

UNIVERSITE MOULoud MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES
ET DES SCIENCES DE GESTION



DEPARTEMENT DES SCIENCES ECONOMIQUES

Laboratoire Réformes Economiques et Dynamiques Locales –REDYL

Spécialité : Management Territorial et Ingénierie de Projets

Option : Management des services publics territoriaux

Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de master

Intitulé

**Contribution à l'analyse du système de transport public interurbain
dans la wilaya de Tizi-Ouzou :**

Implication sur les modes de vie et l'emploi

Présenté par :

HALES Radhia

Sous la direction de : **M^{lle} RAMDINI Samira**

& Codirection de : M^r LALEG Aziz

Membre de jury :

Présidente : **Mme. AHMED ZAID Malika** professeure à l'UMMTO.

Encadreur : **Mlle. RAMDINI Samira**, MAA à l'UMMTO.

Co-encadreur : **LALEG Aziz**, MAB.

Examineur : **M. OUNASSI Hassen**. MAA à l'UMMTO.

Année universitaire : 2017-2018

Résumé

Le système de transport interurbain est nécessaire dont la fonction principale du système de transport interurbain est d'assurer la connectivité des entités spatiales (villes) permettant de constituer un réseau de villes ; il joue un rôle important dans la vie quotidienne des populations et la localisation des activités sur un territoire. En d'autres termes, assurer l'accessibilité, tant qualitative que quantitative, à partir et vers une ville de l'espace considéré. En effet, la localisation des équipements socioéconomiques dans la ville de Tizi-Ouzou explique la concentration des flux de mobilité interurbaine de la wilaya vers cette ville. L'accessibilité spatiale est reliée directement à la disponibilité des moyens de transport, dont la mauvaise qualité et le manque de quantité de ces derniers affectent sur l'accessibilité et affaiblissent sa performance et accentuent l'enclavement des espaces isolés, tel qu'une route dégradée, une réglementation trop régie ou trop souple, absence de gare, mauvais système d'information. La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un système de transport public interurbain efficace qui répond aux besoins de mobilité quotidiens, mais un système qui se concentre sur le volet quantitatif que qualitatif.

Mots clé : Système de transport interurbain, Service public, Mobilité spatiale, Modes de vie, Emploi, Wilaya de Tizi-Ouzou

Abstract

The interurban transport system is necessary whose main function of the interurban transport system is to ensure the connectivity of the spatial entities (cities) making it possible to constitute a network of cities; it plays an important role in the daily life of populations and the location of activities on a territory. In other words, ensure accessibility, both qualitative and quantitative, from and to a city in the area. Indeed, the location of socio-economic facilities in the city of Tizi-Ouzou explains the concentration of interurban mobility flows from the wilaya to this city. Spatial accessibility and directly related to the availability of means of transport, whose poor quality and lack of quantity affect accessibility and weaken its performance and accentuate the isolation of isolated spaces, such as a road degraded, regulations too regulated or too flexible, no station, bad information system. The wilaya of Tizi-Ouzou has an efficient public transport system interurban that meets the needs of daily mobility, but a system that focuses on the quantitative aspect that qualitative.

Key-words: Interurban transport system, Public service, Space mobility, Lifestyles, Employment, Tizi-Ouzou wilaya

Remerciements

Je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donné, force, courage et patience d'arrivé à termine ce travail.

Je témoigne ma profonde reconnaissance à :

Professeure Malika AHMED ZAID-CHERTOUK, directrice de laboratoire de recherche REDYL-**Réformes Economiques et Dynamiques Locales** et responsable du Master **Management territorial et ingénierie de projets**. Je la remercie pour ses énormes sacrifices pour la réussite de notre master.

M^{elle} RAMDINI Samira et M. LALEG Aziz, mes promoteurs qui m'ont guidé et soutenu tout au long de la réalisation de ce mémoire, pour leur aide, leurs orientations régulières et multitudes.

Je souhaite adresser tous mes remerciements au responsable de la direction du transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, qui m'ont apporté leur aide.

