures de transport, mais aussi, il stimule l'amélioration de l'efficacité des transports qui était une condition préalable de la révolution industrielle et reste encore à nos jours l'un des moteurs des échanges internationaux et du tourisme. Les avantages liés aux transports sont aussi nombreux. L'existence d'un réseau de transport efficace est l'un des piliers de la croissance économique, de la compétitivité, de l'emploi, etc.

Ainsi, le service de transport est un ensemble complexe. Il est généralement décomposé en plusieurs modes (marche à pied, cyclomoteur, véhicule particulier, transport collectif, transport ferroviaire, etc.), chacun obéit à une logique propre de la demande et de l'offre. Cette mobilité est articulée sous une politique urbaine et de transport. Il est caractérisé notamment par un certain partage entre modes de transport, et une certaine mobilité. Cette situation à son tour agit sur l'économie et plus généralement sur la société ainsi que sur la ville.

Une « bonne » mobilité augmente la productivité et le produit intérieur brut (PIB). Tous les éléments de ce service sont influencés par les politiques de transport. En Algérie, les transports jouent un rôle relativement important dans l'économie du pays puisqu'ils participent, avec le secteur de communication, aux développements des échanges.

A ce titre, en Algérie, le service de transport est très diversifié et très étendu. Utilisant, ainsi l'ensemble des modes de transport, mais il reste à améliorer et à développer. Le rôle de transport est d'accompagner et de favoriser le développement économique à toutes les échelles.

---

<sup>1</sup>WOLKOURTSCH M ; « Géographie des Transports » ; Edition Economica ; Paris ; 1982 ; p12.

Dans la ville de Tizi-Ouzou, la mobilité urbaine est devenue un sujet très préoccupant pour tous les acteurs économiques en particuliers, les citoyens ou les usagers, qui réclament sans cesse l'amélioration des conditions de circulation dans cette ville. Le choix des modes de déplacement que font les citoyens a une incidence sur le développement futur de la wilaya, ainsi que sur le bien-être économique de l'ensemble des acteurs économiques.

La ville de Tizi-Ouzou, comme une grande ville, chef-lieu de la Wilaya et de Daïra, est une ville de commandement administratif, socio-économique, et financière ; elle est aussi une ville universitaire d'une capacité de près de 50 000 étudiants. Cette forte concentration sur la ville de Tizi-Ouzou en tant que centre unique de la wilaya est devenue un handicap empêchant le développement territorial, par rapport à la forte croissance de la population.

A ces facteurs, s'ajoute les conséquences de la libéralisation du transport en Algérie. Certes, cette ouverture a conduit à une amélioration et à une satisfaction globale de la demande nationale de transport en terme quantitatif, mais cette ouverture est mal maîtrisée. Ce qui a généré de nombreuses défaillances et une quasi-anarchie des réseaux de transport, cela peut être expliqué, entre autres, par une pléthore d'opérateurs privés formelles et informelles. Cela a donné ainsi naissance à une banalisation des missions et des valeurs de transport dans la ville de Tizi-Ouzou, et voire même dans la wilaya.

### **Problématique**

En Algérie, le service de transport a connu de grandes transformations au niveau de ses projets de transport (moyens de déplacements, autoroutes, travaux publics, etc.). Certains projets ont été réalisés, d'autres sont en cours. L'objectif c'est de rendre ce service plus performant dans le développement du pays. En effet, le développement rapide des villes algériennes a conduit à des besoins des usagers de plus en plus importants en matière de déplacement. Ce qui a conduit les pouvoirs publics à orienter les investissements des infrastructures routières vers les grandes lignes, mais aussi au niveau des villes elles-mêmes. Jusqu'à 1990, la Société Nationale de Transport des Voyageurs (SNTV) était le seul opérateur assurant les liaisons entre les villes du pays.

Pour traiter notre sujet, nous devons comprendre l'évolution de transport des personnes en Algérie à travers son processus de développement. Il s'agira de voir comment était organisé le transport durant l'ère de libéralisation de l'économie algérienne, dans les années 90 après avoir fait un détour sur la période socialiste.

En effet, jusqu'à 1988, le transport en commun a dominé le système de déplacement dans les villes algériennes, mais il a perdu son influence après la libéralisation du marché de transport avec la fin du monopole de l'Etat et l'ouverture de transport au secteur privé. Le transport en commun rentre dorénavant en concurrence avec le transport privé jusqu'à nos jours (Minibus, taxi collectif, taxi individuel, fourgons aménagés).

Le choix de ce sujet est justifié par notre intérêt à la question du manque des moyens de la mobilité des personnes au niveau de la ville de Tizi-Ouzou. C'est cela qui nous a permis de nous intéresser particulièrement à la mobilité dans les villes. Car cela relève des fonctions urbaines de la ville. De plus, comme nous l'avons étudié dans le cours de l'économie urbaine l'accessibilité constitue l'un des fondements théoriques de la ville, d'où notre illustration par la ville de Tizi-Ouzou, afin de comprendre la question de transport en commun à savoir le bus, le train, et bientôt le câble.

Ainsi, nous avons posé la problématique suivante : **Quelle est la place des transports en commun dans la mobilité des personnes, cas de la ville de Tizi-Ouzou ?**

De cette question centrale découle un ensemble de sous questions qui nous permettront de mieux cerner nos préoccupations :

- 1. Quelle est l'importance de transport en commun en Algérie d'une manière générale ?**
- 2. Quel est le rôle de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou?**
- 3. Comment le réhabiliter ( transport en commun)?**

Pour soutenir les éléments de notre problématique, nous avons formulé les hypothèses de recherches suivantes :

- 1) L'évolution de transport en commun a évolué avec l'évolution des villes et de la population.
- 2) L'utilisation des fourgons dans la ville de Tizi-Ouzou est sous exploiter en raison de la croissance des transports en commun.
- 3) La réhabilitation du transport en commun : fer, câble, route, pourrait constituer une solution pour la mobilité des personnes et le désengorgement de la ville.

### **Objectif de la recherche**

Le choix de ce sujet n'est pas aléatoire, il est motivé par le développement et la croissance des villes, l'extension urbaine et la congestion des villes, qui génèrent des besoins croissants de déplacement urbains. D'où l'exigence d'encourager le développement des différents modes de transports en commun. Ceci nous a permis de constater qu'il existe un lien direct entre la croissance des villes et système de transport afin d'assurer l'accessibilité, la mobilité urbaine, et connaître la place de transport en commun.

Si nous avons choisi la ville de Tizi-Ouzou comme objet d'étude, c'est d'abord parce que nous possédons plus de connaissances sur cette ville, car nous faisons partie de ses habitants. Ensuite, cette ville elle nous offre un certain nombre de variables qui la rendent digne d'intérêt pour l'économiste : densité démographique, lieu de localisation de plusieurs activités de service supérieures, importance des flux des personnes au quotidien, etc.

Après avoir posée la problématique pour notre travail de recherche, nous décrirons le cadre méthodologique de notre recherche.

### **Cadre méthodologique de la recherche**

Pour atteindre les objectifs tracés et en vue d'apporter des réponses satisfaisantes aux questions soulevées dans la problématique ; à fin de vérifier nos hypothèses et mener à bien notre de travail de recherche, nous avons suivi la démarche méthodologique suivante :

Dans un premier temps, nous avons mené une recherche bibliographique et documentaire. Nous avons pu accéder à la documentation de la bibliothèque de la faculté des sciences économique et de sciences de gestion de L'UMMTO. Nous avons alors effectué des lectures théoriques, en plus de recherches sur les sites internet. Cela nous a permis de collecter des informations et des statistiques qualitatives en rapport avec notre thème de recherche. En vue de mieux cerner les éléments de réponse et pour être en phase avec notre problématique soutenue par nos hypothèses de recherche, nous avons organisé notre travail en trois chapitres.

Dans le premier chapitre, nous faisons une synthèse de la littérature sur les principaux concepts mobilisés. Il s'agissait, dans un premier temps, d'évoquer les différentes définitions à savoir, la mobilité urbaine, le transport en commun, l'accessibilité et la ville, aussi la

## *Introduction générale*

---

croissance accélérée des villes dans le monde, ensuite présenter les différents modes de transport en commun.

Quant au deuxième chapitre, dans un premier temps, il s'agissait de présenter un bref aperçu sur l'évolution des villes algériennes. Puis nous reviendrons, dans un second temps, sur l'évolution de transport en commun en Algérie. Nous citons quelques principes, ensuite les opérateurs de transport en commun, à travers les deux périodes caractéristiques de l'économie algérienne (l'ère socialiste et l'ère libérale).

Enfin, Dans le troisième chapitre, nous avons effectué une étude sur le terrain en procédant à la collecte des statistiques auprès de la Direction des Transports de la Wilaya de Tizi-Ouzou. Nous somme, ensuite, passée à l'étape la plus importante consistant en l'enquête par questionnaires auprès des usagers des transports en commun de la ville de Tizi-Ouzou.

## **Introduction**

Le transport en commun ou le transport collectif, est un moyen de déplacements consistant à mobiliser plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est accessible généralement en contre partie d'un titre de transport, comme une carte, un ticket, ou un billet.

Dans ce premier chapitre, nous allons aborder des notions fondamentales sur le transport. Celui-ci est considéré comme l'un des principaux piliers du développement économique et social d'une ville ou d'un pays. Les notions que nous allons définir sont celles relative au transport en commun, la mobilité urbaine, l'accessibilité, la ville ; il s'agira aussi d'aborder la question de la croissance accélérée des villes et des transports en commun, ainsi que les différentes modes de transport connus.

## **Section 01 : Les concepts clés du transport en commun**

Dans cette première section, nous allons définir les principales notions utilisées dans ce travail telles que : le transport en commun, la mobilité urbaine, l'accessibilité, la ville, l'économie urbaine.

### **1.1 Le transport en commun**

Le transport en commun est défini comme l'ensemble du transport urbain permettant d'assurer les déplacements internes des usagers dans les agglomérations. « *Ce sont, le plus souvent, des services publics urbains de transport des passagers, accessibles contre paiement d'un billet. Opérant suivants des horaires établis, le long de trajets désignés, avec des arrêts déterminés* »<sup>1</sup>. Le transport en commun est appelé aussi transport collectif puisqu'il y'a usage d'un moyens commun pour un ensemble d'usagers moyennant paiement. Nous avons distingué les différents services de transport : les transports terrestres, aériens, maritimes, fluviaux, etc.

Le transport en commun est toute activité dans laquelle un exploitant déplace, d'un point A au point B, des personnes par route, par voie ferrée ou par câble, ou avec un véhicule approprié. Ceux qui nous intéressent dans ce travail c'est les transports terrestres du fait qu'ils peuvent être assurés par le service public ou privé.

### **1.2 La mobilité urbaine**

Le terme mobilité contient une idée de mise en mouvement, il fait référence à une notion de déplacement d'un point à un autre. Un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre dans le but de réaliser une activité en utilisant un ou plusieurs modes de transports. La mobilité urbaine concerne le déplacement des individus pris dans un environnement urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieux urbain. La mobilité traduit ainsi les différents intérêts des usagers pour satisfaire leurs activités quotidiennes : aller au travail, faire ses courses, allez chez le médecin, voir des amis, se promener, etc.

---

<sup>1</sup>WOLKOWITSH M., (1982), op. Cité, p12.

### 1.2.1 Les déterminants de la mobilité urbaine

La mobilité (la mobilité spatiale ou la mobilité urbaine) est définie comme une forme de déplacement que les personnes réalisent, au cours d'une période donnée. Ces déplacements sont caractérisés par un ensemble de caractéristiques (motifs, moment de la journée, l'origine, la destination, la durée, la vitesse, moyen de transport utilisé, etc.). Les gens réalisent leurs déplacements dans un environnement approprié (ville, transport, économie, etc.). ORFEUIL J-P. a réalisé une analyse pour les différents déterminants de la mobilité urbaine, résumés comme suit<sup>1</sup> :

- La mobilité urbaine a connu de nombreuses évolutions tout au long de l'histoire avec les agglomérations et le choix modal des différents modes de transport.
- Dans l'économie, il s'agit de la fluidité du marché urbain, l'efficacité des systèmes de déplacements, coûts publics et externes générés par les déplacements.
- La géographie sert à des réseaux des villes et des hiérarchies urbaines, etc.
- La répartition de l'espace, des fonctions du territoire, l'urbanisme crée la diversité dans des motifs de déplacements.

### 1.3 L'accessibilité

L'accessibilité est un droit, une possibilité qu'a eue quelqu'un d'avoir accès à quelque chose. L'accessibilité a un emploi, et un service. C'est un concept central de l'économie urbaine, et un ensemble de théories abordent la question pour comprendre la localisation dans la ville.

CAMAGNI R. définit l'accessibilité comme : « *le franchissement de la barrière opposée par l'espace au mouvement des personnes et des choses, comme à l'échange des biens, des services et des informations* »<sup>2</sup>. L'accessibilité est considérée « *comme un accès rapide pour les entreprises à tous les facteurs de production de bien intermédiaire sans supporter le coût ou le temps de transport et un avantage temporel sur les concurrents. Pour ce qui concerne les personnes, c'est le fait d'avoir accès, de bénéficier ( musée, théâtre... de*

---

<sup>1</sup> ORFEUIL J-P ; « La mobilité : analyse et représentation controversées », thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris 12, 2000, p127.

<sup>2</sup> Cité in AGHRAMIU N., « La planification urbaine à travers les PDAU-POS et problématique de la croissance et de l'interaction, ville/village en Algérie. Référence empirique à la Wilaya de Tizi-Ouzou », Thèse de Doctorat en sciences économiques, Université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2013, p24.

*services rares sans fait recours à de longs déplacements* »<sup>1</sup>. Nous prenons comme exemple des individus qui se localisent dans le centre d'une ville, se permettent d'accéder, (d'avoir son besoins) sans se déplacer par un moyen, ils peuvent se mobiliser facilement. Par contre, celui qui réside dans les périphéries de la ville, il faut se déplacer et supporter les coûts afin d'accéder à son besoin.

## **1.4 La ville**

*« Typologiquement, le mot français (ville), vient du latin villa, dans le langage commun aujourd'hui, la ville continue de désigner le lieu ou le support statique d'une triple communication engageant l'échange de biens, d'information et d'affects, elle est conçue comme indissociable de ce que les romains appelaient urbs ( territoire physique de la ville) et civitas (communauté de citoyens qui l'habitent) ou encore, comme appartenance réciproque d'une entité spatiale discrète et fixe d'une population* »<sup>2</sup>. La ville est une entité sociale, culturelle, politique et économique aux origines diverses et aux spécialisations multiples. C'est l'objet de l'économie urbaine, c'est une branche de la science économique qui s'est développée depuis la deuxième guerre mondiale.

La définition de la ville est très vaste et diffère d'un économiste à un autre selon son optique d'analyse. La ville est un groupement permanent de population et d'activités économiques concentrées dans un espace restreint formant une entité économique (c'est le pouvoir de décision, la stratégie économique ou territorial) complexe.

*« La ville est une agglomération d'individus, de firmes, un ensemble d'interactions sociales, engendrant des externalités ou des gains de productivité. Il s'agit alors des économies d'agglomération qu'elles soient de localisation ou d'urbanisation qui vont cesser d'agir au-delà d'un certain seuil de taille* »<sup>3</sup>. Et d'un point de vue économique, quatre concepts constituent la notion de la ville qui se sont les principes de l'économie urbaine, à savoir : l'agglomération, la proximité, l'interaction et le centre.

De cette définition, nous pouvons déduire que la ville induit de fait la mobilité des personnes.

---

<sup>1</sup>AGHRAMIU N., op. Cité, p24.

<sup>2</sup>CHOAY F., « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », édition Seuil, Paris 1994, p26-35.

<sup>3</sup>AGHRAMIU N., op. Cité, p 30.

### **1.4.1 Typologie de la ville selon la taille**

La ville est définie par le critère quantitatif à s'avoir, l'effectif de la population. Nous pouvons distinguer alors les métropoles, les grandes villes, les villes moyennes et les petites villes<sup>1</sup>.

#### **a) Les métropoles**

Une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par la concentration des activités riches, et la concentration des pouvoirs décisionnel, ainsi que les infrastructures et réseaux et les rayonnements internationaux, aussi ses activités économique et culturelle de la ville en question, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Nous pouvons considérer comme métropole d'une ville. Lorsqu'il s'agit d'une population relativement importante. Exemple l'Algérie n'est pas le cas car elles disposent actuellement en 2018 avec un effectif de 42 millions d'habitants. Mais n'est pas considéré comme une métropole.

#### **b) Les grandes villes**

Cette catégorie de villes présente presque les mêmes caractéristiques que les métropoles, mais n'atteint pas le même niveau de supériorité des fonctions des métropoles. En plus, la population dans les grandes villes doit être de moins 100 000 habitants. La ville de Tizi-Ouzou est considérée depuis, lors du GRPH de 2008, comme une grande ville.

#### **c) Les villes moyennes**

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

#### **d) Les petites villes**

Elles sont issues du monde rural, elles regroupent au moins 5000 habitants, où les conditions de vie sont moins appréciables que celles présentes dans les grandes villes et métropoles.

---

<sup>1</sup> LACOUR C. et PUISSANT S., « La métropolisation, croissance, diversité, facteurs », édition Antrophopos, Paris, 1999, p 42.

Il est à noter que la taille de la population n'est pas le seul critère retenu pour distinguer une grande d'une moyenne, et d'une petite ville.

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

La question de la mobilité urbaine est par conséquent, d'autant plus importante que la ville est grande. Pour le cas de la ville de Tizi-Ouzou, définie comme une grande ville, la mobilité semble constituer une véritable préoccupation pour les pouvoirs publics.

## **1.5 L'économie urbaine**

C'est une discipline de la science économique, elle répond à des besoins relatifs aux dysfonctionnements multiples de la ville et à l'organisation du transport. L'économie urbaine est née d'un besoin d'action, c'est à partir des années 1970 que se constitue en discipline autonome. Dans les années 80-90, elle a connu des approfondissements, comme l'économie politique, industrielle, locale et financière. Ainsi, de 1995 à 2000, l'économie urbaine pose plusieurs problématiques telles que l'attractivité, la mondialisation, la gouvernance urbaine, la métropolisation.

### **1.5.1 Principe de l'économie urbaine**

Il s'agit de cinq principes : agglomération, accessibilité, l'interaction spatiale, la hiérarchie, la compétitivité<sup>2</sup>.

#### **1.5.1.1 Principe d'agglomération**

Ce principe reprend plusieurs notions correspondants à la concentration des individus et des activités dans une agglomération qui font parti de la même ville principale, et de la zone

---

<sup>1</sup> LACOUR C. et PUISSANT S., op. Cité, p 42.

<sup>2</sup> CAMAGNI R., « Principe et Modèle de L'économie Urbaine » ; édition, Economica, 1996, p19-20.

urbaine qui l'entoure d'une manière continue. « *Toute agglomération n'est pas une ville. Mais toute ville est une agglomération est résulté d'un processus d'agglomération. L'économie d'agglomération est donc un fondement de l'économie des villes* »<sup>1</sup>.

### 1.5.1.2 Principe d'accessibilité

On dit l'accessibilité ou la compétition spatiale, veut dire : où est la ville ? L'accessibilité c'est l'organisation interne de l'espace urbain, la compétition spatiale a pour la localisation la plus avantageuse afin de faire une activité économique et de minimiser les coûts.

### 1.5.1.3 Principe d'interaction spatiale

Ce principe concerne la demande de la mobilité et de contact. Il concerne « *toute les activités qui se localisent dans un espace physique, entretiennent des rapports avec le milieu d'environnement. Chacun sujette un champ de force d'attraction et exerce une influence par des différents canaux* »<sup>2</sup>, qui sont les suivants : (mouvement des facteurs de la population, diffusion des savoir faire technologique et d'information, etc.).

### 1.5.1.4 Principe de la hiérarchie

Il concerne la taille de la ville et la localisation des différents centres. Quelle ville ? Combien de villes ?

Il ya des villes de taille différentes correspondent à des fonctions économiques diverses avec des distances géographiques. Dans les années 30, LOSCH et CHRISTALLER ont développé deux modèles Dans lesquels « *théorie respectives des lieux centraux* » ils ont approfondie le principe de la hiérarchie des villes. Ainsi pour expliquer la taille et le nombre des villes et leur espacement dans un territoire.

### 1.5.1.5 Principe de la compétitivité

Nous essayons de comprendre pourquoi la ville se développe-elle? Il s'agit de la base d'exploitation qui montre les conditions et les modalités du développement des villes.

---

<sup>1</sup> HURIOT J-M. et BORDEAU L., «Economie des villes contemporaine », édition, Economica, Paris, 2009, p31.

<sup>2</sup> CAMAGNI R., op. Cité, p 23.

Ce principe de la compétitivité, il s'agit de « *la théorie de la base économique* »<sup>1</sup>, sert à distinguer les fonctions urbaines qui s'adressent à des besoins locaux de la population et celles qui définissent la spécialisation des villes.

Le transport en commun a un lien direct avec l'évolution de la ville, et il est considéré comme élément essentielle de la croissance des villes.

## **Section 02 : La croissance accélérée des villes et des transports en commun**

La croissance accélérée des villes a entraîné une évolution des transports en communs. Les villes n'ont pu se développer et s'étendre si les moyens de transports en commun n'étaient pas là. Le transport a en effet, toujours été déterminant dans l'évolution des villes.

### **2.1 La croissance rapide des villes**

MERLIN P. définit la ville comme suit : « *La ville est un rassemblement des hommes, en un placement favorable, pour mener des activités collectives, un lieu d'échange des personnes, des biens, des capitaux, des idées et des informations, à la fois cadre, moteur et résultante des activités humaines. La croissance urbaine répond à la forme d'une croissance spatiale qui engendre la multiplication de la croissance démographique de l'augmentation de la consommation d'espace par les individus* »<sup>2</sup>. Ainsi, nous ne pouvons pas parler de la croissance des villes sans celles des transports, notamment le transport en commun. Les deux principales causes de la croissance des villes, c'est l'essor démographique et l'enrichissement de leurs habitants qui les poussent à consommer plus d'espace. En conséquence, cela les conduit à aller plus loin, à se déplacer, à bouger au sein de la ville pour satisfaire leurs besoins.

En somme, la croissance urbaine résulte de la combinaison de la croissance de la population des villes et de leurs banlieues avec l'augmentation de la consommation d'espace par les habitants.

---

<sup>1</sup>CAMAGNI R., op. Cité, p 23.

<sup>2</sup> MERLIN P., « La croissance urbaine », édition Presses Universitaires de France, Paris, 1994, p 4.

## 2.2 La croissance accélérée des transports en commun

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, le transport public et son organisation étaient liés aux omnibus. Avec les bouleversements technologiques de l'époque, ces moyens de transport donnent naissance aux tramways qui vont assurer une grande facilité de roulement et de déplacement. L'innovation des tramways commence tout d'abord par la traction animale puis la vapeur, l'air comprimé et enfin la traction électrique. Avec cette dernière, les réseaux se complètent dans le premier quart du XX<sup>ème</sup> siècle. Dans les grandes villes, notamment (Paris et Londres), les tramways se développent en parallèle avec le métro. Ainsi, *« entre 1930 et 1990, la distance et la vitesse ainsi que les moyens de déplacement augmentent rapidement. A partir des années 1930, le développement rapide de l'autobus et de l'automobile vont réduire l'importance du tramway »*<sup>1</sup>.

La 2<sup>ème</sup> guerre mondiale a stoppé l'évolution des transports en communs, notamment les tramways. Ce sont les trolleybus qui prendront le relais car plus modernes et plus souples. Les tramways sont alors délaissés car les trolleybus évoquant pour les habitants les difficultés du passé, qu'ils rencontrent quotidiennement dans leur mobilité.

Le développement des autobus subit la concurrence avec la voiture particulière qui demeure la plus utilisée par les individus et la plus moderne. Dans les années 1960 jusqu'au milieu des années 1970, l'utilisation de transport en commun baisse, son image se dégrade.

*« A la fin des années 1970, et avec les effets de la première crise pétrolière, les individus désirent le meilleure mode de vie. Les transports publics reprennent une place plus importante, plus conforme. De nombreuses villes ont réalisé, depuis, des projets de transport en commun qui sont devenus des outils majeurs pour leur fonctionnement quotidien »*<sup>2</sup>. Le transport en commun devient une solution pour lutter contre la pollution de l'automobile de plus en plus utilisé par les habitants notamment dans les villes. Car ils regroupent un ensemble de personnes sur un même trajet cela encourage les personnes à ne pas se mobiliser par d'autre moyen.

## 3 Les différents modes de transport en commun

---

<sup>1</sup> GIROLAMO R., « Paris et ses Transports, 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècle de décisions pour la ville et sa région » Revue pour l'histoire du CNRS, N°11, disponible sur le site le 07 mars 2006, consulté le 25 novembre 2018.

<sup>2</sup> JEONGHWA A., « Le choix d'un Système de Transport Durable : Analyse Comparative des Systèmes de Transport Guidé de Surface », thèse de doctorat en économie et finance de l'Université Paris-Est, avril 2011.

Il s'agit des différents moyens de transport, propres à une ville ou à un milieu urbain. Plusieurs modes de transport sont connus et développés de par le monde selon le degré de développement des pays et la taille de ses villes<sup>1</sup>.

### **3.1 Le métro**

Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le métro est devenu incontournable, est un moyen de transport public, inévitable dans les grandes villes du monde. Nous pouvons dire que c'est le transport parfait pour une très grande ville, il circule généralement en souterrain. Le 1<sup>er</sup> métro est mis en circulation vers 1890 à Paris. Il devient très vite toujours utilisé dans les très grandes villes et s'avère être le meilleur moyen d'éviter les embouteillages des grandes métropoles, mais surtout pour un gain de temps et à un moindre coût. « *Le métro est un système de transport public intégral dans les mesures où il circule généralement en souterrain, voire parfois en viaduc qu'il ne croise aucun autre mode de transport, ni chemin piétonnier* »<sup>2</sup>. La ville d'Alger est dotée du métro depuis les années 2000.

### **3.2 Le tramway ou train**

« *Le train est une forme de transport en commun urbain sur voies ferrées équipées de rails plats, (par contre ceux des trains sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie) qui implantée en site propre ou encastrée à l'aide d'un rail dans la voirie routière* »<sup>3</sup>. C'est un moyen roulant sur rail dans un espace urbain. Les grandes villes algériennes sont aujourd'hui dotées des trains, comme Alger, Oran, Tlemcen. Le train aussi est un autre moyen de transport en commun, il assure le transport des personnes ou de marchandises sur une ligne de chemin de fer. Mais, il ne concerne pas les espaces urbains de toute la ville. La ville d'Alger, par exemple, tire profit du train puisque cela lui permet de des liaisons avec les villes de sa banlieue.

---

<sup>1</sup> PELLETIER J. et DELFANTE C., « Villes et urbanisme dans le monde ». 2<sup>ème</sup> édition Masson, Paris, 1989, p 200.

<sup>2</sup> RIVPOIRE M., « Transport en commun en site propre », Université lumière Lyon2, 2008, P11.

<sup>3</sup> LACOUR C. et PUISSANT S., op. Cité, p 42.

### **3.3 L'Autobus**

« C'est le mode le plus utilisé par sa très grande souplesse, il ne nécessite pas d'infrastructures spécifiques. Le moins économique en énergie et plus polluant de plus, il est le moins efficace, car sa capacité est limitée »<sup>1</sup>. C'est un moyen moins efficace par rapport au métro, car il subit les encombrements des autres véhicules. Mais s'avère être aussi polluants en plus de sa capacité limitée.

### **3.4 Le téléphérique ou le transport par câble**

C'est un moyen de transport par câble, utilisé comme transport en commun notamment en montagne, mais également pour accéder à des points isolés. Il permet l'accès à des endroits isolés, escarpés (les endroits difficile à accéder). Il est très adaptée aux villes de montagnes ou celles présentant des espaces accidentés, telles que la ville de Tizi-Ouzou, Alger, Tlemcen, etc.

### **3.5 Le train à grand vitesse**

Le train TGV c'est un train à grande vitesse qui roule à plus de 250km/h. principalement sur des voies spécialisés. Ces trains ont des puissances plus que des trains améliorer.

### **3.6 Taxi collectif**

Est un moyen de transport en commun le plus pratique pour voyager sur de longues distances (Taxi collectif-inter wilaya) et même dans le centre urbain. On les trouve dans les grandes et même dans les petites villes. Si les tarifs sont fixes, les horaires ne le sont pas, les chauffeurs ne démarrent en effet que lorsque leur voiture est pleine.

---

<sup>1</sup> LACOUR C. et PUISSANT S., op. Cité, p 42.

## **Conclusion**

Nous avons vu dans ce chapitre, que le transport en commun est un moyen utilisé par les hommes afin de se déplacé d'un endroit à un autre. Le transport en commun concerne le déplacement urbain et intra-urbain et peut se décliner en différents modes. Qu'ils soient des moyens de transports sur route, sous terrains, ou aériens, les transports en commun permettent l'accessibilité aux services urbains et aux différentes activités et fonctions qu'offre la ville.

S'il offre des possibilités de déplacement à tous les usagers de la ville, notamment ceux n'ayant pas de véhicule particulier, le transport en commun s'avère être un moyen efficace pour désengorger les villes des embouteillages. Les transports en commun que nous avons présenté dans ce chapitre sont ceux dont sont dotés les pays avancés. Qu'en est-il le cas Algérienne ?

## **Introduction**

Les transports jouent un rôle primordial dans la croissance économique et le développement du territoire. Ils contribuent aussi dans une ville ou dans un pays, à l'amélioration de niveau de vie des usagers en facilitant leur mobilité et en leur permettant l'accès aux différentes biens et services désirés.

Le transport en commun permet la satisfaction des besoins des habitants. Il contribue de ce fait à l'organisation de l'espace urbain. Pour le cas de l'Algérie, le domaine des transports a connu plusieurs phases d'évolution, notamment celui du transport en commun.

Avec le changement rapide du paysage urbain des villes, l'ouverture de ce secteur au privé, le transport en commun des voyageurs en Algérie, parmi les causes de l'évolution générale du pays.

Dans ce chapitre, nous allons présenter l'évolution des transports en commun conséquence, d'une augmentation rapide des villes qui a traduit l'évolution du pays et le choix de transport en commun par les usagers. Ensuite, nous allons présenter les périodes de développement qui ont été effectué dans le domaine de transport en commun.

## Section 01 : L'évolution des transports en commun, conséquence d'une augmentation rapide des villes

Le transport en commun exerce un rôle primordial dans les villes. Il offre une mobilité quasi universelle, sans distinction de la classe sociale et d'âge. Il a aussi une importance économique majeure.

### 1.1 Une croissance rapide des villes algériennes

En Algérie, le réseau urbain est constitué principalement des petites et des moyennes villes. « *Les villes algériennes ne se posent pas en terme d'inflation urbaine mais en terme d'organisation spatiale et d'efficience économique* »<sup>1</sup>. Le pays n'a pas connu une croissance importante des villes. Selon COLONNAF. « *le cas de l'Algérie est exceptionnel, dans la mesure où l'absence d'une civilisation citadine dominante dans le passé et la forte participation des paysans à la guerre d'indépendance pourraient laisser croire à la prédominance des valeurs paysannes dans la société actuelle* »<sup>2</sup>.

« *De 1962 à 1970, les villes algériennes n'ont pas bougé et ils n'ont pas connu de croissance importante sur les huit années qui ont suivi l'indépendance du pays* »<sup>3</sup>, car la France a laissé ces traces en Algérie, c'est à cause de ça qu'il n'y'a pas eu de grandes évolutions.

De 1970 à 1980, des nouveaux programmes ont été établit par l'Etat. Parmi ces programmes il y a ceux relatifs à l'habitat (par exemple le quartier de la nouvelle ville de Tizi-Ouzou. Pour cause de la priorité du pays été d'améliorer l'ordre, après l'arrivée des nouvelles technologies (l'électricité, matériel de transport innovant, etc.) nous a encouragé à construire des usines à partir de ces technologies.

De 1980 à 1990, l'Etat s'est intéressé à l'habitation de la population et au développement des villes, à la construction des logements et des usines ; du fait que les villes algériennes ont connu une explosion démographique de la population et des évolutions

---

<sup>1</sup>AGHRAMIYOU N., op. Cité, p40.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup>CHANTAL C-Jet SAIB M., «Transport urbain et interurbains en Algérie », édition CREAD, Alger, 2002p96.

socioéconomiques dans les dernières décennies. En effet, la population algérienne est passée de 3 millions d'habitants en 1830, à 10 millions en 1960, et 37 millions en 2011<sup>1</sup>.

La population résidente totale en Algérie a atteint 42.2 million<sup>2</sup> d'habitant en 2018. A s'avoir que 63% des habitants vivent dans le Nord du pays, soit 4% du territoire national. «*Le rapport de synthèse du SNAT explique que 86% de la population algérienne réside dans les agglomérations chef lieux (wilaya, commune)*»<sup>3</sup>.

A partir des années 1986, la crise pétrolière<sup>4</sup> place l'Algérie en très mauvaise postures. L'effondrement de la rente pétrolière marque une véritable rupture. Les rentrés pétrolières passent «*de près de 10 milliard de \$ en 1985 à un peu plus de 5 en 1986. Elle se maintiendra à ce faible niveau jusqu'au en 1990*»<sup>5</sup>. Et à partir des années 2000, Le prix de pétrole est augmenté. En effet, l'Etat a plus de rente ce qui l'a poussé d'investir plus, de mise en place des nouveau programmes, et de construire des projets, des nouvelles infrastructures, les projets de l'habitation,... de cette raison les villes algériennes ont vue un nouveau phénomène dans l'histoire mondiale, c'est l'inflation urbaine. A cause de grandissement rapide des villes algériennes, s'explique à l'explosion démographique de la population de 34.1 million d'habitant en 2007. La rente de l'Etat est en augmentation de plus en plus, le prix de baril du pétrole s'étend jusqu'à 69 \$. En effet, l'Etat investie de nouveau dans l'amélioration du pays et met en place de nouveaux moyens de transport, pour l'intérêt des usagers. Et actuellement en 2018, L'augmentation de la population algérienne est toujours maintenue et le prix de baril du pétrole atteint 53\$.

A ce stade de, «*face à l'évolution des villes algériennes, l'offre en transport collectif hérité de la période coloniale apparaissait comme satisfaisant et répond aux besoins de déplacements. Ainsi, le jeune Etat algérien a pu répondre sans trop de difficultés à la demande de déplacement dans les villes algériennes de l'époque*»<sup>6</sup>. Et avec une croissance rapide de la population, la mobilité quotidienne devient plus complexe et s'intensifie, à cause

---

<sup>1</sup>AGHRAMIU N., op. Cité.

<sup>2</sup> Office National des Statistiques 2017, statistiques sociales, population démographie, consulté 11 décembre 2018.

<sup>3</sup> Rapport de synthèse du SNAT, annexé à la loi n°10-02 du 1 Rajab 143 correspondant à la 29/06/2010 portant approbation du SNAT, p09.

<sup>4</sup> Idem ;ONS.

<sup>5</sup> MUTIN G., « Le contexte économique et social de la crise algérienne » ; Edition HAL, 1997, p9.

<sup>6</sup>CHANTAL C-J et SAIB M., op. Cité, p96.

de nombre rapide de la population « l'offre de transport dans les villes, elle n'arrive plus de répondre à la demande. L'Etat essaye d'assurer l'essentiel de l'offre de transport »<sup>1</sup>.

## 1.2 Évolution de transport en commun en Algérie

Le transport public en Algérie a connu, durant la période de la colonisation française, une faible utilisation par la population algériennes, à cause du manque de moyen de déplacement et la plus part des citoyens sont agglomérée et localisée dans les compagnes. Ils utilisent les attractions animales, aussi la pauvreté qui ne leur permet pas d'avoir d'autres moyens de déplacement, et qui sont rare durant cette époque. Cependant, la France pendant la guerre commence à construire des réseaux routiers, et à trouver des moyens pour l'utilisation de nouvelle technologies à s'avoir l'électricité, gaz, etc.

Après l'indépendance, l'Algérie a bénéficié de l'héritage colonial en termes de désenclavement. A titre d'exemple, le chemin de fer est entamé dans le pays durant la colonisation, puis l'Algérie l'a amélioré avec la construction de nouvelles lignes, le doublement de voie, la vitesse, etc.

Le peuple commence à s'évoluer de plus en plus donc la demande de moyen de déplacement est sans cesses croissante, et l'Etat avait le monopole dans la gestion de transport en commun.

Au début, le service de transport est satisfaisant pour les citoyens algériens, car la qualité de service est bonne, et y a eu peu d'usagers. Depuis l'explosion démographique à partir de 1962 jusqu'au 1989, le service public se dégrade de plus en plus. A cela s'ajoute la démonopolisation de l'Etat au début des années 1990 et l'ouverture de ce domaine au privé.

Le transport en commun est considéré comme un service public par l'Etat algérien, et il se développe parallèlement avec l'évolution de la ville

## 2. Le service public et ses principes

L'autorité publique (l'Etat, collectivités territoriales) exerce directement des activités de service public, sous le contrôle de l'Etat, en vue d'assuré un besoin d'intérêt général pour les usagers. L'élargissement de service public de transport relève de la responsabilité d'une

---

<sup>1</sup>CHANTAL C-J et SAIB M., op. Cité, p 96.

collectivité locale, une administration, un établissement public, ou d'une entreprise de droit privé.

Le service public exerce diverses missions : concession, cahier des charges, contrôle des investissements, fixation des tarifs,...

Le service de transport comme service public, obéit aux principes d'égalité, de continuité et d'adaptation.

### **2.1 Principe d'égalité**

Ce principe signifie que tout individu a un droit d'accès au service, participer d'une manière égale aux charges financières issues de ce service. En Algérie, ce principe est évoqué dans l'article 04 de la loi n°01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation du transport terrestre, qui indique que : « *le système des transport terrestres doit viser notamment à rendre effective, la satisfaction des besoins des citoyens en transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale, et pour les usagers au terme de sécurité, de disponibilité de moyen de transport, le coût d'accessibilité de prix et de qualité de service* »<sup>1</sup>.

Le principe d'égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action du service public afin de lutter contre les inégalités économiques et sociale. Les réponses aux besoins des usagers doivent être différentes dans le temps et dans l'espace. Et elles doivent être en mesure de répondre aux besoins des usagers en fonction de leur situation. Cependant, l'application du principe d'égalité dans les services publics est difficile à mettre en œuvre car il exige que les personnes doivent être soumises au même traitement, et ils doivent être dans une situation identique à l'égard de service public, qui est difficile à apprécier.

### **2.2 Principe de la continuité**

La continuité de service public est la concrétisation de l'Etat et elle peut être considérée comme un corollaire de principe d'égalité. Car la disparition de service pourrait introduire une différenciation entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont privés. En Algérie, l'article 14 du cahier de charges est justifié par la fixation d'exploitation des conditions des services publics réguliers de transport routiers de personnes : « *le transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public,*

---

<sup>1</sup>La Loi du Transport Terrestre n° 01-13 du 07 Août 2001.

notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêt conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire »<sup>1</sup>. Ainsi, selon l'article n°08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier de voyageurs : « le transport est tenu d'exploiter de façon continue et régulière, le service pour lequel il est autorisé »<sup>2</sup>. Le service public ne doit pas cesser de fonctionner, il oblige un fonctionnement en permanence, d'une manière régulière. En effet, les besoins de la collectivité ne s'arrêtent pas. Sauf en cas de grève qui s'accompagne de l'obligation d'un service minimum.

### 2.3 Principe de l'adaptation (mutabilité)

Ce principe autorise l'adaptation constante du service aux nécessités de l'intérêt général, aux circonstances nouvelles. Il donne à l'administration la permission de faire évaluer les modes d'organisation d'un service public. Et aussi, il autorise les usagers à exiger que l'administration améliore le service public, « ce dernier doit s'adapter à ces évolutions, présentées comme un corollaire de principe de continuité. Cela signifie que les services publics doivent évoluer parallèlement avec la société. Le service public doit suivre les besoins des usagers (exemple : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions technique (exemple : le tramway, le métro). Ce principe de mutabilité est impossible de le déduire à une obligation stricte pour le gestionnaire ou un droit précis pour les usagers. Par contre, il peut signifier une obligation pour les usagers de se plier aux modifications que suppose l'adaptation du service aux évolutions de l'intérêt général ».

En Algérie, cela est justifié par l'article 03 de la loi n° 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres « le système de transport terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social se défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement »<sup>3</sup>.

La croissance rapide des villes algérienne résulte des explosions démographiques de la population ce qui a engendré l'évolution des modes de transport en commun dans le pays. Comme nous l'avons présenté ci-dessus, le service de transport est un service public qui obéit

---

<sup>1</sup> L'article 14 de Cahier des charges des services publics réguliers de transport routier de personne.

<sup>2</sup> La Loi de Service Public routier de voyageur de l'article n°08 du l'arrêter du 26 avril 1997.

<sup>3</sup>La Loi n°01-13 du 07 Août 2001, op. Cité.

aux trois principes essentiels à savoir : l'égalité, la continuité et l'adaptation. Ce sont des principes primordiaux dans l'intérêt général des usagers et de l'Etat algérienne.

## **Section 02 : Les deux périodes caractéristiques, l'ère socialiste et l'ère libérale**

Le transport public est passé par différentes périodes, passant de la situation de monopole étatique au retrait total de l'Etat. Après, il y'a eu l'arrivée d'une autre période qui est l'ouverture de ce transport au secteur privé. En effet, la réglementation du transport public terrestre a connu plusieurs étapes :

### **2.1 Le monopole de l'Etat du 1967 à 1988**

L'organisation de transport en commun a connu plusieurs étapes, depuis la colonisation à l'indépendance du pays. La période allant du 1967 à 1988 correspond à l'ère du monopole de l'Etat (l'ère socialiste). Durant cette période, le transport public était régi par la loi n° 67-130 du 22 juillet 1967 portant organisation des transports terrestres, sous le monopole de l'Etat, exercé par des entreprises publiques. L'article 5 de cette loi stipule que : *« le transport public revêtant un intérêt général ou entraînant des obligations imposées par la condition de service public, relèvent du monopole de l'Etat ».*

Quant à l'article 6 de cette même loi, il affirme que : *« SNTR est désignée pour exécuter les transport routiers de marchandises sur l'ensemble du territoire national dans la limite d'un tonnage globale fixé par arrêté du ministre chargé des transport »* ; et la Société Nationale des Chemin de Fer Algérienne (SNCF) est désignée pour exécuter les transport ferroviaires de voyageurs et de marchandises sur l'ensemble du territoire national .

Les tarifs de transport sont réglementés, conformément à l'article 14 de la loi en question : *« les tarifs appliqués par la SNTR et la SNCF sont fixés par décret »* et l'article 25 précise que : *« le ministre chargé des transports fixe par arrêté, après la commission nationale consultative des transports, les tarifs des services routière réguliers de transport de voyageurs ».*

Ainsi, les activités de transport terrestres de voyageur et de marchandise étaient dominées par le secteur public, pour le compte de l'Etat à travers les entreprises suivantes :

- La SNTV pour les grandes distances.

- L'EPL pour le transport communal et de la wilaya.
- La SNCFA devenue société nationale des transports ferroviaires (SNTF) le 26 mars 1976.

Avec la crise économique, notamment celle de 1986, le transport public a été très dégradé, ce qui a conduit à son ouverture au privé dès 1988.

## 2.2 La démonopolisation ou la libéralisation du marché de transport public de 1988 à 2001

*« L'ouverture au secteur privé des transports urbains des voyageurs en Algérie peut être considérée comme l'une des manifestations les plus sensibles de l'évolution générale du pays induite par les réformes économiques engagées au cours de la dernière décennie ».*<sup>1</sup>

L'ouverture de transport s'explique aussi par le nouveau contexte économique et politique du pays dès le début des années 90. Une économie de marché qui va se substituer à une économie socialiste planifiée.