À toutes les personnes qui ont accepté de répondre à mes interrogations avec gentillesse.

Mes sincères remerciements vont aussi à ceux qui ont participé, de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire.

Dédicaces.

Je dédie ce modeste travail à :

Mes chers parents.

Ma grande mère (yama habo).

Ma grande sœur Fatima et ma petite nièce Milyna.

Ma petite sœur Taous et son mari Massi.

Mon frère Moh.

Toute ma famille et proches.

Et tous mes ami(e)s.

Liste des abréviations

AEM : Ain El Hamam ;

APW : Assemblée Populaire de Wilaya ;

APC : Assemblée Populaire Communale ;3

ACLC : Agglomération Chef Lieu de Commune ;

BETUR : Bureau d'Etudes des Transports Urbain ;

CW : Chemins Wilaya ;

CC : Chemins Communaux ;

CNPSR : Centre National de la Privatisation et de la Sécurité Routière ;

DTW : Direction de Transports de la Wilaya ;

DBK : Draa Nen Khada ;

DTUCR : Direction des Transports Urbains et de la Circulation Routière ;

DTT : Direction Des Transports Terrestres ;

EPA : Etablissement Public à caractère Administratif ;

EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel Et Commercial ;

EMA : Entreprise Métro d'Alger ;

ENACTA : Etablissement National de Contrôle Technique Automobile ;

ENATT : Etablissement d'Enseignement Supérieur à Batna ;

ETUS : Entreprise de Transport Urbain et Suburbain ;

GIP : Groupement d'intérêt Public ;

INSFP : Instituts Nationaux Spécialisés dans la Formation Professionnelle ;

MTP : Ministère des Travaux Public ;

ONF : Office National des Forêts ;

PME : Petite et Moyenne Entreprises ;

PAW : Plan d'Aménagement de territoire de la wilaya ;

RN : Routes Nationales ;

SPA : Service Public Administratif ;

SPIC : Service Public Industriel et Commercial ;

SNTF : Société Nationale des Transports ferroviaires ;

SOGI : Société de Gestion d'Industrie ;

SU : Suburbain ;

TO: Tizi-Ouzou;

U : Urbain;

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie.....	5
Section 1 : Généralités sur le service public du transport.....	6
Section 2 : Organisation et réglementations relatives au service public de transport en Algérie.....	20
Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	38
Section 1 : Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	39
Section 2 : Composantes matérielles du système de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	49
Chapitre III : Interaction entre le système de transport public interurbain et les modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou	64
Section 1 : L'urbanisation, lien avec le transport	65
Section2 : implication de transport interurbain sur les modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	78
Conclusion générale	97

Introduction générale

Le service des transports joue un rôle primordial dans la croissance économique et le développement des territoires en facilitant leur intégration territoriale et dans le contexte de mondialisation. Il contribue également à l'amélioration du niveau de vie des sociétés en facilitant la mobilité de la population.¹

Le secteur de transport fait partie d'une branche économique considérable ; il est indispensable et préalable à tout développement économique et social. Il collabore et participe à la réalisation des buts économiques et sociaux plus généraux ou moment qu'il percevoir non seulement les buts économiques d'un usage qualifie des ressources, pour faciliter l'accès au lieu de travail et aux marchés... etc., de nouveau pour encourager le développement par la réalisation d'entraînement des infrastructures de transport, les effets de diminuer des couts de transports et les effets externes favorables que les infrastructures produisant.

La performance des moyens de transport pour répondre à la croissance démographique, constitue un fait important dans l'amélioration des activités socio-économiques et commerciales des hommes. En effet, dans le nouveau contexte de la mondialisation, des innovations ont été apportées dans le domaine des transports afin, de répondre aux besoins des populations en nombre croissant et de plus en plus mobile.

Le système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, d'efficacité...etc. Un système de transport efficace est souvent basé sur une bonne infrastructure de base.² Le rôle le plus important de système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales, c'est-à-dire satisfaire les besoins de déplacement et de faciliter le déplacement des citoyens dans des meilleures circonstances de bien-être, de sécurité, de disponibilité, de cout et d'efficacité.