Cette période correspond à l'ouverture du marché des transports au secteur privé suite à la promulgation de la loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres qui ouvre le marché des transports en commun au secteur privé par la déréglementation et la libéralisation du marché des transports publics de voyageurs.

Cette loi pose les principes d'organisation des transports en commun qui sont<sup>2</sup> :

- La possibilité de création et de développement des entreprises de transport publics de statut public ou privé.
- La mise en œuvre de tout système de transport urbain et subordonné à un plan de transport urbain.
- L'intervention des opérateurs de transport se fait dans le cadre de conventions passées avec les autorités locales concernées et approuvées par le wali territorialement compétent.
- La réalisation des gares et des équipements d'accueil ainsi que de traitement des voyageurs est prise en charge par les collectivités locales.
- Concernant le transport ferroviaire, l'Etat confie le monopole de son exploitation à une entreprise publique nationale d'exploitations ferroviaires.

---

<sup>1</sup>CHANTAL C-J et SAIB M., op. Cité, p 20.

<sup>2</sup>La loi N° 88-17 du 10 mai 1988, transport terrestre.

Cette loi a servi de cadre d'initiation de la déréglementation et la libéralisation du marché des transports publics de voyageurs. Elle est venue instaurer les règles de fonctionnement de l'économie de marché et la place du système d'organisation économique dominant depuis l'indépendance. Elle pose les conditions de développement du transport par la contribution du secteur privé pour pallier aux insuffisances des entreprises publiques. Dans cet ordre d'idée, l'évolution des transports publics et privés en Algérie durant la période allant de 1985 à 2000 est retracée dans le tableau suivant :

**Tableau n°1 : l'évolution des transports publics et privés**

Année	Statut	Localisation	Opérateurs
1985	Public	National	43
		Alger	01
	Privé	National	00
		Alger	00
2000	Public	National	79
		Alger	03
	Privé	National	8625
		Alger	2786

**Source** : construit par nous même sur la base de l'annuaire du ministère des transports en 2000 et des documents internes de la Direction de transports de la wilaya d'Alger.

D'après ce tableau qui nous présente la comparaison entre le service public et privé des transports en commun, nous pouvons observer qu'en 1985, c'est le secteur public qui domine le marché des transports en commun en comparant la localisation nationale avec la wilaya d'Alger comme exemple.

En 2000, nous observons une forte augmentation du nombre des opérateurs privés au niveau national avec 8625 opérateurs, et sur Alger avec 2786 opérateurs en comparaison avec l'opérateur public. 79 opérateurs au niveau national et 3 opérateurs au niveau d'Alger. Progressivement, les opérateurs privés prennent une plus grande place dans le secteur de transport, comme dans l'exemple de la wilaya d'Alger.

Nous remarquons que dans cette wilaya (d'Alger) par exemple, comme toute autre wilaya d'Algérie, il y a une plus grande utilisation des services privés par les usagers, par rapport aux opérateurs publics.

### 2.3 Le retour de l'Etat de 2001 à nos jours

Suite à la promulgation de la loi 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, « *L'Etat sera de retour dans le marché des transports, tout en facilitant aux personnes privées l'accès à la profession. La demande de transport sur le plan quantitatif est globalement satisfaite, mais sur le plan qualitatif, ces opérateurs n'ont pas pu offrir un service satisfaisant en raison des insuffisances enregistrées dans l'exploitation* »<sup>1</sup>.

Le privé maintient le monopole durant cette époque. Mais cette ouverture mal maîtrisée du marché avec la quasi-absence de contrôle par rapport au cahier des charges liée à l'exploitation, et a généré des effets négatifs aussi bien sur le plan organisationnel que fonctionnel. Les opérateurs souffrent de ces effets à l'échelle nationale. Parmi les effets les plus manifestés, nous citons :

- Les offres dépassent les capacités de la demande sur certains lignes, d'où le phénomène de chauvechement, et de multiples opérateurs dans la majorité des villes du pays.
- Les opérateurs privés ne se sont pas concentrés par la couverture de réseau de transport pendant les heures de pointes, ainsi l'absence dans les jours fériés cause la faiblesse de gain pendant ces périodes. La réintroduction de l'opérateur public dans une logique de partage équitable dans le sens où les deux opérateurs partagent les mêmes stations et circulent dans un même milieu urbain.

En effet, il y'a un recul du secteur privé au profit du secteur public, par rapport à l'existence de la concurrence entre le public et le privé, ainsi le recul de la qualité de service privé. L'Etat essaye de reprendre sa place dans la domination dans le domaine de transport à travers l'encouragement des transports en commun.

### Section 03 : Le choix de transport en commun par les usagers

Des études ont été menées pour comprendre le niveau de satisfaction des usagers par rapport à l'utilisation des transports en commun, dans les grandes villes algériennes telles que (Oran, Constantine, Annaba) en 1990<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>La Loi n°01-13 du 07 Août 2001 ; op. Cité.

<sup>2</sup>CHANTAL C-J et SAIB M., op. Cité, p64-65.

La majorité de la population enquêtée estime qu'il y a une nette amélioration de transport en commun. Cela est expliqué par, entre autres, par la politique de la privatisation du secteur de transport dans l'ensemble des villes algériennes, durant la dernière décennie. L'analyse des résultats de l'enquête a dégagé deux aspects : positifs et négatifs de transport urbain.

### **3.1 Les aspects positifs de transport urbain**

L'enquête faite en 1990 a recensé les points positifs suivants du transport urbain :

- Privatisation du secteur de transport urbain.
- Multiplication de l'offre et adaptation à la demande.
- Réduction des durées d'attente.
- Meilleure desserte des quartiers et centres urbains.
- Création de milliers d'emplois jeunes.
- Meilleure disponibilité de la maintenance.

### **3.2 Les aspects négatifs de transport urbain**

A l'inverse, beaucoup de faiblesses ont été dégagées :

- Non-respect des missions de service public et des règles de sécurité.
- Non application de la réglementation du contrôle technique.
- Inadéquation des plans de circulation.
- Absence du contrôle de service des transports urbains.
- Absence d'une politique de tarification urbaine.
- Mauvaise organisation des lignes (horaires, arrêts, circuits, etc.).
- Accroissement de la pollution urbaine due au trafic automobile.
- Saturation du réseau routier.

## **4. Les opérateurs de transports urbains**

Depuis la libéralisation du service de transport et la fin de monopole de l'Etat, les opérateurs privés dominent ce secteur :

## 4.1 Les opérateurs publics

Il existe plusieurs services de transport, nous présentons ici les deux moyens de transport les plus utilisés à savoir les transports routiers et les transports ferroviaires.

### 4.1.1 Transports routiers

La Société Nationale de Transport des Voyageurs (SNTV) est une société publique spécialisée dans le déplacement des citoyens dans un espace urbain. Opérée par les pouvoirs d'une grande envergure et possédait des unités implantées à travers tout le territoire national. Elle disposait des moyens qui répondent à la quasi-totalité de besoins de voyageurs en Algérie.

La SNTV détenait le monopole du transport de voyageurs par route, de la structuration de cette société nationale sont nées cinq entreprises publiques de transport de voyageurs ci-après dénommées<sup>1</sup> :

- Entreprises publique de transport de voyageurs du centre (TVC).
- Entreprise publique de transport de voyageurs de l'Ouest (TVO).
- Entreprise publique de transport de voyageurs du Sud-Ouest (TVSO).
- Entreprise publique de transport de voyageurs de l'Est (TVE).
- Entreprise publique de transport de voyageurs du Sud Est (TVSE).

### 4.1.2 Transports ferroviaires

La Société Nationale de Transport Ferroviaire (SNTF) est une Société Nationale Algérienne créée le 29 mars 1976, responsable des lignes ferroviaires nationales et spécialisée dans le transport des voyageurs et des marchandises par rails. Son réseau s'étend sur 3572 kilomètres, sur les grandes villes algériennes : Alger, Oran, Annaba, Constantine, Sétif, etc.

La SNTF est l'unique opérateur ferroviaire, disposait le monopole pour l'exploitation du chemin de fer sur tout le territoire national<sup>2</sup>.

### 4.1.3 Etablissement public de transport urbain et suburbain d'Alger

Etablissement public de transport urbain et suburbain d'Alger est une entreprise publique qui assure le service de transports en commun de surface dans la ville d'Alger et son agglomération.

---

<sup>1</sup>CHANTAL C-J et SAIB M., op. Cité, p64-65.

<sup>2</sup>AHMED ZAIDM. et RAMDINI S., "Global performances and public services. Mission of national company of the rail(SNTF) in algeria in contexte of change.case study, the future of public enterprise, mission, performance and gouvernance", learning from success and failures.9-10/09/2013, brussel, p12.

ETUSA est une entreprise publique à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle a subi plusieurs restructurations depuis 1982. Etablissement urbain et suburbain d'Alger a été érigé en (EPIC). En vertu de décret exécutif N°03/435 du 13 novembre 2003, il est placé sous la tutelle du ministre chargé des travaux publics et des transports<sup>1</sup>. En vertu de ce décret, l'Etablissement a été doté d'une personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'ETUSA est le Leader de transport public de voyageurs en modes urbain et suburbain dans la wilaya d'Alger, assure quotidiennement les déplacements de milliers de personnes. Et pour répondre aux exigences de la mobilité, L'ETUSA apporte des solutions de déplacements dans des conditions de confort et de sécurité en restant à l'écoute des collectivités territoriales des entreprises privées et tout autre organisme<sup>2</sup>. Cet établissement se situe dans toutes les wilayas de l'Algérie. Par ailleurs, dans chaque wilaya utilise le nom de cet établissement selon la wilaya en question, comme exemple : à Tizi-Ouzou cet établissement est appelé Etablissement de transport urbain et suburbain de Tizi-Ouzou.

## 4.2 Opérateurs privés

La déréglementation de l'activité de transport par la loi n° 88.17 portant orientation et organisation des transports terrestres, complétée et modifiée par la loi n° 01-13 a permis de prolifération des opérateurs privés. Ce dernier ayant contribué à une hausse globale de l'offre par la mise en service d'un grand nombre de bus au service du transport collectif. Cette accélération a été consolidée par la création de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ). Cela a permis à des jeunes chômeurs d'acquérir des véhicules hors taxes avec des prêts bancaires bonifiés. En effet, l'ouverture de secteur privé a apporté des opportunités pour le service de Transport en Commun (T C) et les appréciations des usagers car ils sont satisfaits de service de transport par rapport à la qualité, les conditions de déplacements, etc.).

*« L'effectif des opérateurs de transport au niveau du pays explique l'accroissement de transport routier en commun de personne s'élève à 12410 véhicules, dont 90% sont détenus par 11364 opérateurs privés et 10% détenus par 17 opérateurs publics en 2009 »<sup>3</sup>.*

---

<sup>1</sup> Article sur « la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger », publié le 28 juin 2017, [www.etusa.dz](http://www.etusa.dz) p/641.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> RAMDINI S. AHMED ZAID M. et BOURAS Z., « Le processus de réglementation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes, la problématique de désengagement et réengagement de l'Etat », in revue Algérienne de la Mondialisation et des politiques économiques N°01, 2016, p20.

## **Conclusion**

Nous avons vu dans ce chapitre, que l'évolution du transport en commun des voyageurs en Algérie traduit l'évolution générale du pays, et une croissance rapide des villes algériennes. Et après l'arrivée de nouvelles technologies (électricité, gaz, etc.) initiées durant la décennie 70, l'Algérie a connu des développements au niveau des secteurs de l'éducation, l'industrialisation, accompagné de l'amélioration dans le domaine du transport.

Nous devons prendre en considération, en premier lieu, l'accroissement démographique et l'urbanisation accélérée que le pays a connus depuis l'indépendance. En effet, le transport public en Algérie a traversé plusieurs périodes passant de la période socialiste ou le monopole de l'Etat à l'ère de la démonopolisation avec l'ouverture de secteur privé, et de 2001 à nos jours l'Etat est de retour dans le marché des transports afin d'offrir pour les usagers un service satisfaisant en raison de manque dans l'exploitation de ce service.

Dans ce qui suit, nous allons analyser et étudier l'évolution et la croissance du transport en commun dans le centre urbain de la ville de Tizi-Ouzou, pour mieux comprendre le changement qui ont survenus dans cette ville.

## **Introduction**

La ville est un centre urbain, d'agglomération intercommunale qui rendent plus comptes des nouvelles réalités urbaines du pays. C'est aussi un territoire, un lieu de choix individuels et collectifs des espaces publics. Ainsi, la ville est un lieu de concentration des hommes et des richesses et elle est le reflet des évolutions des rapports sociaux.

La ville de Tizi-Ouzou, qui est notre choix, dans la quelle on a réalisé notre recherche de terrain, est bien la projection territoriale qui est produite par l'espace et par le territoire successif, chacun renvoie à une histoire.

Au cours de ce chapitre portant sur la place du transport en commun dans cette ville, nous allons donner, dans un premier temps un aperçu historique puis, la situation géographique de la ville de Tizi-Ouzou. Ensuite, nous aborderons les aspects économiques et démographiques caractérisant cette la ville. Enfin, nous montrerons la place du transport en commun et la nécessité de sa réhabilitation à travers une enquête menée auprès des usagers de ce service au sein de cette ville.

## **Section 01 : L'évolution de la ville de Tizi-Ouzou et la mobilité urbaine sans cesse croissante**

Dans cette section, nous passerons en revue les différentes époques qu'a connues la ville de Tizi-Ouzou, sa situation géographique et économique ainsi que le mouvement démographique. Ensuite, nous expliquons la mobilité urbaine qui est de plus en plus croissante.

### **1. Les étapes historiques quel à vécu la ville de Tizi-Ouzou**

Nous allons présenter dans ce qui suit les grandes époques historiques qu'a connues la ville de Tizi-Ouzou

#### **1.1 Tizi-Ouzou durant l'époque romaine**

Durant la période romaine, la ville de Tizi-Ouzou présente un seul passage obligé par le col des genets, vu sa position stratégique qui constituait un important relais pour atteindre les villes côtières d'Alger et de Bejaia. Plus tard, « *la vallée a vu l'apparition du (rayaum de koukou) vers le XVI siècle, gouverné par la famille ATH EL KADI, dont le domaine était situé dans l'arche des ATH YAHIA et Ain El Hammam* »<sup>1</sup>. Au XVI et XVII siècle, afin de mettre fin aux affrontements qui se produisent entre les paysans à cause des propriétés foncières qui n'étaient réellement délimitées, Ahmed El Qadi confia la surveillance des terres et le maintien de l'ordre dans la vallée à des paysans qui allaient définitivement s'y installer. C'est là qu'apparurent les premiers noyaux d'habitation dans la vallée de sebaou, parmi lesquels le village traditionnel au pied de la montagne de Balloua (Haute ville).

#### **1.2 Le col des genets durant l'époque ottomane**

« *1640 c'est l'arrivée des ottomane (la vallée turc), ils choisissent le col des genets pour construire le Bordj de Tizi-Ouzou vers 172 -172, il destiné à jouer le rôle de poste de contrôle, de collecte des impôts et de surveillance de toute la vallée* »<sup>2</sup>. La construction de ce bordj a aidée pour la sécurité de la vallée qui est devenu (Bordj) par la suite un important lieu d'échange commercial sur l'axe Alger-Bouira.

---

<sup>1</sup>Collectif Dahmani ; « Tizi-Ouzou fondation croissance et développement » ; édition AURASI, DBK, Tizi-Ouzou, (1993), P341.

<sup>2</sup>DOUMANE S., « Historique d'un Cole et son urbanisation » Revue algérienne d'anthropologie et des sciences sociales, N°54, l'article de Tizi-Ouzou, publié en2011, p13-29, disponible sur le site [www.journals.openedition.org](http://www.journals.openedition.org). Consulté le 15 octobre 2018.

« Durant la colonisation ottomane (1640-1830), Tizi-Ouzou se résumait au Bordj symbole du pouvoir militaire et commercial turc. »<sup>1</sup>.

### **1.3 Tizi-Ouzou durant la période coloniale française**

Tizi-Ouzou a été colonisé par les français comme le reste du pays. Au cours des années 1880, l'armée française débarque au port de Sidi Fredj le 05 juillet 1830. Ils ont occupée d'abord les régions littorales (Dellys, Bejaia,...). Dans les années 1848, arrive à acquérir la vallée de sebaou. Cette période est caractérisée par deux étapes<sup>2</sup> :

**La première étape s'étale de 1855 à 1956** : cette période correspond à la prise définitive de la ville de Tizi-Ouzou par les français. Ainsi, le premier noyau colonial est formé, érigé entre le Bordj et la Smala (village musulman). Le choix de localisation du centre de peuplement français est édicté : par les facteurs suivants :

- La présence du Bordj turc et le village musulman (la Smala).
- Une position naturellement fortifiée par sa position entre deux monts, le Belloua au nord et le mont Hassnaoua au sud.
- Couloir de transit facile à contrôler.
- La route Alger- Bejaia facilitant le contact avec l'arrière pays.

**Durant la deuxième étape** allant de 1888 à 1913, la ville de Tizi-Ouzou devient vite un pôle commercial et un centre administratif depuis la réalisation de la RN 12 et l'ouverture de la voie ferrée Alger-Ménerville-Tizi-Ouzou.

En 1920 avec un nouveau découpage administratif, elle va bénéficier de tous les équipements et infrastructures, ce que lui confère ainsi un nouveau statut politique et administratif.

Durant la période allant de 1956 à 1962, l'éclatement de la ville est entamé. Les premiers éléments de désarticulation de la ville apparaissent, avec les premiers équipements réalisés. En 1958, le général de Gaulle lance le plan de Constantine d'une durée de 5 ans (1959-1963), des opérations de développements de petite envergures sont lancées : habitat, éducation, artisanat, formation professionnelle, équipements collectifs (une préfecture, un lycée, un collège de formation professionnelle, un hôpital, un sanatorium), et la réalisation de plusieurs cités (le million, les cadis, les eucalyptus, les genets, etc.). L'objectif de ce plan est de calmer la résistance à l'égard infrastructures socio-économique.

---

<sup>1</sup> Idem.

<sup>2</sup> L'article de Tizi-Ouzou, op. Cité, p13-29.

#### **1.4 La période post coloniale**

Après l'indépendance, une période de stagnation a marquée la ville de Tizi-Ouzou (1962-1967) : le chômage augmente, les activités commerciales européennes déclinent puis disparaissent et le tissu urbain ne bouge pas. Au de la de cette période, la ville va connaître une évolution très accélérée qui lui a permis de passer au rang d'une grande ville en seulement un demi-siècle<sup>1</sup>.

A partir de 1968, l'espace urbain de Tizi-Ouzou va connaître de profondes mutations. En effet, cette période est marquée par le lancement du programme spécial, créant ainsi des zones industrielles et d'activités, de lotissements individuels et semi collectifs, le développement des équipements structurants.

En conclusion, il est possible de dire que Tizi-Ouzou n'ait pas existée avant le XVI siècle, créée par les ottomans, cette ville n'a connu un développement significatif qu'avec la colonisation française qui lui a donné le statut de préfecture de la grande Kabylie. Grâce aux différents plans de développement, Tizi-Ouzou a connu un grand mouvement de croissance urbaine.

### **2:La situation géographique et caractéristique démographique de Tizi-Ouzou**

Il s'agit de présenter ici les caractéristiques géographiques et démographiques de la ville de Tizi-Ouzou.

#### **2.1 La situation géographique**

La situation géographique de la ville de Tizi-Ouzou présente comme suit :

##### **2.1.1 Géographie**

Tizi-Ouzou se situe à 200m au dessus de la mer, à une distance de 110km de la capitale, d'une trentaine de kilomètres de la méditerranée et de 40 km du massif de Djurdjura. Elle s'étend sur une superficie de 10 236 hectares et est limitée :

- Au Nord, par les communes de Sidi-Namane et Ait-Aissa Mimoun.
- A l'Est, par les communes de Ouaguenoun et Tizi-Rached.
- Au Sud, par les communes de Irdjen, Beni Zmenzer et Maatkas.
- A l'ouest, par les communes de Draa-Ben-Khedda et Termitine

Le site de la ville se situe à 250 mètres d'altitude au pied de mont belloua qui culmine à 650 mètres, elle est limitée au Sud par le vieux massif de Hassnaoua qui culmine à plus de

---

<sup>1</sup>L'article, op. Cité, p13-29.

600 mètres d'altitude et à l'Est par la Vallée du Sebaou (100 mètres d'altitude). A l'Ouest juste après le bourg de Boukhalfa, la ville s'ouvre sur les petites Vallées de Draa-Ben-Khedda et de Sidi Naamane.

Elle constitue le lieu d'aboutissement de routes nationales : la RN n°12 reliant Alger à Azazga et Bedjaia, la RN n°72 venant de Tizirt passant par Makouda, la RN n°30 en provenance de Ouadhias et Beni Yenni, la RN n°15 venant de Larbaa Nath Irathene et Ain-El-Hammam, ainsi que cinq chemins de wilaya : le CW n°128 en provenance de Boughni, le CW n°100 venant de Beni Douala, le CW n°147 venant de Beni Zemenzer<sup>1</sup>.

### **2.1.2 Le relief**

La ville de Tizi-Ouzou, comme toute la wilaya se caractérise par un relief montagneux, escarpé et squelettique. Son relief est caractérisé par 59% de montagnes, 35% de collines et 6% de vallée.

### **2.1.3 Le climat**

En raison des massifs montagneux qui entourent la ville, il neige chaque année en hiver entre décembre pour les hautes altitudes (600 m et plus) et février pour les basses altitudes. En été, la chaleur peut être suffocante car l'air marin se heurte au relief montagneux qui l'empêche d'atteindre la ville. A partir de novembre, les températures sont de 5°C au minimum. Quelques hivers à Tizi-Ouzou sont marqués par des records de chaleurs. En 2012, par exemple, les températures ont dépassé les 17 °C. La température la plus élevée jamais enregistrée auparavant à Tizi-Ouzou date de juillet 1901 avec 50 °C et la température la plus basse date de février 1982 avec -11 °C. Le climat de la ville de Tizi-Ouzou est de type méditerranéen, assez frais et pluvieux en hiver, chaud et sec en été.

## **2.2 Les caractéristiques démographiques de Tizi-Ouzou**

De nos jours, la population originelle de la ville de Tizi-Ouzou est noyée dans la masse des citoyens venus de tous les coins de la Kabylie et parfois par les autres villes algériennes.

---

<sup>1</sup>Direction de l'Urbanisme et de la Construction Commune de Tizi-Ouzou, « Rapport d'orientation et principe d'aménagement », mai 2011, p04.

### 2.2.1 Une population en forte expansion

Le tableau ci-dessous retrace la croissance de la population de l'agglomération chef lieu de Tizi-Ouzou, à partir de 1977 jusqu'à 2018.

**Tableau 02 : Accroissement de la population de la commune de Tizi-Ouzou**

RGPH	1977	1987	1998	2008	2018*
Population ACL	38 979	58 810	75 024	104 312	121058
Population communale	67 225	92 412	117 259	135 088	156775

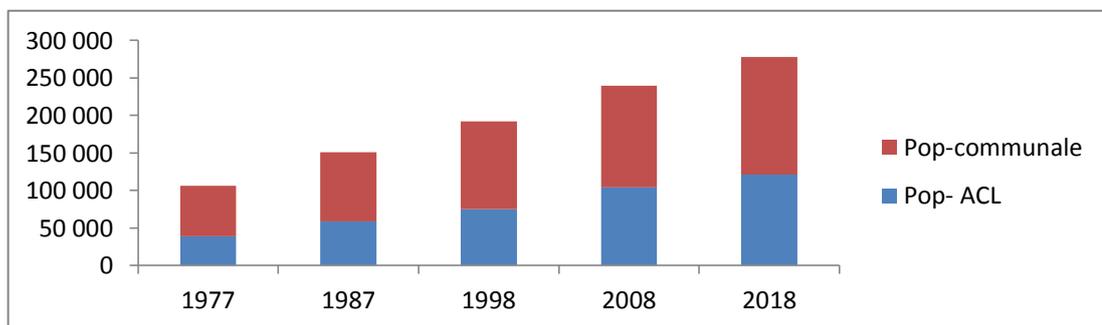
Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou 2017

ACL : agglomération chef-lieu, \* : Prévisions

Lors du RGPH de 2008, la population de la commune de Tizi-Ouzou était de 135 088 habitants, contre 117 259 habitants en 1998. Selon l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, la population de la commune en question est estimée pour l'année 2018 à 121058 habitants.

L'évolution de la population de l'agglomération chef-lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou au cours des quatre derniers recensements comme suit est schématisée dans le graphe ci-après:

**Figure01 : Evolution de la population à l'ACL de Tizi-Ouzou**



Source : Exploitation des données de l'ONS

Ce nous montre clairement l'évolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou. De 1977 à 1987, la population a évolué plus rapidement, avec un taux de croissance de 50%, contre 27% de 1987 à 1998, de 39% de 1998 à 2008 et de 16% de 2008 à 2018. Cette évolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou est due, entre autres, aux différents mouvements migratoires que la ville a connus juste après l'indépendance.

### 2.2.2 Mouvement démographique de la population

Ce tableau présente le mouvement démographique de la naissance et des décès de la population par sexe masculin et féminin au sein de la ville de Tizi-Ouzou au 31/12/2017.

**Tableau 03 :Mouvements démographique de la population au 31/12/2017**

Sexe	Naissance			Décès			Dont moins d'un an	Mariage
	Masculin	Féminin	Total	Masculin	Féminin	Total		
Ville de TO	7226	6593	13819	1130	1332	2462	313	1348

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2017

Ce tableau nous montre que le nombre de naissance pour l'année 2017 est de 13819 comparativement au nombre de 2462 de décès, ce qui justifie l'accroissement permanent de la population de la ville de Tizi-Ouzou.

### 2.2.3 Structure de la population par sexe

La structure de la population de la ville de Tizi-Ouzou par sexe est donnée dans le tableau suivant.

**Tableau 04 : Structure de la population de la commune de Tizi-Ouzou par sexe**

Désignation	Population		
	Féminin	Masculin	Total
Tizi-Ouzou	77414	77044	154458

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou 2017.

Le total de population dans la ville de Tizi-Ouzou par sexe (femme et homme) est de 154458 habitants au 31/12/2017, répartie comme suit : 50,11% population féminine contre 49,88% de population masculine.

### 2.2.4 Répartition spatiale de la population selon les strates urbaines et rurales

Compte tenu des critères arrêtés par l'Office National des Statistiques (ONS), définissant la population urbaine et rurale, la population de la commune de Tizi-Ouzou est répartie comme suit :

**Tableau 05 : Répartition spatiale de la population de la commune de Tizi-Ouzou**

Répartition de la population en (%)	Population Urbaine		Population rurale		La Population Totale de la Commune
	Total	%	Total	%	
La population de Tizi-Ouzou	119269	77,2 %	35 189	22,78%	154 458

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2017

Ce tableau montre que la commune de Tizi-Ouzou est une agglomération urbaine avec un taux de 77.22%, le reste de la population est répartie entre les villages situés à la périphérie de la ville.

### **2.2.5 Situation socioéconomique de la ville de Tizi-Ouzou**

La ville de Tizi-Ouzou est considérée comme la capitale régionale grâce aux différentes activités qu'elles regroupent: des services administratifs, services universitaires, commerciaux et culturels. Cela correspond à une dynamique économique, une extension spatiale et des éclatements successifs de l'espace urbain. Cette ville est dotée des sièges administratifs puisque elle est le chef-lieu de Wilaya, de Daïra, et de Commune. S'agissant des administrations financières, elles sont représentées par les banques, les assurances, les douanes, etc.

Cette ville était à l'origine un souk, elle garde de nos jours sa vocation commerciale. Du point de vue commercial, elle regroupe la majorité des commerces et des services de la commune. En effet, la densité commerciale de la ville est importante, l'armature commerciale a touché tous les quartiers de la ville. Ainsi, les commerces et les services ont pour clientèle non seulement la population de la ville, mais aussi celle de la région. Les biens commercialisés répondent à des besoins alimentaires, vestimentaires, d'hygiène et de santé, culturels et de loisir, d'ameublements, etc. La distribution est assurée par les grossistes, demi-grossistes et détaillants. Toutes ces potentialités constituent une assiette fiscale importante pour la commune.

L'implantation de l'université Mouloud Mammeri est déterminante pour le déploiement de la ville. Les activités de service et de commerce ainsi que l'explosion de la démographie estudiantine, ont provoqué l'exploitation des champs au Sud de la ville, donnant ainsi l'implantation de nouveaux quartiers au Sud. L'université procure une très grande ampleur en terme d'étudiant et d'emplois, et de 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 ville de Tizi-Ouzou occupe une position de carrefour routier, elle est le lieu de passage de plusieurs routes nationales et cinq chemin de Wilaya. Toutes les routes convergent vers le centre-ville de Tizi-Ouzou, important carrefour économique commercial et administratif. Ces routes répondent aux nécessités de déplacement et d'approvisionnement des populations. Elles revêtent un intérêt stratégique pour l'aménagement du territoire.

### **2.2.6 Développement de la ville de Tizi-Ouzou**

Comme nous l'avons déjà évoqué plus haut, la ville de Tizi-Ouzou est une agglomération, elle a vécu plusieurs phases d'évolution et elle se développe de plus en plus. Elle est le chef-lieu de la wilaya et de la daïra dans laquelle la population souhaite se localiser. L'Etat encourage la construction des bâtis pour l'habitation ce qui a engendré le fait que les citoyens viennent habiter au centre-ville, où ils vont avoir l'accessibilité facile aux différents services offerts par celle-ci et bénéficier des externalités positives.

La population est sans cesse croissante, par conséquent la demande de transport en commun est en augmentation, ce qui a permis d'actualiser des nouvelles lignes pour les déplacements et les trolleybus qui sont réhabilités dans l'intérêt des usagers. Force est de constater que la qualité des services de transports en commun est améliorée grâce à la collaboration entre l'Etat et le privé.

*« Les nouvelles infrastructures de transports en commun ont pour objet de faciliter les déplacements et de permettre d'aller plus vite donc plus loin, elle augmente la capacité du système de transport et plus généralement l'offre de transport »<sup>1</sup>.*

### **3. La mobilité urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou et les modes de transports**

L'espace urbain est 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 bloqué par des flux, et le problème de transport lié à ceux de la localisation des résidences et celles des activités.

De nouvelles extensions rendent la mobilité difficile, les équipements et les services ont du mal à suivre ces recompositions urbaines. Les infrastructures existantes (avec 120000 habitants) étaient saturées à cause de l'étalement urbain non contrôlé. C'est pour cette raison qu'il est impossible de répondre immédiatement à une demande forte du transport urbain.

Le réseau de transport public dans la ville de Tizi-Ouzou est constitué essentiellement, de transport routier, de transport ferroviaire et le transport par câble<sup>2</sup>.

#### **3.1 Les transports routiers**

Le transport routier de voyageurs dans la ville de Tizi-Ouzou s'effectue par deux modes essentiellement : le bus et le taxi.

---

<sup>1</sup>DIDIER M. et PRUND' HOMME R., « Infrastructure de transport, mobilité et croissance », édition Economica, Paris, 2007, p59.

<sup>2</sup> Exploitation des données de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

### 3.1.1 Le transport urbain par bus

Le bus est un moyen important de transport dans la ville de Tizi-Ouzou. Le réseau de transport par bus dans cette ville se limite actuellement à cinq lignes suivant le plan de circulation de la ville mise en application depuis 05.07.2011. A ce jour, les lignes exploitées se présentent comme suit :

- Station axe Béni Douala station Boukhalfa sur la RN°12 (voir annexe n°1).
- Station axe Timizaloughvar( voir annexe n°2).
- Station OuadAissi station Boukhalfa sur RN°12 (voir annexe n°3).
- Station OuadAissi station multimodale vers krimBelkacem.
- Station OuadAissi station Boukhalfa et centre-ville.

Dans ce tableau suivant, sont présentées les lignes de transport urbain par bus qui existent dans la ville, avec le nombre d'opérateur de ce moyen de déplacement, et le nombre de bus qui circule au sein de centre urbain ainsi que les différents tarifs appliqués.

**Tableau 6 : Réseau de transport urbain par bus**

N° de la ligne	Origine destination	Nombre D'opérateurs	Nombre de bus	Tarif (DA)	Place offerte par bus
<b>Ligne 1</b>	Gare Bouhinoune - Gare Boukhalfa	30	48	20	4747
<b>Ligne 2</b>	Oued-Aissi-Boukhalfa	48	71	20	6983
<b>Ligne3</b>	Beni-Douala-Boukhalfa	24	32	20	3235
<b>Ligne 4</b>	Oued-Aissi-Boukhalfa	01	08	20	806
<b>Ligne 5</b>	ETUSTO, Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Tizi-Ouzou	01	360	20	3636
<b>TOTAL</b>		<b>104</b>	<b>519</b>		<b>19407</b>

Source : Direction de Transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2017.

Ce tableau nous montre l'importance du transport par bus dans les déplacements permettant de servir les cinq lignes.

Quotidiennement, 19407 places sont proposées aux voyageurs dont 4747 place sont offertes en direction de Bouhinoun. Cependant, l'importance de l'offre s'est confrontée à une demande dont l'accroissement fut rapide sous de la croissance urbaine.

Dans le plan des lignes des bus, cinq lignes sont mise en place<sup>1</sup> :

- Ligne 1 : Station NAFTAL – Station TimizartLoghbar.
- Ligne 2 : Station Bouhinoune- Centre ville par BoulevardStiti.
- Ligne 3 : SAA nouvelle ville- Centre ville par krimbelkacem.
- Ligne 4 : Station Bouhinoun- centre ville par la nouvelle ville.
- Ligne 5 : Station TimizartLoghbar- Hôtel AMRAOUA par la haute ville.

### 3.1.2Le transport par taxi

Le taxi est un mode de transport qui peut assurer un service porte à porte pour les voyageurs. Sa mise en place se propose comme un appoint au transport public et un moyen pour remédier aux insuffisances et lacunes soulevées du transport par bus notamment en termes de rapidité, de confort et de sécurité. Deux modes d'exploitation de ce type de transport peuvent exister : le taxi individuel et le taxi collectif urbain.

Le nombre de licence d'exploitation de service taxi au niveau de la ville en question augmente étant un pôle administratif, culturel, sportif à caractère attractif et à forte densité de la population et qui constitue en même temps une ville déversoir en matière de trafic automobile.

Ce tableau suivant présente le nombre des Taxis individuels et urbains qui circulent dans la ville de Tizi-Ouzou et les capacités offertes de ces deux modes.

**Tableau 7 : Répartition du transport par taxi selon la capacité offerte pour 2017**

Type de taxi	Taxi individuel	Taxi urbain	Total
Nombre de taxi	1291	656	1947
Capacité des taxis (offerte)	6810	4380	11190

Source : la DTW de Tizi-Ouzou

### 3.2 Transport Ferroviaire

La wilaya de Tizi-Ouzou est dotée d'un seul train de 800 places desservant la wilaya sur une longueur de 18km et relie les agglomérations de Tademaït, Draa Ben khada, Boukhalfa et Tizi-Ouzou à Thnia. Sur ce réseau, il y a une seule voie dotée de trois gares : Tadmaït, Draa Ben Kheda, et Tizi-Ouzou<sup>2</sup>. Toutefois, ce train n'est pas opérationnel actuellement à cause du projet de sa modernisation et de son électrification qui s'entendra sur 48 km (ligne à double voie).

<sup>1</sup> Données de la DTW de Tizi-Ouzou.

<sup>2</sup> Donnés de la DTW de Tizi-Ouzou.

Il existe au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, un train qui circule dans les lignes suivantes :Boulevard-Stiti, Kaf-Naadja, Oued-Aissi.

Ce train urbain fait plusieurs navettes par jours, les tarifs de déplacement sont raisonnables. Les usagers utilisent ce mode de transport dans la ville de Tizi-Ouzou, car il semble satisfaisant par rapport à son confort, souplesse, vitesse, sécurité, ainsi les durées d'attente ne dépasse pas 5 mn, pour son démarrage. En effet, ya moins de circulation, et d'encombrement, et c'est un effet positif pour l'environnement parce qu'il réduit la pollution.

### **3.3 Transport par câble (téléphérique)**

Dans le cadre de la modernisation du transport urbain, la ville de Tizi-Ouzou est dotée d'un nouveau mode de transport, il s'agit du transport par câble. Un projet en cour de réalisation retenu par le ministère des transports, confié à l'entreprise Métro d'Alger (EMA). Vu le nombre important de voyageurs qu'accueille la ville de Tizi-Ouzou, ce nouveau mode de transport permettra le transport de 10000 voyageurs par jour ce qui va sans doute contribuer à l'amélioration la qualité des déplacements des usagers.

Ce projet reliera la gare multimodale Kef Naadja à Redjouna passant par le centre ville sur un itinéraire de 6 km, par voie aérienne, pour lequel six stations ont été prévues à savoir :

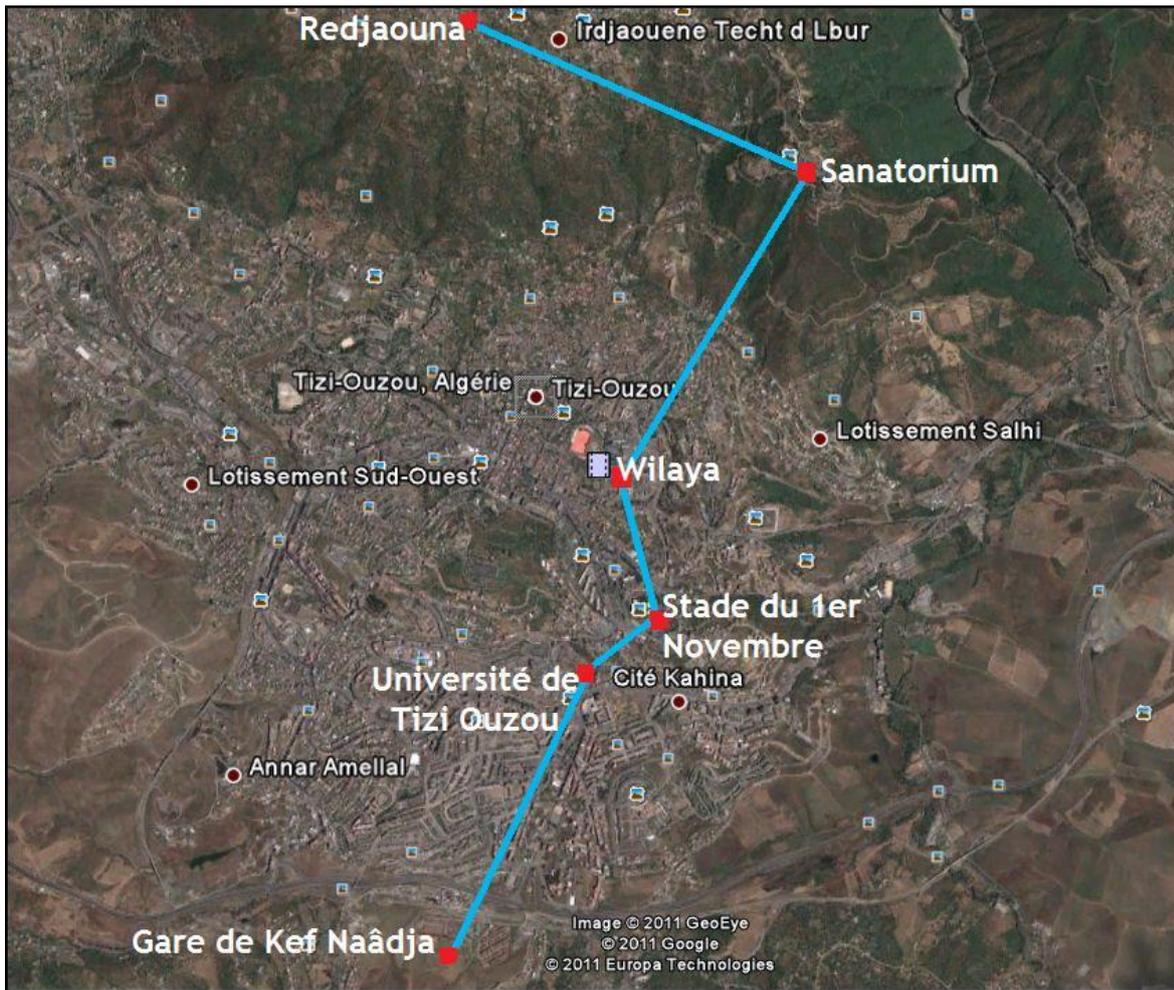
- La station de départ : Gare intermodale de KafNaadja.
- La station intermédiaire n° 01 : Nouvelle ville à coté de la mosquée.
- La station intermédiaire n° 02 : Stade 1<sup>er</sup> novembre.
- La station intermédiaire n° 03 : C.E.M Babouche Saïd.
- La station intermédiaire n° 04 : Hôpital sidi Belloua.
- La station d'arrivé : Redjaouana sur une altitude de 750 mètres<sup>1</sup>.

La carte suivante montre l'emplacement de ces stations qui seront mises en place dès son lancement, car actuellement est encore en phase de réalisation.

---

<sup>1</sup>Données de la DTW de Tizi-Ouzou.

Carte 01 : Vue aérienne du corridor de la ligne de transport par câble de Tizi-Ouzou



Source : La DTW de Tizi-Ouzou

Ce nouveau mode de transport permettra de desservir des zones administratives (la wilaya), des dessertes urbaines (la nouvelle ville et la haute ville) et des dessertes de servitudes (l'hôpital).

## Section 2 : La réhabilitation de transport en commun, évolution et perspective, quelle place pour les transports en commun ?

Dans cette section, nous allons essayer d'analyser la croissance de centre urbain de la ville de Tizi-Ouzou et le transport en commun, en utilisant nos résultats de l'enquête de terrain afin spécifier la demande en matière de transport en commun, caractériser les déplacements et l'organisation ainsi que le fonctionnement du transport en commun des usagers dans cette ville.

## **2.1 L'enquête par questionnaire**

L'enquête par questionnaire : vise à recueillir les informations sur les caractéristiques de déplacements des usagers et la caractérisation de l'organisation et du fonctionnement du transport en commun, en vue de répondre aux objectifs de recherche.

Notre questionnaire comporte trois grandes parties (voir l'annexe n°04) :

- Première partie concerne les caractéristiques de l'échantillon et celles de mouvement démographique.
- Deuxième partie porte sur les caractéristiques des déplacements des usagers.
- Troisième partie regroupe les caractéristiques du fonctionnement et de l'organisation de transport en commun.

## **2.2 L'objectif de l'enquête**

L'objectif de l'enquête est de connaître les pratiques de déplacements de la population dans la ville de Tizi-Ouzou et ce pour identifier les formes, les motifs et les modes de déplacements de la population afin d'évaluer l'adaptabilité du service public de transport en commun aux besoins de déplacements des usagers, les conditions de déplacements, la qualité, la continuité et l'accessibilité au service public.

## **2.3 Présentation de l'enquête de terrain, sur le transport en commun, au sein de la ville de Tizi-Ouzou**

Dans la libre circulation des personnes qui est un endroit fondamental, le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens. Il est donc important de caractériser les déplacements des usagers ainsi que leur besoin de transport.