Le bon fonctionnement de système du transport public ne peut pas se réduire à l'équilibre financier des opérateurs. Les usagers ont de fortes exigences et ont aujourd'hui accès largement à des moyens de transport individuels concurrents des transports publics. Donner ou redonner à ce dernier une place suffisante dans les déplacements relève des actions de politiques publiques regroupées sous le terme de « mobilité durable »³

¹ Samira RAMDINI, Malika AHMED ZAID, et Zohra BOURAS, « le processus de régulation de service public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement et réengagement de l'Etat », revue algérienne de la mondialisation et des politique économiques, n°7, 2016

² CHABANE Nadia et FEKRAR Djamila « Le transport urbain dans une perspective de développement durable, cas d'agglomération de Tizi-Ouzou. » mémoire de master, université des sciences et de la technologie Hawari Boumediene, spécialité Géographie et aménagement de territoire.

³ Jean-Yves PERROT et Gautier CHATELUS « financement des infrastructures et es services collectifs » p166.

Introduction générale

Le système de transport Algérien présente un héritage colonial dont l'Algérie cherche d'améliorer et de développer pour but d'agrandir le cercle d'activités économiques, sociales, culturelles, touristiques et changer l'image étatique de la communauté internationale par l'assurance de la sécurité, le confort et la rapidité. Les efforts du pays apparurent clairement dans plusieurs wilayas telles que Alger, Annaba, selon une stratégie de développement des villes suivies, afin d'atteindre le but de renforcement et modernisation des villes. En effet, il présente un système très vaste, qui présente des caractères différents, de même, l'ensemble des modes, mais il reste insuffisant pour qu'il soit performant.

Les infrastructures de transport représentent un levier du développement économique et social, de nombreuses études ont montré le lien entre celles-ci et la croissance.

Le transport routier constitue le seul moyen d'échange dans la wilaya de Tizi-Ouzou vu la nature accidentée de son territoire, mais, un réseau routier intégré ouvre à cette wilaya les possibilités d'élargissement des marchés, permet l'émergence d'activités nouvelles, l'évacuation de la production, mobilité de la main-d'œuvre, etc. De même la rénovation et l'amélioration des infrastructures de transport ont permis de promouvoir des modes de développement favorables à la compétitivité et à l'emploi et a engendré, en conséquence, une intensification des échanges tant au niveau local qu'au niveau régional.

La mobilité tient une place essentielle dans la société contemporaine, la capacité de se déplacer représente pour la population la possibilité d'accéder aux principaux lieux d'emploi et de profiter de l'ensemble des équipements offerts par la ville. Ne pouvoir se déplacer aujourd'hui est à la fois un handicap dans sa vie professionnelle mais aussi un obstacle à l'épanouissement de sa vie sociale. L'utilisation de la mobilité quotidienne comme outil pour l'analyse des modes de vie donne lieu à des résultats partiels, mais il s'agit néanmoins d'une méthode potentiellement très riche. Dans un premier temps, elle nous permet de rendre compte de la distinction de chacun des déplacements d'une journée. Peut être considérée, ce niveau, les activités et leur localisation dans la ville. Ceci renvoie alors directement à une organisation plus ou moins explicite du temps propre à chaque enquêté ainsi qu'à un rapport atypique à l'espace et la ville.⁴

⁴ Emmanuel RAVALET, 2007, « mode de vie et mode de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et Lyon. »

Introduction générale

Problématique

Dans ce contexte, notre problématique s'inscrit dans des interrogations sur l'implication du système de transport public interurbain sur la transformation des modes de vie de la population et l'emploi, cas de la wilaya de Tizi-Ouzou. Dit autrement, il s'agit de répondre à la question suivante :

Dans quelle mesure le transport public interurbain de la wilaya de Tizi-Ouzou impacte-t-il la transformation des modes de vie de la population et le développement de l'emploi ?