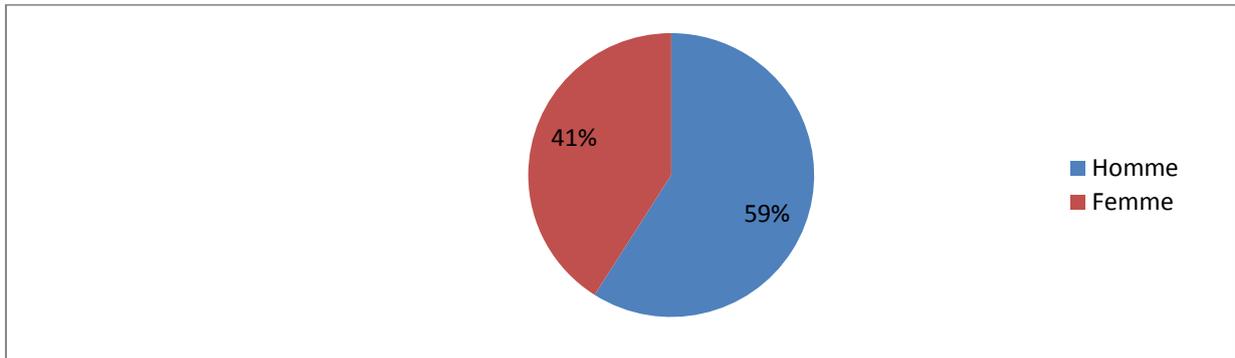
Pour prévoir le niveau de la demande de transport urbain et l'opinion des usagers du transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou, nous avons passé un questionnaire composé de 28 questions, distribué au niveau de la Gare de Bouhinoune et de la Station de Beni-Douala. Les résultats de notre questionnaire sont ainsi le fruit d'une enquête auprès d'un échantillon de 100 usagers enquêtés sur une population mère de 121058 habitants.

Nous allons tout d'abord, présenter le résultat de notre enquête sur le terrain qui est distribuer au prés des usagers de la ville de Tizi-Ouzou, puis nous allons interpréter ses résultat, enfin, nous allons analysés les résultats.

### 3 Présentation de caractéristiques d'échantillon de mouvement démographique.

#### 3.1 Demande de transport par sexe

Figure 2 : Demande de transport par sexe

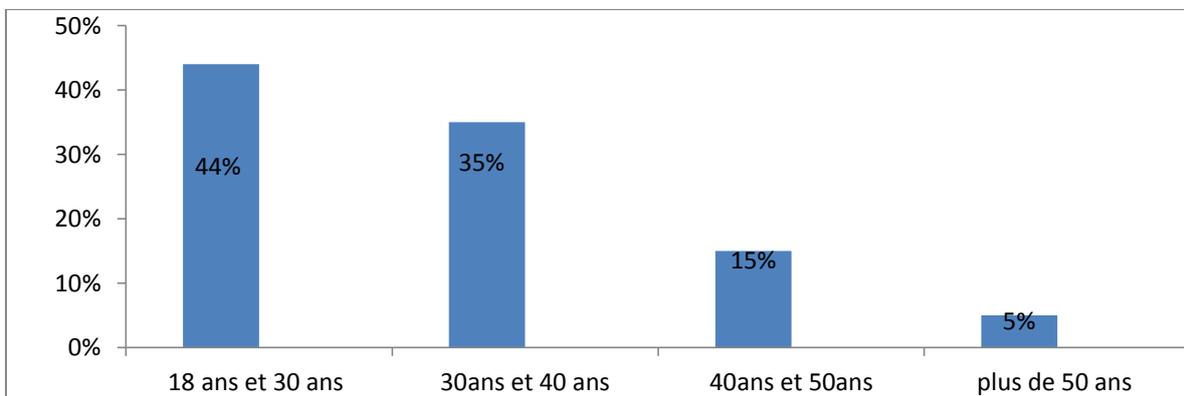


Source : Exploitation des résultats de notre recherche.

L'échantillon de la population interrogée indique clairement que toutes les tranches d'âges ont été touchées. Par ailleurs, un petit déséquilibre est indiqué en faveur des Femmes (59% pour les Femmes contre 41% pour les Hommes). L'homogénéité de l'échantillon offre une raison de dire qu'il s'agit d'un échantillon représentatif et que ces résultats donnent une bonne projection sur toute la population usagers du réseau de transport en commun à Tizi-Ouzou.

#### 3.2 Demande de transport en commun par les usagers

Figure 3 : Répartition de la population par tranche d'âge



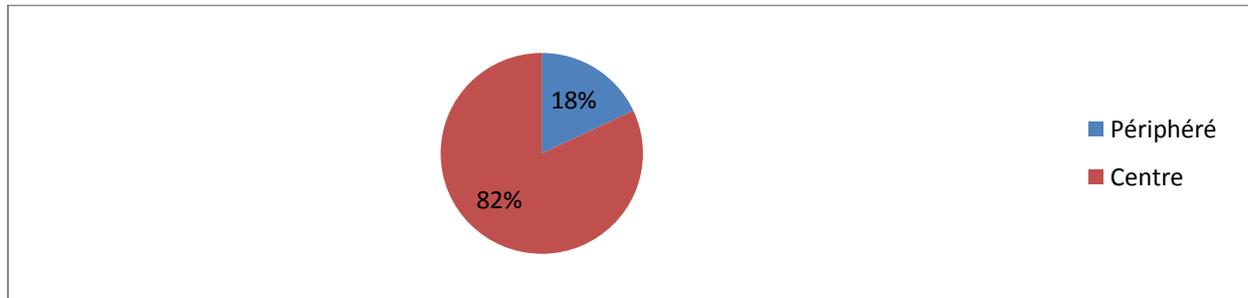
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Les résultats de l'enquête montrent clairement que toute tranches d'âge sont concernées par les déplacements, les personnes ayant entre 18 et 30 ans constituent la catégorie le plus active qui occupe 44% de la population interrogée, en deuxième position vient les personnes entre 30 et 40 ans avec un taux de 35%.

Ces deux tranches sont constituées par une grande part des étudiants qui représentent 40% de la population enquêtée et de la population active (essentiellement des fonctionnaires) avec un taux de 17%, le reste des déplacements est effectué par les autres catégories professionnelles occupant une part moins importante.

### 3.3 : Demande lieu de résidence par les usagers

Figures 4 : Répartition de la population selon le lieu de résidence

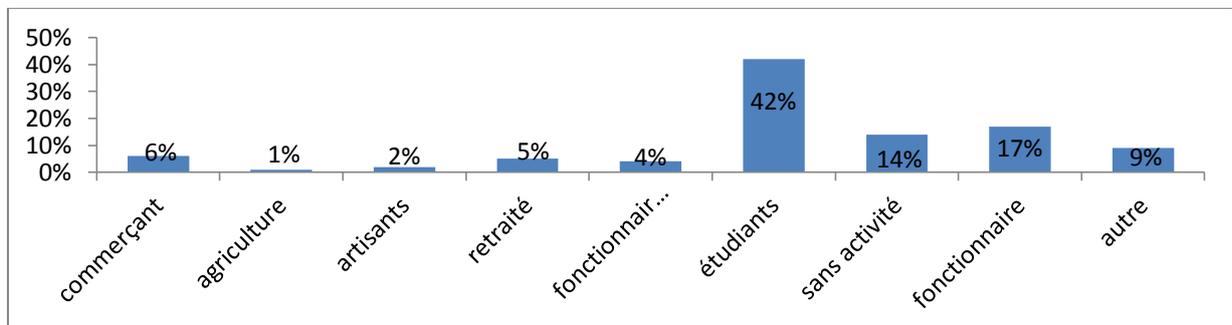


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

La population interrogée est constituée que 18% de personnes qui résident au centre-ville de Tizi-Ouzou contre 82% qui résident dans les zones périphériques. Ces personnes se déplacent vers la ville de Tizi-Ouzou ou passent par celle-ci à la périphérie ou hors la wilaya. Car cette ville est le chef-lieu et le lieu de localisation des équipements économiques et d'autres activités (université, le centre hospitalier universitaire, etc.). Cela explique le rayonnement de cette ville et sa situation géographique comme ville relais.

### 3.4 Demande de transport en commun selon la profession exercée

Figure 5 : Demandes de transport en commun selon la profession exercée



Source : Exploitation de résultat de notre enquête

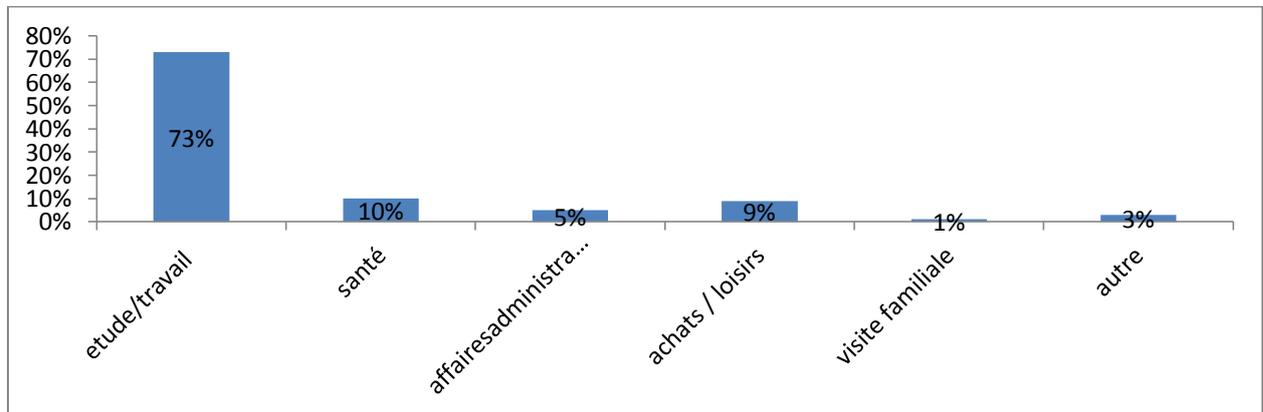
La figure montre la prédominance de la population estudiantine, jugée comme la plus mobile avec un taux de 42%. Cela s'explique par l'importance des flux des étudiants, vu que la période d'élaboration du questionnaire se coïncide avec la rentrée universitaire ce qui a obligé les étudiants à utiliser le transport en commun.

La deuxième part du marché du transport en commun est occupée par les simples fonctionnaires qui représentent 17% des usagers interrogés, ayant des bas salaires et ne pouvant pas faire face à la cherté de la vie. Le reste du marché se partage entre plusieurs catégories socioprofessionnelles comme l'indique les figures précédents (commerçants, fonctionnaires libéraux, agriculteurs, retraités, personnes sans activité, autres).

D'après ces figures, on comprend que les autres catégories de l'échantillon sont moins intéressées par le transport public, notamment la catégorie des retraités et des personnes exerçant les fonctions libérales avec un taux qui ne dépasse pas les 4%, ce qui signifie qu'ils possèdent des véhicules personnels.

### **3.5 : Demande les motifs de déplacements par les usagers**

**Figure 6 : Motifs de déplacement des usagers du transport en commun**



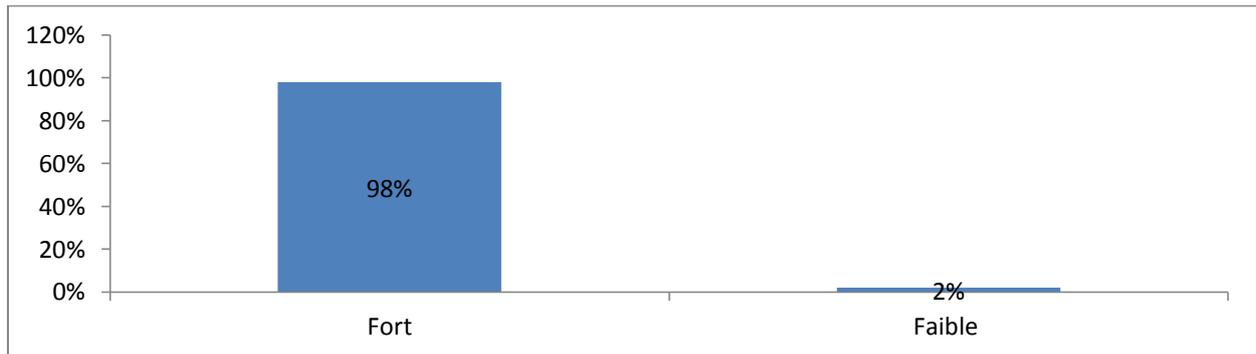
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Ces résultats soulignent l'importance de la demande de déplacements dans la ville de Tizi-Ouzou est motivée par le travail et les études, ce qui s'explique par le fait que la tranche la plus touchées par notre enquête est la population active, en effet elle représente 73% de l'ensemble des déplacements.

Le reste des déplacements est motivé par d'autres motifs : santé, achats / loisirs, démarche administrative, visites familiales et autres qui représentent des taux faibles.

### 3.6 Répartition des horaires d'encombrement dans la journée

Figure 7: Demandes la répartition des horaires

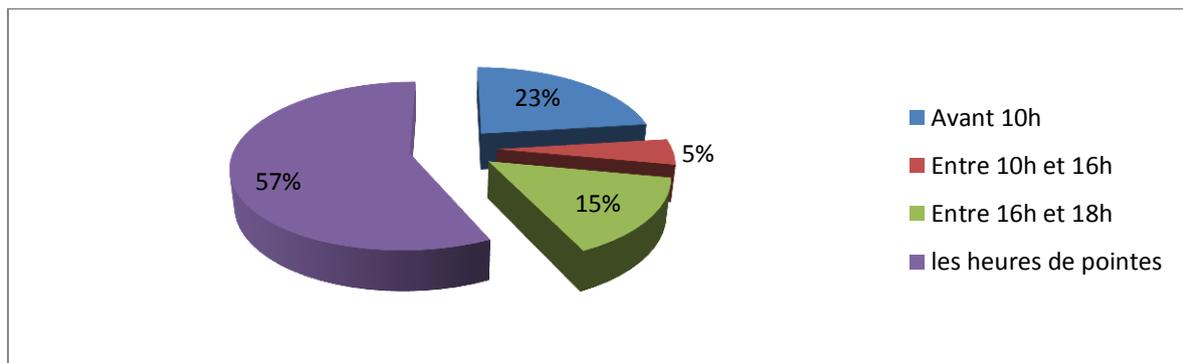


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

D'après les usagers enquêtés sur la difficulté principale de déplacement reste l'encombrement dans la ville de Tizi-Ouzou. Ce phénomène est aggravé de plus en plus par l'accroissement de la population urbaine et de l'extension du réseau routier pour l'accessibilité aux différentes zones. Et suite à la congestion est la conséquence directe de l'accroissement du nombre de véhicules dans la ville de Tizi-Ouzou. 98% des usagers estime qu'il ya un fort encombrement au seine de la ville de Tizi-Ouzou, et 2% pense qu'il Ya pas d'encombremments.

### 3.7 Fréquence du moment de la journée où ils ya d'encombrement

Figure 8 : Fréquence du moment de la journée ou ils ya d'encombrement



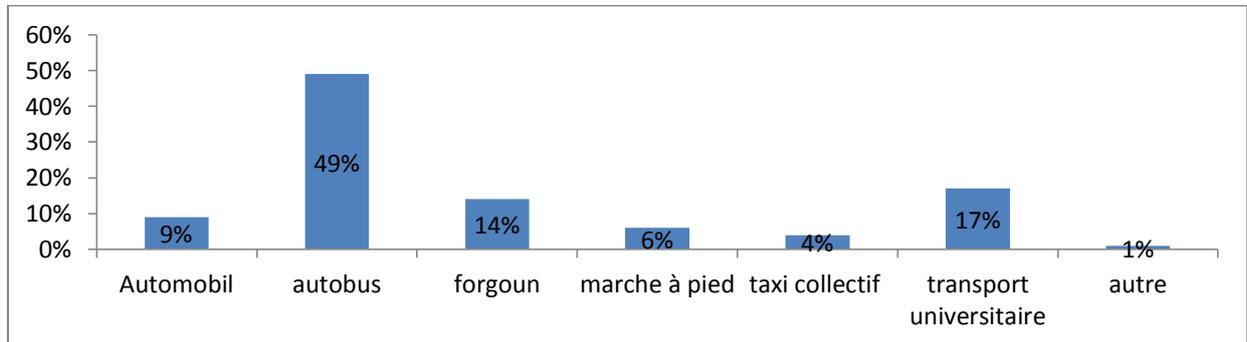
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Les usagers enquêtés, rencontrent des difficultés de déplacement suite à des raisons d'encombrement, 57% les rencontre pendant les heures de pointes, 23% le matin avant 10heures, 5% entre 10heures et 16heures et 15% entre 16heures et 18heures. La saturation des différentes infrastructures de transport notamment le réseau routier urbain qui marque un taux important d'embouteillage qui concerne essentiellement les heures de pointes du matin et du soir.

#### 4 Caractéristiques des Déplacements des usagers

##### 4.1 : Demande de déplacements des usagers selon les modes de transport en commun

Figure9 : Répartition des déplacements de la population selon les modes de transport



Source : Exploitation des résultats de notre enquête

La figure montre que 49% des personnes enquêtées utilisent dans leur déplacements les autobus, 17% utilisent le transport universitaire, 14% prennent les fourgons et les autres modes de déplacements sont utilisés mais avec des parts très faibles 9%, ils ont des véhicules personnels, 6% préfèrent la marche à pied, 4% utilisent les taxis collectif et 1% pour les autres déplacements.

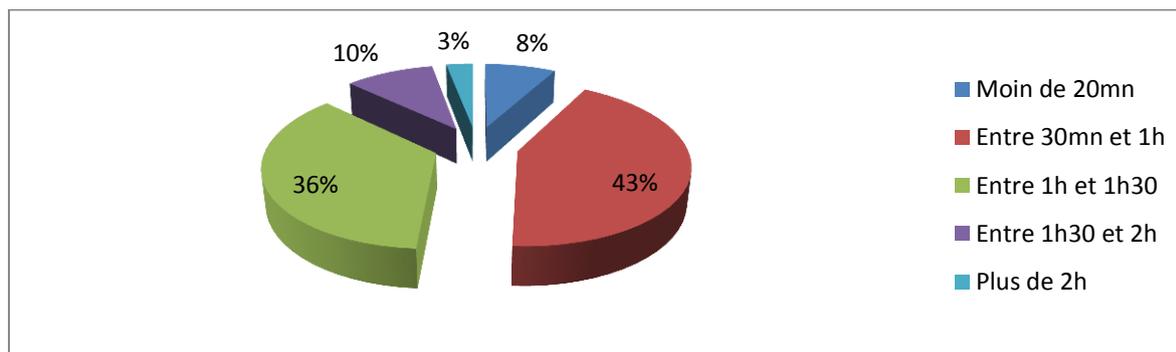
Le mode de transport en commun le plus utilisé dans la ville de Tizi-Ouzou est l'autobus. Car c'est le plus pratique dans le centre urbain. Il a plusieurs arrêts et aussi les tarifs sont raisonnables (Cf. au tableau n°06, page 41). Les usagers préfèrent ce moyen de déplacements malgré qu'il soit long notamment pendant les heures de pointes. Le second moyen de déplacement le plus utilisé c'est le transport universitaire par rapport aux centres universités au sein de la ville.

Juste après, il vient dans le classement le déplacement par fourgon. Ce mode de déplacement est préféré suite à sa capacité de chargement moins importante que le bus ce qui réduit par conséquence la durée d'attente ; la rapidité et la souplesse. Mais certains usagers pensent ce mode de transports gêne les autres modes de transport en commun dans la ville.

Les taxis ne sont pas trop utilisés dans le centre de la ville de Tizi-Ouzou du fait leurs tarifs qui sont relativement élevés.

#### 4.2 Fréquence sur la durée d'utilisation de transport en commun

Figure 10 : Fréquence sur la durée d'utilisation de transport en commun

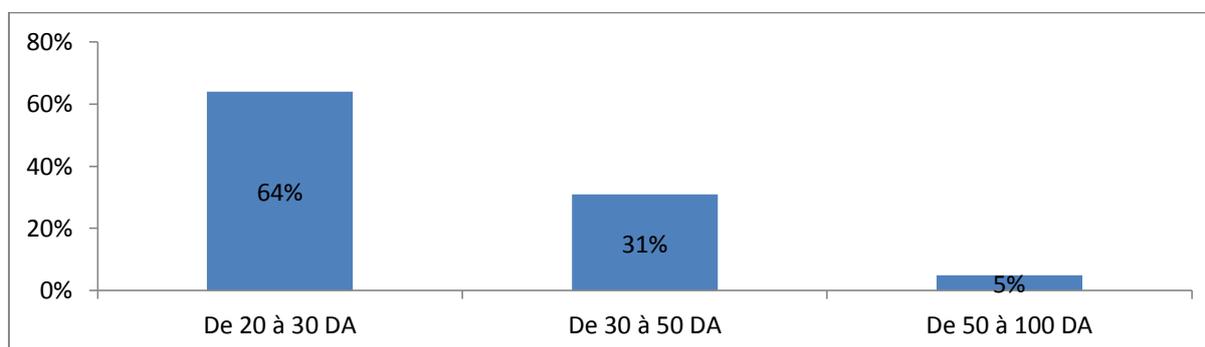


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Selon la figure, 43% des personnes de la ville de Tizi-Ouzou passent entre 30 mn à 1h dans le trajet, 36% passent entre 1h à 1h30 dans le trajet, 10% passent 1h30 à 2h dans le trajet, 8% des personnes passent 20mn et 3% dans plus de 2h. Le temps passé dans le trajet au sein du centre de la ville est en moyenne de 30mn à 1h. Cela peut être expliqué par l'encombrement et le grand nombre de véhicule qui y circule (c'est le phénomène de saturation du réseau de transport à Tizi-Ouzou).

#### 4.3 Fréquence des tarifs dans l'utilisation de transport par jours

Figure 11 : Fréquence des tarifs dans l'utilisation de transport par jours



Source : Exploitation des résultats de notre enquête

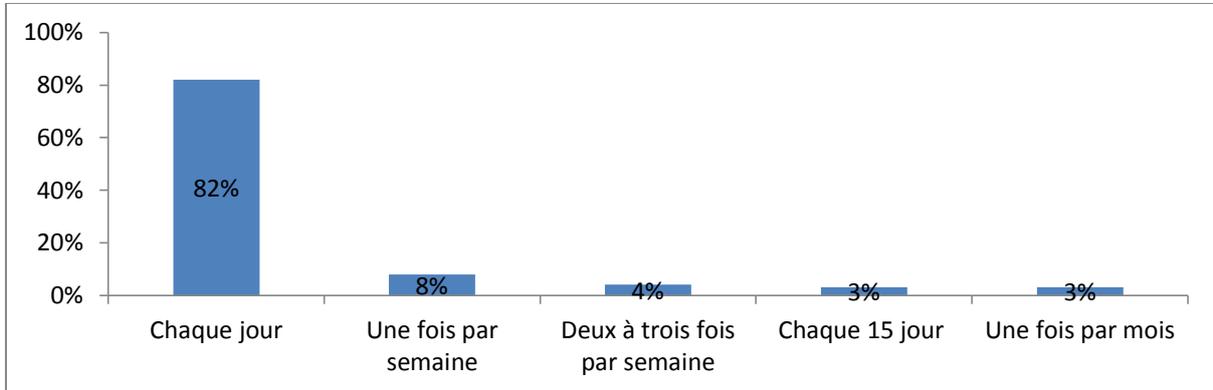
Dans la figure ci-dessus, nous constatons que 64 % des personnes enquêtées payent des tarifs de transports en commun de 20 à 30DA, contre 31% de 30 à 50 DA et 5% qui payent de 50 à 100 DA.

La fréquence des tarifs la plus utilisée est de 20 à 30DA vu que la plus part des usagers fréquentent les bus, et les prix sont raisonnables et à la portée de la majorité des citoyens de la

ville en question. Puis, les fourgons urbains ou les taxis collectifs, avec des tarifs allant de 30 à 50DA les plus utilisés, par rapport aux taxis individuels, dont les tarifs n'arrangent pas la majorité.

#### 4.4 Fréquence d'utilisation du transport

Figure : 12 Fréquence d'utilisation du transport



Source : Exploitation des résultats de notre enquête

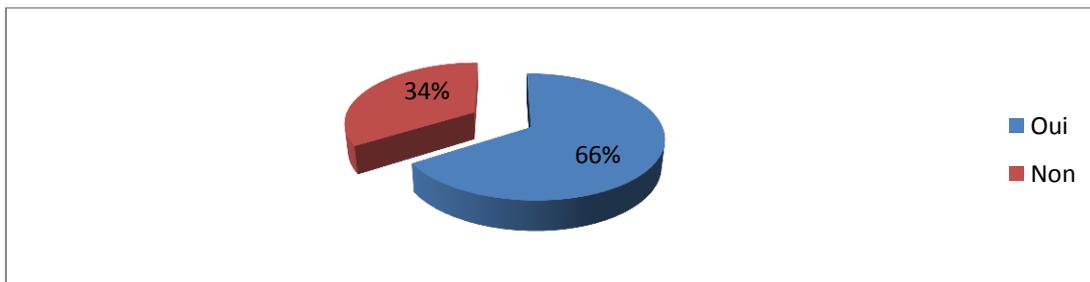
La figure ci-dessus nous montre que 82% des personnes interrogées effectuent des déplacements chaque jours par les transports en commun, 8% de la population interrogée prend le transport une fois par semaine, 4% effectuent des déplacements de 2 à 3 fois par semaine, 3% se déplacent en transport en commun chaque 15 jours, 3% ne se déplacent en transport en commun que exceptionnellement une fois par mois.

Les citoyens utilisent quotidiennement, le transport pour leur déplacement afin de satisfaire leur besoin (travail, études, etc.).

Le transport utilisé une fois par semaine, par des usagers pour cause d'aller au marché afin de faire leurs courses. Les autres fréquences de déplacement sont utilisées par les personnes qui n'ont pas l'habitude de se déplacer, qu'occasionnellement (rendre visite à un proche à un ami, se rendre chez le médecin, etc.).

#### 4.5 Degré de satisfaction des usagers des arrêts de transport en commun

Figure 13 : Degré de satisfaction des usagers des arrêts de transport en commun

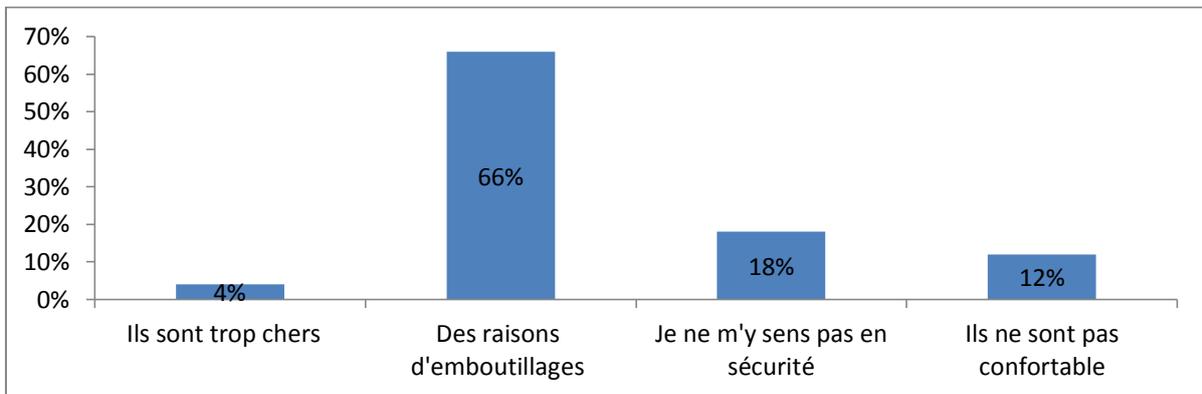


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Cette figure montre que 66% des usagers interrogés sont satisfaits de l'emplacement des arrêts de transport urbain et estiment qu'ils dépendent à leur besoin de déplacement dans tout le périmètre urbain de la ville. Et 34% de la population dépendent qu'ils ne sont pas satisfaits, ils estiment que le nombre important des arrêts cause une perte de temps participant en partie au problème d'encombrements dans la ville en question.

#### 4.6 Demande de savoir pourquoi ne pas utiliser le transport en commun

Figure 14 : La demande de savoir pourquoi ne pas utiliser le transport en commun

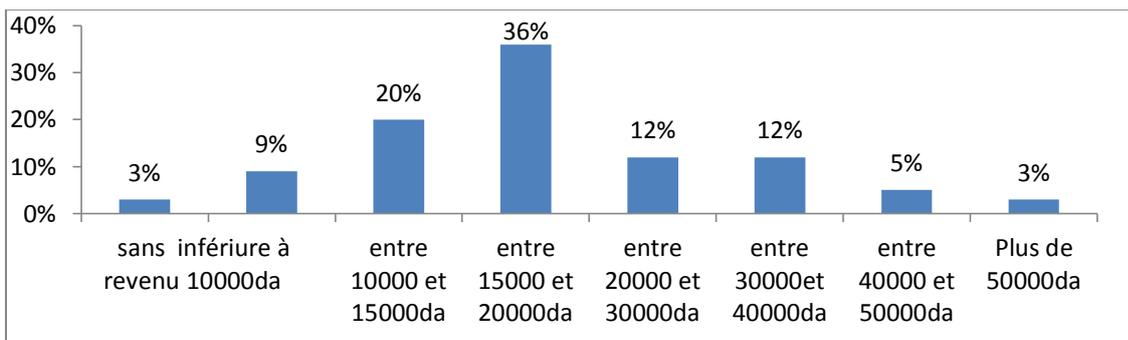


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

La figure ci-dessus montre que 66% des personnes n'utilisent pas le moyen de transport en commun pour leur déplacement, en raison d'encombrement, 18% des personnes ne se sentent pas en sécurité à l'intérieur de ce moyen de déplacement, 12% des personnes déclarent qu'ils n'utilisent pas le transport en commun, par rapport à l'insuffisance du confort dans ce matériel de transport. Les tarifs n'arrangent pas, Peu de la population enquêtée.

#### 4.7 : Demande de revenu mensuel

Figure 15 : Fréquence de la demande de revenu mensuel des usagers



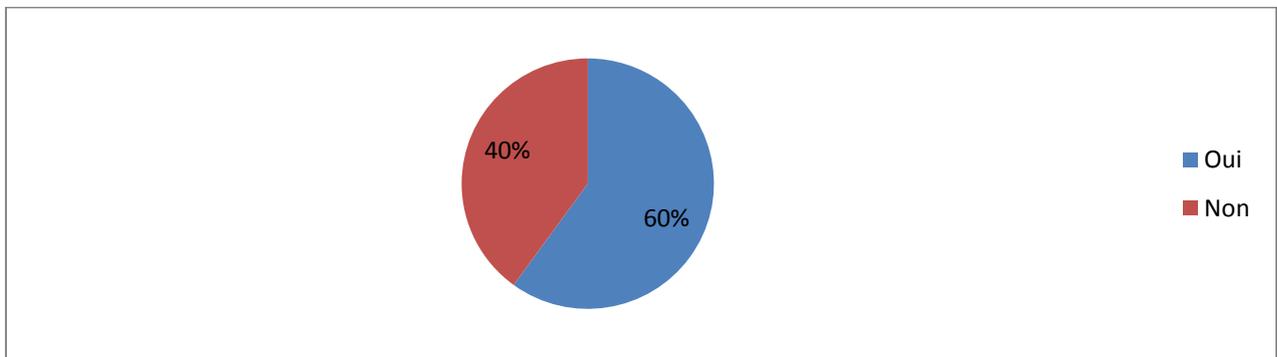
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

La figure montre que 36% des usagers qui utilisent le transport en commun leur revenu mensuel est entre 15000da et 20000 da, 20% des usagers ont un revenus entre 10000da et 15000da, 12% des usagers leur revenu est à partir de 20000da à 40000da, le reste ils n'utilisent pas souvent le transport en commun, soit parce qu'ils n'ont pas de revenu afin de supporter les couts de transport, ou parce qu'ils possèdent de véhicule personnel qui le permet de se déplacer.

Nous avons remarqué d'après l'enquête que la majorité des personnes qui utilise le transport en commun leur revenu (entre 15000 et 20000DA, entre 10000 et 15000DA) est dans la moyenne d'un SMIG (salaire national minimum garantie). Car ils ne se permettent pas d'utilisé un autre moyen afin de se déplacer, suite à leurs tarifs élevés. Comme aussi, ils ne se permettent pas d'avoir un véhicule personnel.

#### **4.8 : Demande de possession de véhicule personnel par les usagers**

**Figure16 : possession de véhicule personnel**



Source : Exploitation des résultats de notre enquête

D'après la figure ci-dessus, 40% de la population enquêtée disposent d'un véhicule personnel, dont les fonctionnaires libéraux avec un taux de 5%, les commerçants avec un taux de 5%, les retraités avec un taux de 1%, et autres fonctions avec un taux de 2%.

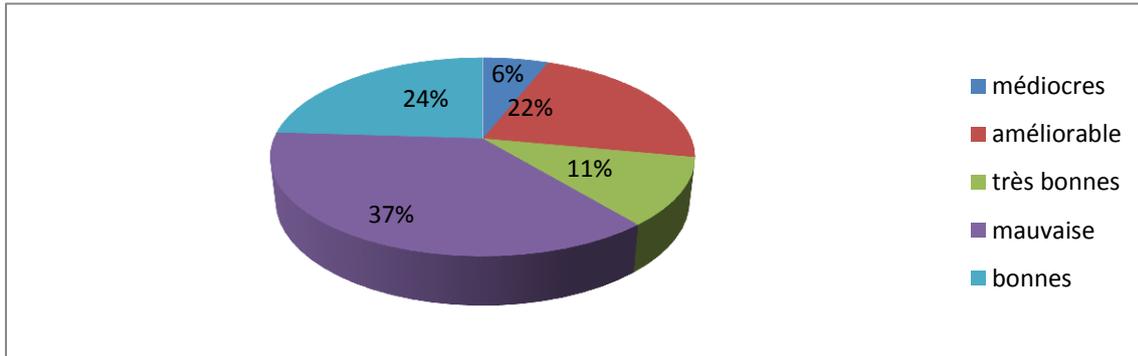
La population qui ne dispose pas de véhicule personnel est de 60% constitué en grande majorité des simples fonctionnaires avec un taux de 15% et des étudiants avec un taux de 40% de la population enquêtée.

La voiture personnelle est alors considérée comme un moyen de déplacement relativement inaccessible par la grande majorité des personnes enquêtée. Car le revenu de la majorité et la cherté de la vie, ne leur permettent pas de posséder un véhicule personnel.

## 5. Caractéristiques du fonctionnement et de l'organisation de transport en commun

### 5.1 Demande de l'appréciation et l'organisation de transport en commun par les usagers

Figure 17 : Appréciation de l'organisation du transport en commun



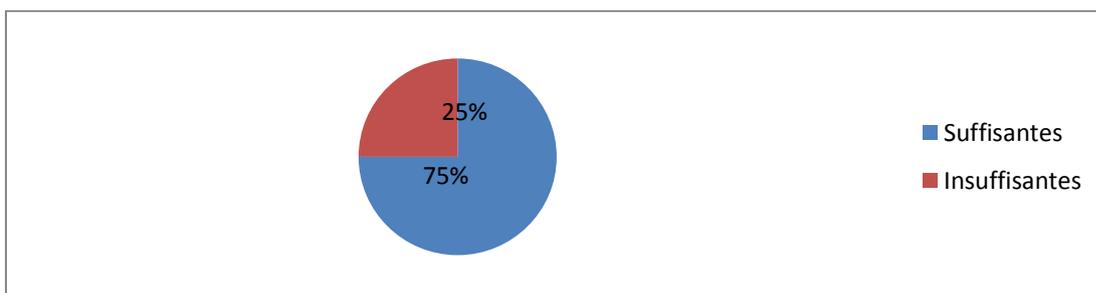
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Cette figure nous montre que 37% de la population enquêtée jugent que l'organisation du transport en commun est mauvaise, 22% la jugent améliorée, contre 24% de la population qui la jugent bonne, et 11% la jugent de très bonne, et avec 6% médiocre.

La plus part de la population enquêtée pense que l'organisation de transport en commun est mauvaise, mais il est en phase d'amélioration. Cela peut être expliqué par plusieurs facteurs tels que : la population est sans cesse croissant, les opérateurs de transports trouvent des difficultés pour répondre aux besoins de la population, en effet la qualité de service se dégrade. Par ailleurs, durant les dernières années, les opérateurs publics et privés essayent de fournir le meilleur service afin de satisfaire les usagers et cela à travers l'augmentation de nombre de matériel de transports, le confort, la mise en place des nouveaux moyens de transports en commun tels que, le train et le téléphérique qui est en phase de réalisation.

### 5.2 : Demande la qualité des infrastructures routières

Figure 18 : Qualification des infrastructures routières par les usages



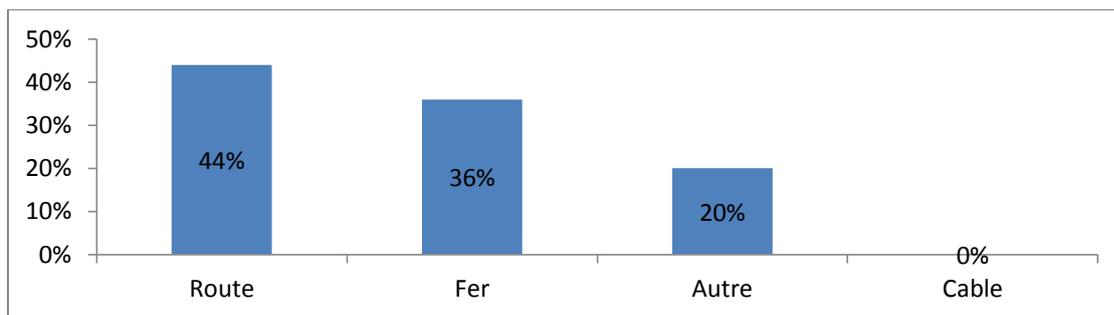
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Cette figure montre que 75% de la population interrogée jugent les infrastructures de transport en commun routières comme suffisantes (les abribus, les arrêts, les autoroutes, les trottoirs, etc.) vue l'importance du réseau routier dont dispose la ville de Tizi-Ouzou, et 25% de la population considèrent que les infrastructures de transport en commun routières insuffisantes, et cela par rapport à la mauvaise qualité des routes de la ville de Tizi-Ouzou, par les ralentisseurs, par le mauvais état des trottoirs et l'étroitesse des routes.

La qualité des infrastructures routière dans la ville de Tizi-Ouzou, semble suffisante.

### 5.3 Demande de moyen préféré à utiliser pour les déplacements

Figure 19 : Demande de moyen préféré à utiliser pour les déplacements



Source : Exploitation des résultats de notre enquête.

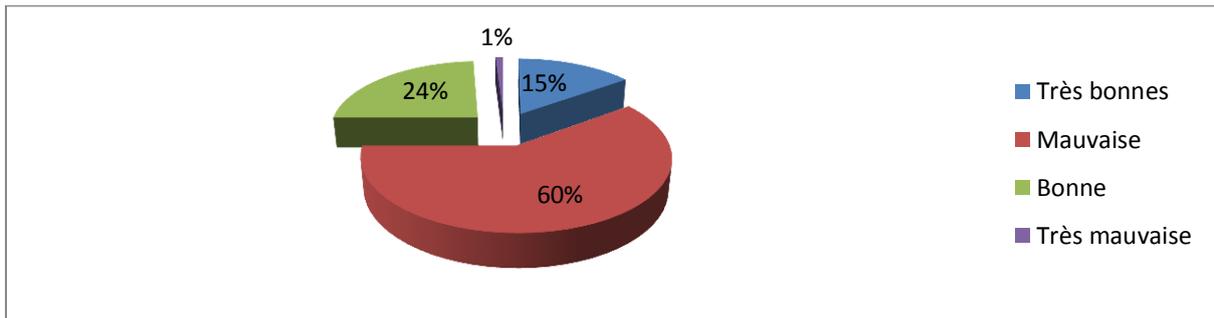
Cette figure nous montre que 44% des usagers préfèrent se déplacer par route car c'est le plus pratique dans le centre de la ville, alors que 36% préfèrent utiliser le train par rapport à sa souplesse, rapidité, le transport par câble est en phase de réalisation (en projet) dans la ville de Tizi-Ouzou contre 20% préférant les autres moyens de déplacements à savoir (moto, vélo, marche à pied, automobile, etc.).

Le train dans la ville de Tizi-Ouzou est récent y a des personnes qui le fréquentent par curiosité, par intérêt, etc., d'autres personnes évitent de l'utiliser car ils n'a pas beaucoup de lignes, loin du centre-ville. Malgré ça mais le nombre des usagers qui fréquentent ce moyen de déplacements est en augmentation.

D'après l'enquête, nous concluons que les déplacements routiers ou le bus est le moyen de transport en commun le plus fréquentés dans le centre-ville de Tizi-Ouzou suite aux avantages qu'il présente.

#### 5.4 Appréciation de la qualité des routes

Figure 20 : Appréciation de la qualité des routes

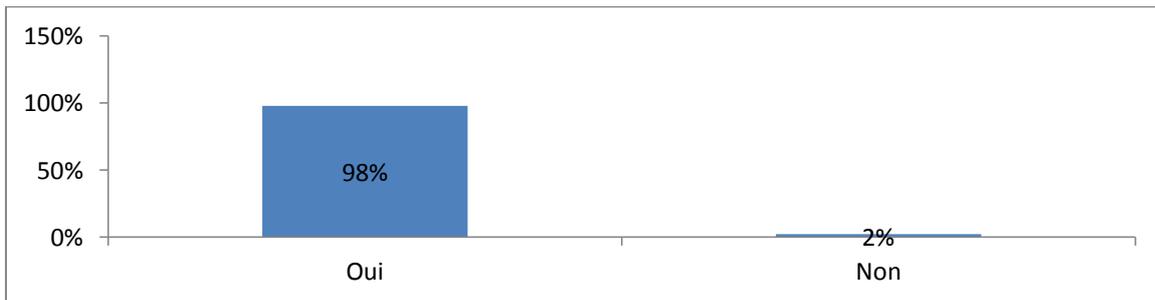


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Les résultats d'enquêtes présentés dans la figure ci-dessus montrent que 60% des usagers interrogés jugent que la qualité des routes dans le périmètre urbaine de la ville de Tizi-Ouzou est mauvaise, et cela ne manque pas de causer des accidents, ainsi que les encombrements, 24% la qualifient en bon état contre 15% en mauvaise état et 1% en très mauvaise.

#### 5.5 Demande de la réhabilitation de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou

Figure 21 : Demande de la réhabilitation de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou

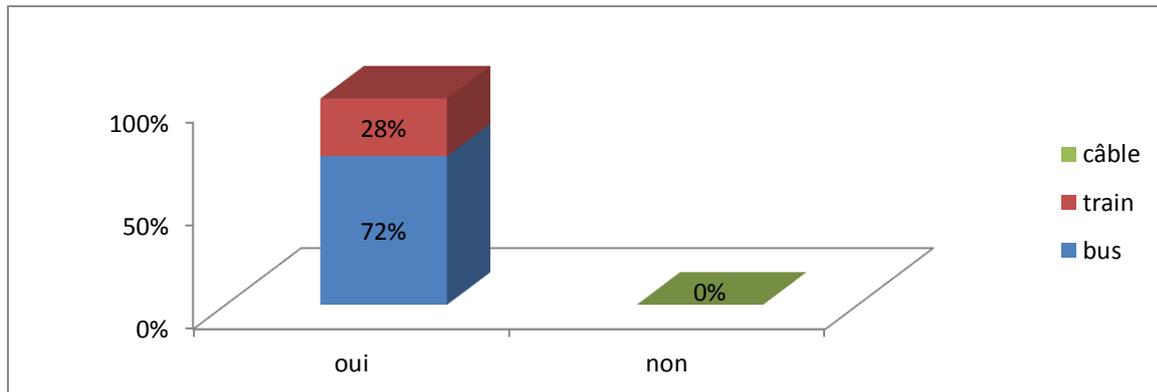


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

D'après le résultat de notre enquête, la quasi-totalité de la population interrogée (soit 98%) pense que la réhabilitation de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou est une solution par, entre autres, l'augmentation de nombre de matériel de déplacements, afin de répondre aux besoins des usagers et ainsi l'amélioration de service public dans le domaine de transport.