Questions secondaires

- 1- Quelles sont les composantes du système de transport public interurbain de la wilaya de Tizi-Ouzou ?
- 2- Quelle est l'état des infrastructures du transport public interurbain dont dispose la wilaya de Tizi-Ouzou?
- 3- Quel sont les retombées de l'utilisation de transport public interurbain quotidiennement sur la vie quotidienne des usagers ?

Hypothèses

Pour répondre à notre problématique nous allons avancer les hypothèses suivantes :

- 1- L'utilisation de transport public interurbain pour les déplacements quotidiens est un vecteur efficace de l'évolution et de changement des modes de vie de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- 2- L'organisation de système du transport public interurbain avec une forte concentration dans le chef lieu de la wilaya « ville de Tizi-Ouzou » entraîne une fort convergence des flux de mobilité interurbain lies à l'emploi.
- 3- le transport interurbain est révélateur de l'organisation de l'espace, et de l'agencement des fonctions. Il est une adaptation aux distributions de valeurs dans l'espace et un indicateur de l'intégration territoriale et de la cohérence objective du territoire

Méthodologie recherche

Notre méthodologie de recherche peut être résumée en trois étapes suivantes :

La première étape : qui consiste une approche descriptive, (recherche bibliographique et documentaire ; nous avons effectué des lectures théoriques (ouvrages, revues, articles, rapports ...etc.), et en plus des recherches sur les sites internet. La deuxième étape : afin de

Introduction générale

vérifier nos hypothèses de départ, nous avons suivie une approche analytique, dont nous avons effectuer en premier temps une collecte des données concernant l'état des composantes matérielles et immatérielles de système du transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou auprès des organismes concernés représentés par la Direction des Travaux publics et la Direction des transports de la wilaya, ainsi que les gares routières et ferroviaires de la wilaya de Tizi-Ouzou, et puis en deuxième lieu nous avons procédé à la diffusion d'un questionnaire adressé aux usagers du transport public interurbain de la wilaya de Tizi-Ouzou pour un échantillon composé 100 usagers réalisé dans des différents stations et arrêts de 6 villes de la wilaya telle que Azazga, Azeffoun, DBK, EAH, centre ville de Tizi-Ouzou, Draa El Mizan.

Objectif de travail

Notre thématique à pour but d'étudier et d'analyser l'implication de l'utilisation de transport public interurbain sur le développement et la transformation de la qualité de vie des habitants dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Structure de travail

Ce mémoire est structuré en trois chapitres dont le premier en premier lieu nous allons présenter une réflexion générale des services publics, ainsi ces principes et missions, et du service public de transport, dans un second lieu, nous allons porter un éclairage sur la réglementation et l'organisation de transport en Algérie. Le deuxième chapitre présente une description générale de la wilaya de Tizi-Ouzou divisé en deux sections : la première consiste est la présentation de la situation et les équipements dont dispose la wilaya, la deuxième partie consacrée à l'étude de l'état des infrastructures du transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Le dernier chapitre est, quant à lui, consacré à l'analyse de résultat de l'enquête en essayant de faire ressortir le rôle et l'implication de système du transport public interurbain dans transformation des modes de vie et de l'emploi.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Introduction

Les pouvoirs publics ont pour un but la satisfaction de l'intérêt général et économique et sociale est l'objectif principal de l'Etat. Pour atteindre cet objectif, l'Etat veille à satisfaire les besoins de la population et mettre à disposition des moyens, biens et services nécessaires. Cette mission de l'Etat s'accomplit principalement par les différents services publics qu'il fournit aux usagers en vue de répondre aux divers besoins sociaux et économiques. Afin d'effectuer cette mission avec succès, ces différents services publics doivent répondre aux principes fondamentaux d'égalité, la continuité et d'adaptabilité.