### 5.6 Demande d'utilisation de transport en commun

Figure 22 : Demande d'utilisation de transport en commun par les usagers



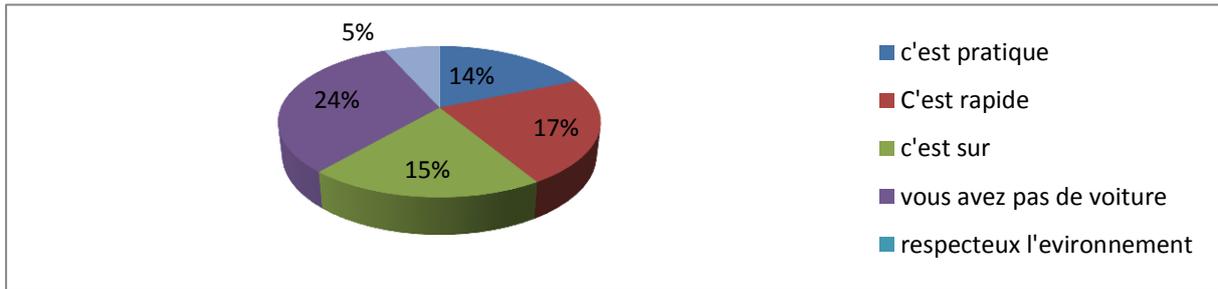
Source : Exploitation des résultats de notre enquête

D'après le graphe, nous constatons que le mode le plus fréquent desservant la ville de Tizi-Ouzou est le transport en commun par bus qui représente 72%, le fait que le grand nombre de la population interrogée fréquente souvent les déplacements par bus, le train vient en deuxième position avec 28% et le câble qui est en phase de réalisation.

Le transport en commun routier, par bus est le plus fréquent dans la ville de Tizi-Ouzou parce que c'est le plus pratique ainsi il circule au milieu de centre urbain, comme il a aussi plusieurs arrêts. Le transport par train est nouveau, il n'est pas trop utilisé pour le moment par les citoyens parce qu'il ne circule pas au milieu de la ville.

### 5.7 Fréquence d'utilisation de transport en commun par les usagers

Figure 23 : Demande d'utilisation de transport en commun

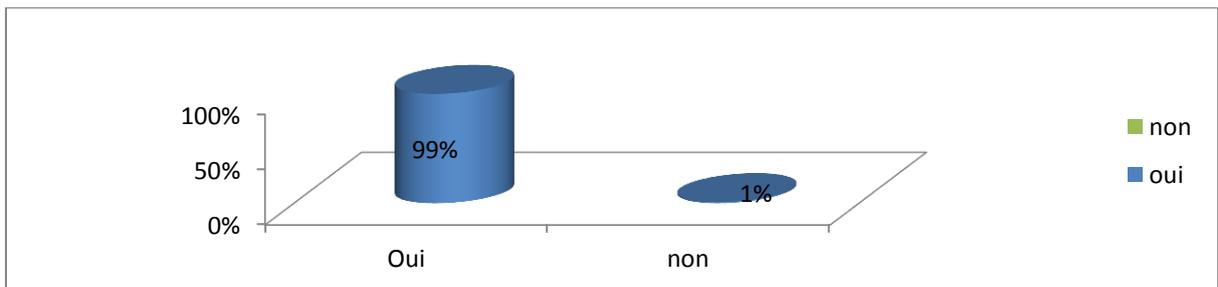


Source: Exploitation des résultats de notre enquête

Cette enquête nous montre que 24% des usagers utilisent le transport en commun parce qu'ils ne disposent pas des véhicules, 17% de la population pensent que c'est rapide et 16% pensent que c'est économique, 15% des usagers pensent que c'est sûr, 14% de la population pensent que c'est pratique d'utiliser le transport en commun, et 9% le considèrent plus respectueux à l'environnement.

### 5.8 Demande de l'accessibilité en transport en commun

Figure 24 : L'accessibilité de transport en commun par les usagers

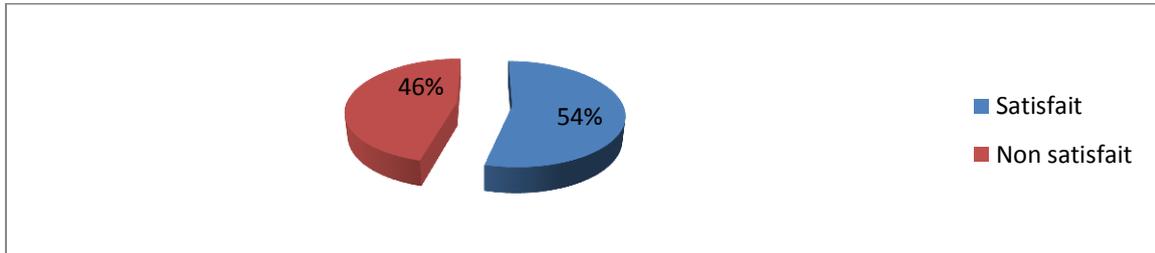


Source : Exploitation des résultats de notre enquête

Cette figure nous montre que 99% de la population interrogées qui résident dans la ville de Tizi-Ouzou ont l'accès au transport en commun avec des frais moins de ceux qui résident dans les périphéries de la ville de Tizi-Ouzou, ils ont le droit pour y accéder mais ils supportent des coûts plus élevés, ou ils payent les frais de transport pour arriver au centre, en plus ils prennent du temps comparativement aux résidents de la ville.

### 5.9 Demande de degré de satisfaction des usagers sur la localisation de la gare Bouhinoun

Figure 25 : Demande de degré de satisfaction des usagers sur la localisation de la gare Bouhinoun.

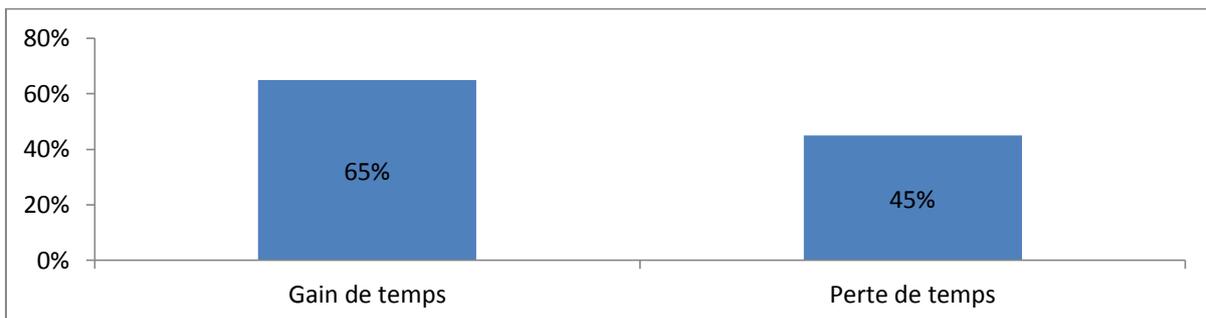


Source : Exploitation des résultats de notre enquête.

Ce graphique montre que 54% des usagers enquêtés ne sont pas satisfaits de la localisation de la gare de Bouhinoun. Les usagers (46%) non satisfaits de la localisation de la gare de Bouhinoun, multimodal pensent qu'elle est loin du centre, par conséquent ils trouvent des difficultés pour y arriver, notamment avec le problème d'embouteillage au niveau du Boulevard Amioude, la route desservant l'hôpital et l'université de Hassnaoua. En plus elle est loin des services économiques et commerciaux.

### 5.10 Rôle de la gare de Bouhinoun dans la réduction du temps de déplacement

Figure 26 : Rôle de la gare de Bouhinoun dans la réduction du temps de déplacement



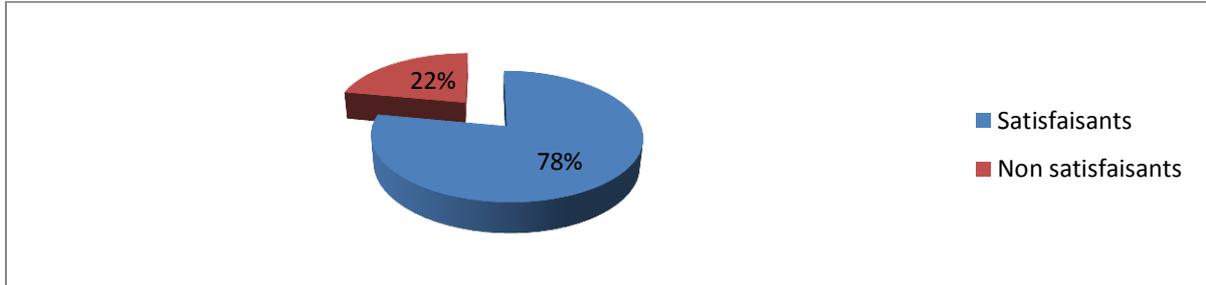
Source : Exploitation des résultats de notre enquête.

Le graphique nous montre que 65% des personnes interrogées qui fréquentent la gare de Bouhinoun déclare que cette gare leur procure un gain de temps, vu sa localisation en dehors du centre urbain de la ville de Tizi-Ouzou, cela permet la réduction des effets d'encombrement et gain du temps, en prenant en compte les flux des usagers.

Les citoyens cherchent à bénéficier les gains de temps pour élargir leur univers de choix. La vitesse des déplacements progresse lorsque les infrastructures se développent et que les transports s'améliorent, permettant ainsi aux individus d'aller plus loin et plus vite.

### **5.11 Demande de degré de la satisfaction des services offerts au sein de la gare de Bouhinoun**

**Figure 27 : Demande de degré de la satisfaction des services offerts au sein de la gare de Bouhinoun**



**Source :** Exploitation des résultats de notre enquête.

Cette figure nous renseigne que 78% de la population interrogée est satisfaite par les services publics offerts dans la gare de Bouhinoun de la ville de Tizi-Ouzou, suite à la disponibilité de la restauration, les sanitaires, la sécurité, les salles d'attentes, etc., contre 22% qui ne sont pas satisfait, car cela renvoie à l'accueil et l'insécurité au niveau de ses services.

## **Conclusion**

Le transport en commun est un segment vital, dans la démarche adoptée par les pouvoirs publics pour l'amélioration de la vie quotidienne des citoyens. La finalité des usagers, qu'il s'agisse des transports des personnes publics ou privés, est d'accéder aux possibilités qu'offre la ville ou le territoire.

Contrairement à la période avant la libéralisation caractérisée par un manque flagrant des moyens de transports, l'offre actuelle a pu répondre en grande partie aux besoins de déplacement des citoyens, ceci nous permet de confirmer que la population de la ville de Tizi-Ouzou est satisfaite par l'offre de transport en commun.

La majorité de la population dans le centre urbain de la ville de Tizi-Ouzou préfère utiliser le transport par trolleybus, du fait qu'il circule tous le temps dans le centre urbain et il a plusieurs lignes et arrêt. Donc, nous pouvons conclure que ce mode de transport en commun répond au mieux aux besoins de mobilité usagers.

Le téléphérique ou le transport par câble est en phase de réalisation, nous espérons qu'il apporte, dès son lancement, moins d'encombrement, et moins de problème de circulation.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que les moyens de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou sont accrus, mais ils restent toujours insuffisants. A cause de l'irrégularité aux heures de pointes, les trolleybus sont qualifiés de fatigant, délai d'attente long, etc. A cela s'ajoute le phénomène de la demande de ce service de plus en plus croissante. Nous constatons que plus une ville armée en infrastructures de transport, elle est apte à attirer des populations et des investissements.

# Conclusion générale

---

## Conclusion générale

En guise de conclusion, nous tenons à rappeler tout d'abord les étapes principales de ce travail. Ce dernier s'est articulé autour de trois chapitres. Le premier concerne le transport en commun un lien avec l'essor des villes. Puis, dans le second chapitre, nous avons traité de l'évolution du transport en commun en Algérie. Enfin, dans le troisième, nous avons traité la place de transport en commun, son adaptabilité par rapport à la croissance urbaine et ses effets sur les développements de la ville de Tizi-Ouzou.

Il n'est pas surprenant que des difficultés soient apparues dans notre travail, on laisse le champ d'amélioration ouvert, car « le temps, la réflexion, la recherche d'outils nouveaux vont progressivement apporter des solutions »<sup>1</sup>.

Il est évident que notre travail relève plus de question qu'il n'apporte de réponses. Nous avons démarré de l'idée que l'accroissement de la population engendre un étalement urbain nécessitant de nouveaux besoins de transport. Grâce à une série de critères quantitatifs et qualitatifs, nous avons pu caractériser l'organisation et le fonctionnement du transport public.

Toutes les agglomérations dans le monde ont trouvé les difficultés de gestion du transport en commun dans les zones urbaines. Elles sont caractérisées par une densité très élevée de transport. Ce dernier regroupe plusieurs personnes dans un même véhicule pour un trajet régulier, permettant le partage des coûts, pour réduire le nombre de voitures dans la ville d'une part, et respecter l'environnement, d'une autre part.

Aujourd'hui, les moyens de transport sont disponibles et ils répondent effectivement à la demande et besoins des usagers sur le plan quantitatif. Toutefois, le problème des transports urbains se pose en termes de qualité d'organisation, d'insuffisance d'infrastructures ; et manque des modes de transport plus efficaces en matière de gestion, des déplacements (une offre largement inférieure à la demande) et l'organisation (anarchie totale) exprimé par le nombre important des embouteillages et par le manque des infrastructures de transport. Ce qui engendre la circulation, des accidents qui ont atteint un niveau élevé notamment dans la ville de Tizi-Ouzou et dégradation de la vitesse de déplacement.

---

<sup>1</sup>AYDALOTP., « Economie régionale et urbaine », édition Economica, Paris, 1985, P296.

## Conclusion générale

---

La ville de Tizi-Ouzou, à l'instar de toutes les grandes villes algériennes du pays, connaît ces dernières années une croissance démographique et une croissance économique suivie par un étalement urbain soutenu et par conséquent une augmentation rapide de la demande de déplacements en matière de transport public.

Nous avons démarré à partir de notre hypothèse selon laquelle que l'évolution de la ville engendre un étalement urbain en raison d'une croissance démographique qui crée de nouveau besoin à satisfaire ainsi qu'une forte hausse de la demande de service de transport en commun.

Dans la ville de Tizi-Ouzou, le transport routier constitue le principal mode de déplacement pour le transport en commun à savoir, et le trolleybus est le moyen de transport le plus utilisé. Mais, il est confronté souvent à des obstacles qui le gênent, c'est la croissance rapide des fourgons (son concurrent) qui sont en circulation dans la ville.

La réhabilitation du transport en commun au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou constitue l'une des solutions pour la mobilité des personnes dans le centre urbain et le désengorgement de la ville. Par ailleurs, la rénovation et l'amélioration de la qualité des services des trolleybus s'imposent.

Le train peut aussi attirer les usagers à l'utiliser en raison de sa souplesse, rapidité et son confort. Ainsi, le nouveau mode de la mobilité des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou, le câble qui est en phase de réalisation, que nous estimons qu'il arrivera à désengorger la ville.

Les résultats dénoter enquête nous renseigne sur les évolutions des transports en commun, particulièrement, dans la ville de Tizi-Ouzou, confirmant nos hypothèses, représentées par l'étalement urbain, où l'extension de la ville crée de nouveaux besoins de déplacements afin de répondre à la demande de la population qui est sans cesse croissante. Ces besoins nécessitent une augmentation de l'offre en transport. Cependant, le transport collectif est organisé de manière efficace et la majorité est satisfaite par cette offre.

## **Annexe 01 : Ligne de transport urbain station BENI DOULA, station BOUKHALFA.**

Nombre d'arrêt ; Huit (8)

Itinéraire suivi ; RN 12, Avenue LARBI BEN M4HIDI, Avenue ABANE RAMDHANE, Rue LAMALI AHMED, Rue FRERES OUAMRANE, Carrefour 20 avril, Boulevard KRIM BELKAEM, Route de BENI DOUALA.

<b>Nom arrêt</b>	<b>Constats</b>	<b>Recommandations</b>
<b>01/SAID AMIROUHE</b>	Même itinéraire de la ligne ; Station TIMIZART LOGHBAR entre arrêt BOUKHALFA et SAID AMIROUHE et arrêt de l'ancienne gare Fleuriste	
<b>02/SALLE DES FETES</b>		
<b>03/FLEURISTE ANCIENNE GARE ROUTIERE</b>		
<b>04/LES GENETS</b>	Présence d'un arrêt aménagé, Conflit d'usage entre bus et taxi Présence de panneaux de signalisation, Absence de signalisation horizontale (passage piétons), Absence d'abribus. Le temps d'arrêt est très important de 3 à 5 minutes.	Placer les panneaux de signalisation, Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons.
<b>05/L'HOPITAL</b>	Situe après une intersection, gêne la circulation Aucun aménagement spécifique, L'absence de panneaux de signalisation, Absence de signalisation horizontale (passage d'abribus), Absence d'abribus	Avancer l'arrêt de 30 m, en apportant les aménagements nécessaires, Placer les panneaux de signalisation Sécuriser les

		déplacements des piétons par des passages piétons
<b>06/STADE 01 NOVEMBRE</b>	Situé sur une voie encombrée Aucun aménagement spécifique, L'absence de panneaux de signalisation, Absence de signalisation horizontale (passage d'abribus), Absence d'abribus	Reculer l'arrêt de 30 m, en apportant les aménagements nécessaires. Placer les panneaux de signalisation Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons
<b>07/UNIVERSITE HASNAOUA</b>	Situé sur une cote, à l'entrée de l'université, Arrêt gêne la circulation sur un axe encombré. Aucun aménagement spécifique, L'absence de panneaux de signalisation, Absence de signalisation horizontale (passage d'abribus), Absence d'abribus.	Reculer l'arrêt de 30 m, en apportant les aménagements adéquats, Elargissement du trottoir, Limiter le temps d'arrêt, Placer les panneaux de signalisation, Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons
	Situé juste après la sortie d'un carrefour, gêne la circulation, Conflit d'usage entre bus et piétons. Aucun aménagement spécifique,	Avancer l'arrêt de 50 m, en apportant les aménagements adéquats,

<p><b>08/LA TOUR, SUR BOULEVARD KRIM BELKAEM 01</b></p>	<p>Absence de signalisation horizontale (passage d'abribus), Absence d'abribus.</p>	<p>Limiter le temps d'arrêt, Placer les panneaux de signalisation, Placer un abribus Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons. Placer un abribus</p>
---	---	---

Source : DTW de Tizi-Ouzou

## **Annexe 02 : Ligne de transport urbain station TIMIZART LOGHBAR, station BOUKHLFA**

Nombre d'arrêt : sept (7)

Itinéraire suivi : RN 12, avenue LARBI BEN M'HIDI, avenue ABANE RAMDANE, avenue TARBCOUHE MOURAD

<b>Nom arrêt</b>	<b>constats</b>	<b>Recommandations</b>
<b>01/ SAID AMIROUHE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Arrêt sur voie express,</li> <li>-Aucun aménagement spécifique,</li> <li>-L'absence de panneaux de signalisation,</li> <li>-Absence signalisation horizontale (passage piétons),</li> <li>-Présence d'abribus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maintenir l'emplacement de l'arrêt en apportant les aménagements nécessaires.</li> <li>-Placer les panneaux de signalisation,</li> <li>-Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons.</li> </ul>
<b>02/SALLE DES FETES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Arrêt sur voie express,</li> <li>Aucun aménagement spécifique,</li> <li>-L'absence de panneaux de signalisation</li> <li>-Absence signalisation,</li> <li>Absence signalisation horizontale (passage piétons),</li> <li>-Présence d'abribus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Reculer l'arrêt de 90 m, en apportant les aménagements nécessaires,</li> <li>-Limiter le temps d'arrêt,</li> <li>Placer les panneaux de signalisation,</li> <li>-Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons.</li> </ul>
<b>03/FLEURISTE (ANIENNE GARE ROUTIERE)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La circulation est gênée (tourne à gauche vers rue colonel Amirouche),</li> <li>Aucun aménagement spécifique,</li> <li>Conflit d'usage entre bus et</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir l'emplacement de l'arrêt en apportant les aménagements nécessaires.</li> <li>Limiter le temps d'arrêt,</li> <li>Placer les panneaux de signalisation,</li> </ul>

	<p>piétons.</p> <p>L'absence de panneaux de signalisation</p> <p>Existence de signalisation horizontale (passage piétons)</p> <p>Absence d'abribus.</p>	<p>Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons</p>
<b>04 /Clinique CENTRALE</b>	<p>Arrêt à une mauvaise visibilité, pour les véhicules venant de la trémie.</p> <p>La circulation est gênée (la chassée est étroite),</p> <p>Aucun aménagement spécifique,</p> <p>Conflit d'usage entre bus et piétons.</p> <p>L'absence de panneaux de signalisation,</p> <p>Absence de signalisation horizontale (passage piétons),</p> <p>Absence d'abribus.</p>	<p>Avancer l'arrêt de 40 m, en apportant les aménagements nécessaires,</p> <p>Limiter le temps d'arrêt,</p> <p>Placer les panneaux de signalisation,</p> <p>Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons</p>
<b>05/Stade 01 NOVEMBRE</b>	<p>Arrêt a une bonne visibilité,</p> <p>Bien aménagé</p> <p>L'absence de panneaux de signalisation,</p> <p>Absence de signalisation horizontale (passage piétons),</p> <p>Présence d'abribus.</p>	<p>Maintenir l'emplacement de l'arrêt sans aucun aménagement,</p> <p>Placer les panneaux de signalisation,</p> <p>Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons</p>
<b>06 /l'habitat</b>	<p>Localisation dangereuse (sortie d'une intersection</p> <p>Aucun aménagement spécifique</p> <p>L'absence de panneaux de signalisation,</p> <p>Absence de signalisation</p>	<p>Avancer l'arrêt de 50 m, en apportant les aménagements nécessaires</p> <p>Limiter le temps d'arrêt,</p> <p>Placer les panneaux de signalisation,</p> <p>Sécuriser les déplacements</p>

	<p>horizontale (passage piétons), Présence d'abribus.</p>	<p>des piétons par des passages piétons.</p>
<p><b>07/les CHAABANE</b></p>	<p>Arrêt sur voie express (sortie barrage routier), Aucun aménagement spécifique L'absence de panneaux de signalisation, Absence de signalisation horizontale (passage piétons), Présence d'abribus.</p>	<p>Arrêt à supprimer</p>

Source : DTW de Tizi-Ouzou

### **Annexe 03 : Ligne de transport urbain Station OUED AISSI, Station BOUKHALFA**

Nombre d'arrêt ; Six (6)

Itinéraire suivi ; RN 12, Avenue LARBI BEN M'HIDI Avenue ABANE RAMDANE, Avenue TARBOUHE MOURAD

<b>Nom arrêt</b>	<b>Constats</b>	<b>Recommandations</b>
Même itinéraire de la ligne station BOUKHLFA station TIMIZART LOGHVAR et prolongement vers la station OUED AISSI		
<b>01/ STATION TIMIZART LOGHVAR</b>	L'arrêt est implanté sur un carrefour (gêne la circulation). Absence de panneaux de signalisation. Absence signalisation horizontale (passage piétons). Absence d'abribus.	Arrêt à supprimer Accéder à la station de TIMIZART LOGHVAR
<b>02 /TAZMALT EL KAF</b>	Arrêt sur voie express, au dessous d'un pont Visibilité très limités Aucun aménagement spécifique Absence de signalisation horizontale (passage piétons) Absence d'abribus	Elargissement de la voie en apportant les aménagements nécessaire Placer les panneaux de signalisation Sécuriser les déplacements des piétons par des piétons
<b>03 / OUED AISSI UNIVERSITE</b>	Arrêt dangereux, implanté sur une trémie Arrêt sur voie expresse, la circulation est gênée Aucun aménagement spécifique	Reculer l'arrêt de 200 m, avant la déviation vers RN 30a, en apportant les aménagements nécessaire Placer les panneaux de signalisation Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons

	<p>Absence de panneaux de signalisation</p> <p>Présence d'une passerelle</p> <p>Absence d'abribus</p>	<p>Placer un abribus</p>
<p><b>4/HOPITAL Psychiatrique</b></p>	<p>Arrêt sur chaussées (sortie de l'hôpital psychiatrique, (FERNANE HANAFI)</p> <p>Aucun aménagement spécifique</p> <p>Absence de panneaux de signalisation</p> <p>Absence d'abribus</p>	<p>Avancer l'arrêt de 50 m, en apportant les aménagements nécessaires</p> <p>Placer les panneaux de signalisation</p> <p>Sécuriser les déplacements des piétons par des passages piétons</p> <p>Placer un abribus</p>
<p><b>5 / ISAIKHEN OUMDOUR</b></p>	<p>L'arrêt est implanté sur un carrefour (emplacement dangereux et bloque la circulation)</p> <p>Arrêt en dénivelé avec une mauvaise visibilité</p> <p>Aucun aménagement spécifique</p> <p>Absence de panneaux de signalisation</p> <p>Absence de signalisation horizontale (passage piétons)</p> <p>L'absence d'abribus</p> <p>Une partie de l'espace dédié à l'arrêt est occupée par les étals de commerçant</p> <p>Aucune présence des agents de l'ordre</p>	<p>Arrêt à supprimer</p>

<p><b>6/ENTRE STATION OUED AISSI</b></p>	<p>La circulation est gênée Aucun aménagement spécifique L'absence de panneaux de signalisation Absence de signalisation horizontale (passage piétons) Une partie de l'espace dédié à l'arrêt est occupé par les étals de commerçants Absence d'abribus</p>	<p>Arrêt à supprimer Aménagement d'un arrêt à 50 m de l'entre de la station</p>
--	---	---

**Source :** DTW de Tizi-Ouzou

## Annexe n°04

Questionnaire relatifs à la caractérisation des déplacements des usagers du transport en commun

Novembre 2018- université mouloud Mammeri de TIZI OUZOU

Ce questionnaire est anonyme, il s'inscrit dans le cadre d'un master académique « management publics » réalisant un travail de recherche et de fin d'études, qui a pour objet d'une enquête de terrain sur l'adaptabilité du transport en commun à la croissance de la ville de Tizi-Ouzou.

Les résultats et les données vont servir à des fins scientifiques. Merci pour votre collaboration dont dépend la réussite de cette étude.

### Partie01 – Caractéristique socio-économique

#### 1- Quel est votre sexe ?

1. Homme       2. Femme

#### 2-Quel est votre âge ?

- 1 .Moins 18 ans   
2 .De 18ans à 30ans   
3 .De 30ans à 40ans   
4 .De 40ans à 50ans   
5 .Plus De 50ans

#### 3- Quelle est votre situation matrimoniale ?

1. Marié   
2. Célibataire   
3. Veuf (Ve)   
4. Divorcé

#### 4-Quel est votre lieu de résidence ?

1. Périphérie de la ville       2. Le centre de la ville

**5- Quel est votre profession ?**

- |                        |                          |                  |                          |
|------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|
| 1) commerçant          | <input type="checkbox"/> | 2) agriculture   | <input type="checkbox"/> |
| 3) artisans            | <input type="checkbox"/> | 4) retraité      | <input type="checkbox"/> |
| 5) fonctions libérales | <input type="checkbox"/> | 6) étudiant      | <input type="checkbox"/> |
| 7) sans activité       | <input type="checkbox"/> | 8) fonctionnaire | <input type="checkbox"/> |
| 9) autres              | <input type="checkbox"/> |                  |                          |

**6- Classez-vous-motifs de déplacements suivants selon leur ordre d'importance ?**

- |                  |                          |                           |                          |
|------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 1) Etude         | <input type="checkbox"/> | 2) travail                | <input type="checkbox"/> |
| 3) santé         | <input type="checkbox"/> | 4) visite                 | <input type="checkbox"/> |
| 5) familiales    | <input type="checkbox"/> | 6) affaire administrative | <input type="checkbox"/> |
| 7) Achat/ loisir | <input type="checkbox"/> | 8) autre                  | <input type="checkbox"/> |

**7- Comment vous trouvez la situation d'encombrement dans la ville de Tizi-Ouzou?**

- 1) Forte  2) Faible

**8)- Si vous rencontrez un problème de déplacements c'est à quel moment de la journée ?**

- 1) Le matin avant 10h
- 2) Entre 10h et 16h
- 3) En fin d'après midi (16h-18h)

4) Les heures de pointes.

## Partie II – caractéristique de déplacement des usagers

### 9) Quel moyen de transport utilisez-vous pour vos déplacements (travail/étude) ?

- |                  |                          |                            |                          |
|------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1) automobile    | <input type="checkbox"/> | 2) mini bus                | <input type="checkbox"/> |
| 3) autobus       | <input type="checkbox"/> | 4) taxi collectif          | <input type="checkbox"/> |
| 5) fourgon       | <input type="checkbox"/> | 6) transport universitaire | <input type="checkbox"/> |
| 7) Marche à pied | <input type="checkbox"/> | 8) autre                   | <input type="checkbox"/> |

### 10) Combien de temps passez-vous dans un trajet ?

- |                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| 1) Moins de 20mn    | <input type="checkbox"/> |
| 2) Entre 30mn et 1h | <input type="checkbox"/> |
| 3) Entre 1h et 1h30 | <input type="checkbox"/> |
| 4) Entre 1h30 et 2h | <input type="checkbox"/> |
| 5) Plus de 2h       | <input type="checkbox"/> |

### 11) Combien dépensez-vous en moyen dans les transports par jours ?

- |                   |                          |                  |                          |
|-------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|
| 1) De 20 à 30 da  | <input type="checkbox"/> | 2) De 30 à 50 da | <input type="checkbox"/> |
| 2) De 50 à 100 da | <input type="checkbox"/> |                  |                          |

### 12) Quelle est la fréquence de votre utilisation du transport public ?

- |                                  |                          |
|----------------------------------|--------------------------|
| 1) Chaque jour                   | <input type="checkbox"/> |
| 2) Une fois par semaine          | <input type="checkbox"/> |
| 3) Deux à trois fois par semaine | <input type="checkbox"/> |
| 4) Chaque 15 jour                | <input type="checkbox"/> |
| 5) Une fois par mois             | <input type="checkbox"/> |

**13) Si vous avez jamais, utilisé le transport en commun, pourquoi ?**

- 1) Ils sont trop chers  2) Je ne m'y sens pas en sécurité   
 3) Des raisons d'embouteillages  4) Ils ne sont pas confortables

**14) Quel est votre revenu mensuel ?**

- 1) Sans revenu  2) inférieur à 10000 da   
 3) Entre 10000 et 15000 da  4) entre 15000 et 20000 da   
 5) Entre 20000 et 30000 da  6) entre 30000 et 40000 da   
 7) Entre 40000 et 50000 da  8) plus de 50000 da

**15) Disposez-vous d'un véhicule personnel ?**

- 1) Oui  2) non

**16) Comment qualifiez-vous la sécurité sur les rubriques suivantes ?**

n		Incapable	très mauvaise	mauvaise	moyenne	bonne	excellent
1	conduite						
2	matériels						
3	Agressions						
4	vols						
5	Embêtement harcèlement						
6	dérangements						

**17) Êtes-vous satisfaits des arrêts de transports en commun ?**

- 1) Oui  2) non

### **Partie III : caractéristique de fonction et d'organisation**

**18) L'organisation de votre transport urbain vous parait- elle ?**

1) Médiocres  2) mauvaise

3) Améliorable  4) bonnes

5) Très bonnes

**19) Les infrastructures routières de transport local vous paraissent elle ?**

1) Suffisants  2) insuffisants

**20) Quelle moyen préféré vous utilisé pour les déplacements ?**

1) fer  2) câble

3) route  4) autre

**21) Comment jugez –vous la qualité des routes dans le périmètre urbain de la ville de TIZI OUZOU ?**

1) Très bonne  2) mauvaise

3) Bonne  4) très mauvaise

**22) La réhabilitation de transport en commun dans la ville de TIZI OUZOU constitue t'elle des solutions pour vous ?**

1) Oui  2) Non

**23) Utilisez-vous le transport en commun**

1) bus oui  non

2) train oui  non

3) autre

**24) Vous utilisez le transport en commun parce que ?**

- 1) C'est pratique  2)  est sur
- 3) C'est rapide  4)  est respectueux de l'environnement
- 5) Vous n'avez pas de voiture  5) c'est économique
- 6) Autre

**25) Est-ce que toutes les personnes résidant dans la ville de TIZI OUZOU ont l'accès en transport en commun**

- 1) Oui  2) non

**26) Êtes-vous satisfait de la localisation de la gare multimodale de BOUHINOUNE ?**

Satisfait  Non satisf

**27) La localisation de la gare de BOUHINOUNE procure-elle ?**

Un gain de temps  Une perte de temps

**28) Lesservices offerts au sein de la gare de BOUHINOUNE (Taxiphone, Restauration...) vous apparaissent-ils ?**

Satisfaisants  Non satisfaisants

## **1. Ouvrages**

- AYDALOT P., « Economie régionale et urbaine », édition Economica, paris, 1985.
- CAMAGNI R., « Principe et Modèle de l'économie urbaine », édition Economica, paris, 1996.
- CHANTAL C-J et SAIB M., « Transport urbain et interurbains en Algérie », édition CREAD, Alger, 2002.
- Collectif DAHMANI M., « Tizi-Ouzou fondation croissance et développement », édition AURASI, DBK, Tizi-Ouzou, 1993.
- CHOAY F., « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », édition Seuil, paris, 1994.
- DIDIER M. et PRUND'HOMME R., « infrastructures de transport, mobilité et croissance », édition Economica, Paris, 2007.
- MUTIN G., « Le contexte économique et social de la crise algérienne », édition HAL, 1997.
- HURIOT J-M. et BORDEAU L., « Economie des villes contemporaine », édition Economica, Paris ,2009.
- LACOUR C. et PUISSANT S., « La métropolisation, croissance, diversité, facteur », édition, Antrophopos, paris, 1999.
- PELLETIER J. et DELFANTE C., « Villes et urbanisme dans le monde », 2ème édition Masson, Paris, 1989.
- WOLKOURTSCH M., « Géographie des Transports » ; Edition Economica ; Paris ; 1982.

## **2. Thèse et mémoires**

- ORFEUIL J-P ., « La mobilité : Analyse et représentation controverses », thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris 12, 2000.
- JEONGHWA A., « Le Choix d'un Système de Transport Durable : Analyse Comparative des Systèmes de Transport Guidé de Surface », thèse de doctorat en économie et finance, Université Paris-Est, avril 2011.
- AGHRAMIOU N., « La planification urbaine à travers les PDAU-POS et problématique de la croissance et de l'interaction, ville/village en Algérie .référence empirique à la wilaya de Tizi-Ouzou », thèse de doctorat en sciences économiques, Université Mouloud MAMMARI, Tizi-Ouzou, 2013.

## **3. Colloques, séminaires, rapports, article et diverses**

- AHMED ZAID M. et RAMDINI S.,''Global performances and public services. Mission of National company of the rail (SNTF) in algéria in contexte of change.case study, the future of public entreprise, mission, performance and gouvernance'',.learing and failures. 9-10/09/2013 burssel .
- X., « la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger » article sur le transport routier, publié le 28 juin 2017.
- Direction de l'Urbanisme et de la Construction Commune de Tizi-Ouzou ; « Rapport d'orientation et principe d'aménagement » ; mai, 2011.
- GIROLAMO R., « Paris et ses Transports, 19ème et 20ème siècle de décision pour la ville et sa région », Revue pour l'histoire de CNRS, N° 11, Disponible sur le site le 07 mars 2006, consulté le 24 novembre 2018
- DOUMANE S., « Historique d'un Cole et son urbanisation » Revue algériennes d'inthropologie et de sciences sociales, N°54 ; l'article de Tizi-Ouzou, publié en 2011.

- MERLIN P., « La croissance urbaine », édition Presse Universitaires de France, Paris, 1994.
- Office National des Statistiques 2017, Statistiques Sociales, Population démographie.  
Donner le nom du rapport
- RAMDINI S. AHMED ZAID M. et BOURAS Z., « Le processus de réglementation du service public Local des transports en Algérie au gré des réformes, la problématique de désengagement et réengagement de l'Etat », in revue algérienne de la Mondialisation et des politiques économique, N°01, 2016.
- Rapport de synthèse du SNAT annexé à la loi n°10-02, du 1 Rajeb 143 correspondant à le 29/06/2010 portant approbation du SNAT .
- RIVIPOIRE M., « Transport en commun en site propre », Université lumière Lyon2, 2008.

#### **4. Textes réglementaires**

- La Loi du Transport Terrestre n°01-13 du 07 Août 2001
- L'article 14 de Cahier des charges des services publics réguliers de transport routier de personne.
- La Loi de Service Public routier de voyageur de l'article n° 08 du l'arrêter du 26 avril 1997.
- La Loi n° 88-17 du 10 mai 1988, transport terrestre.
- Exploitation des données de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

#### **5. Sites internet**

- [www.étusa.dz](http://www.étusa.dz)
- [www.journals.openedition.org](http://www.journals.openedition.org).
- [www.ons.dz](http://www.ons.dz)
- [www.etusa.dz](http://www.etusa.dz)

## **Remerciements**

## **Dédicaces**

## **Liste des abréviations**

## **Résumé**

## **Sommaire**

### **Introduction générale.....01**

### **Chapitre I : le transport en commun, un lien avec l'essor des villes**

#### **Introduction de chapitre I.....06**

#### **Section 01 :Les concepts clés du transport en commun**

##### 1.1 Le transport en commun ou le transport collectif.....07

##### 1.2 La mobilité urbaine.....07

##### 1.2.1 Les déterminants de la mobilité urbaine.....08

##### 1.3 L'accessibilité.....08

##### 1.4 La ville.....09

##### 1.4.1 Typologie de la ville selon la taille .....10

##### a) Les métropoles.....10

##### b) Les grandes villes.....10

##### c) Les villes moyennes.....10

##### d) Les petites villes.....10

##### 1.5 L'économie urbaine .....11

##### 1.5.1 Les principes de l'EU.....11

##### 1.5.1.1 Principe d'agglomération.....11

##### 1.5.1.2 Principe d'accessibilité.....12

##### 1.5.1.3 Principe d'interaction spatiale.....12

##### 1.5.1.4 Principe de hiérarchie.....12

##### 1.5.1.5 Principe de la compétitivité .....12

## **Section 02 : La croissance accélérée des villes, et le transport en commun**

2.1 La croissance rapide des villes.....	13
2.2 La croissance accélérée de transport en commun.....	14
3 Les différents modes de transport en commun.....	15
3.1 Le métro.....	15
3.2 Le tramway ou le train.....	15
3.3 Autobus.....	16
3.4 Téléphérique/ câble.....	16
3.5 Train Grand Vitesse.....	16
3.6 Taxi Collectif.....	16
<b>Conclusion de chapitre I.....</b>	<b>17</b>

## **Chapitre II : L'évolution de transport en commun en Algérie**

### **Introduction de chapitre II.....18**

#### **Section 01 :L'évolution des transports en commun, conséquence d'une augmentation rapide des villes**

1.1 Une croissance rapide des villes algériennes.....	19
1.2 Evolution de transport en commun en Algérie.....	21
2Le service public et ces principes.....	21
2.1Principe d'égalité.....	22
2.2 Principe de la continuité.....	22
2.3Principe de l'adaptation.....	23

#### **Section 02: Les deux périodes caractéristique l'ère socialiste et l'ère libérale**

2.1 Le monopole de l'Etat (l'ère socialiste).....	24
2.2 La démonopolisation ou la libéralisation du marché de transport public de (1988 à 2001).....	25
2.3 Le retour de l'Etat de 2001 à nos jours.....	27

### **Section 03 : Le choix de transport en commun par les usagers**

3.1 Les aspects positifs de transport urbain.....	28
3.2 Les aspects négatifs de transport urbain.....	28
4 Les opérateurs de transport urbain.....	28
4.1 Les opérateurs publics.....	29
4.1.1 Transports routiers.....	29
4.1.2 Transport Fourvière.....	29
4.1.3 Etablissement public de transport urbain et suburbain d'Alger.....	29
4.2 L'opérateurs privés.....	30
<b>Conclusion de chapitre II</b> .....	31

### **Chapitre III : La place de transport en commun dans la ville de TIZI OUZOU**

<b>Introduction de chapitre III</b> .....	32
---	----

#### **Section 01 :L'évolution de la ville de Tizi-Ouzou, et la mobilité urbaine sans cesse croissante**

1. Les étapes historiques que l'a vécu la ville de Tizi-Ouzou.....	33
1.1 Tizi-Ouzou durant l'époque romaine .....	33
1.2 Le col des genets durant l'époque ottomane .....	33
1.3 Tizi-Ouzou durant la période coloniale française .....	34
1.4 La période post coloniale .....	35
2 La situation géographique et caractéristique démographique de Tizi-Ouzou .....	35
2.1 La situation géographique.....	35
2.1.1 Géographie.....	35
2.1.2 Le relief .....	36
2.1.3 Le climat .....	36
2.2 Caractéristique démographiques de la population de Tizi-Ouzou.....	36
2.2.1 Une population en forte expansion .....	37

2.2.2 Mouvement démographique de la population .....	38
2.2.3 Structure de la population par sexe .....	38
2.2.4 Répartition spatiale de la population selon les strates urbaines et rurales.....	38
2.2.5 Situation socioéconomique .....	39
2.2.6 Développement de la ville de Tizi-Ouzou .....	40
3 La mobilité urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou et les Modes de transports.....	40
3.1 Les transports routiers.....	40
3.1.1 Le transport urbain par bus .....	41
3.1.2Le transport par taxi .....	42
3.2 Transport Fourvière .....	42
3.3 Transport par câble (téléphérique) .....	43
 <b>Section 02 : La réhabilitation de transport en commun, évolution et perspective, quelle place pour les transports en commun ?</b>	
2.1 L'enquête par questionnaire.....	45
2.2 L'objectif de l'enquête.....	45
2.3 Présentation de l'enquête de terrain, sur le transport en commun, au sein de la ville de Tizi-Ouzou.....	45
3 Présentation de caractéristique d'échantillon de mouvement démographique.....	46
3.1 Demande de transport par sexe.....	46
3.2 Demande de transport en commun par les usagers .....	46
3.3 Demande lieu de résidence par les usagers .....	47
3.4 Demande de transport en commun selon la profession exercé.....	47
3.5 Demande les motifs de déplacements par les usagers .....	48
3.6 Répartition des horaires d'encombrement dans la journée.....	49
3.7 Fréquence du moment de la journée où ils ya d'encombrement .....	49
4Caractéristique de déplacement des usagers.....	50
4.1 Demande de déplacements des usagers selon les modes de transport en commun.....	50
4.2 Fréquence sur la durée d'utilisation de transport en commun.....	51

4.3	Fréquence des tarifs dans l'utilisation de transport par jours.....	51
4.4	Fréquence d'utilisation du transport .....	52
4.5	Degré de satisfaction des usagers des arrêts de transport en commun .....	52
4.6	Demande de savoir pourquoi ne pas utilisé le transport en commun .....	53
4.7	Demande de revenu mensuel.....	53
4.8	Demande de possession de véhicule personnel par les usagers.....	54
5	Caractéristique de fonction et d'organisation de transport en commun.....	55
5.1	Demande de l'appréciation et l'organisation de transport en commun par les usagers .....	55
5.2	Demande la qualité des infrastructures routières.....	55
5.3	Demande de moyen préféré à utiliser pour les déplacements.....	56
5.4	Appréciation de la qualité des routes.....	57
5.5	Demande de la réhabilitation de transport en commun dans la ville de Tizi-Ouzou.....	57
5.6	Demande d'utilisation de transport en commun.....	58
5.7	Fréquence d'utilisation de transport en commun par les usagers .....	59
5.8	Demande de l'accessibilité en transport en commun.....	59
5.9	Demande de degré de satisfaction des usagers sur la localisation de la gare Bouhinoun .....	60
5.10	Rôle de la gare de Bouhinoun dans la réduction du temps de déplacement.....	60
5.11	Demande de degré de la satisfaction des services offerts au sein de la gare de Bouhinoun .....	61
	<b>Conclusion de chapitre III.....</b>	<b>62</b>
	<b>Conclusion générale.....</b>	<b>63</b>

<b>Annexe.....</b>	<b>65</b>
<b>Références bibliographiques.....</b>	<b>80</b>
<b>Liste des tableaux, Figures, et cartes.....</b>	<b>83</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>85</b>