Dans ce chapitre, dans un premier lieu nous allons présenter une généralité sur les services publics, ainsi ces missions et principes, dans un second lieu, nous allons porter un éclairage sur la réglementation et l'organisation de transport en Algérie.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Section 01 : généralité sur le service public du transport

Dans cette section, nous allons présenter dans un premier lieu la notion de service public. De ce fait, nous abordons les points suivants :

- La notion de service public ;
- Les missions de service public ;
- Les principes de service public ;
- Les modes de gestion de service public ;

Dans un second lieu, il faut porter à expliquer et définir la notion de service public en réseau ainsi que la notion de réseau et en fin, les caractéristiques de service public en réseau.

I- Réflexion conceptuelle sur les services publics

Il est difficile de donner une définition précise, complète et objective des services publics, car cette définition devrait s'appliquer à des services divers par leurs natures, leurs objets et leurs objectifs, etc. Les services publics n'existent que pour répondre aux besoins des utilisateurs (usagers, consommateurs), des citoyens et de la société (à chaque niveau d'organisation de celle-ci).¹ A l'origine de service public était une conception juridique dont elle a longtemps uniquement préoccupé les juristes, elle est née en France où cette notion est théorisée par le juriste LEON DUGUIT (1928).² Le service public a longtemps été le critère d'identification de la compétence de la juridiction administrative. Il peut être jugé comme toute fonction à exercer ou une mission à assumer, conformément à une activité épuisée que quelque organes prennent en charge. Non pas uniquement en motif de la qualité publique d'un organisme que la notion de service public est jugée comme l'un des causes du droit administratif mais avant tout en si grande quantité d'activité d'intérêt général.

Dans une première période, la doctrine (L. DUGUIT, G. JEZE) a considéré qu'il y avait identité entre le service public et les personnes publiques (spécialement l'État), ce qui entraînait l'application du droit administratif et la compétence du juge administratif. Elle s'appuyait en particulier sur l'arrêt Blanco (T.C. 8 février 1873). Selon cette conception, le service public était à la fois un organe (personne publique) et une fonction (activité publique).

¹ BAUBY Pierre, 2011, « Service public, services publics », Direction de l'information légale et administrative. P199.

² LEVEQUE François, 2000, « Concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public », in Thierry Kirat et Evlyne Servenin « Vers une économie d'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action. » Paris. CNRS Editions, p 01.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Devant l'absence de définition substantielle d'origine juridique de la notion de service public, l'économie a été appelée la rescousse pour tenter de la caractériser. Les tentatives les plus approfondies sont celles proposées dans le rapport Martinand-Lorenzi (1995) et dans le rapport Cohen-Henry (1998). Ainsi, pour Martinand-Lorenzi (1995), la notion de service public se rattache aux concepts de monopole naturel et de biens collectifs. Ces deux concepts décrivent des situations dans lesquelles l'état de concurrence parfaite ne correspond pas à un optimum de Pareto et n'aboutit donc pas la maximisation du bien-être social³.

Le concept de monopole naturel fait référence aux services publics à caractère industriels et commerciaux qui sont accessibles tous sans discrimination ou exclusion (propriété de non-exclusion) et dont la consommation par un individu n'entraîne pas une moindre disponibilité pour les autres (propriété non-rivalité), ils recouvrent les services non marchands comme la défense nationale. Selon Henry (1998), les activités et les missions du service public sont caractérisées par la double composante d'efficacité et d'équité, elles contribuent de ce fait la réduction d'inégalités liées aux revenus ou à des handicaps physiques et la cohésion sociale afin de pallier aux défaillances du marché. Henry insiste en particulier sur la correction des externalités liées à l'occupation déséquilibrée du territoire grâce à certains services qui participent à rendre l'aménagement du territoire plus efficace.⁴

Le Conseil Economique Social et Environnemental dans un rapport de 2006, définit le service public comme une activité d'intérêt général, « qui présente des caractéristiques telles, au regard des nécessités de l'organisation sociale et des besoins des usagers, qu'elle ne peut être assurée par le seul jeu du marché et qui appelle une prise en charge quasi exclusive » par la puissance publique. La notion de service public recouvre toutes les activités d'intérêt général d'utilité et d'autorité publique par ailleurs nous assistons à une diversité des termes. Afin d'accomplir la mission principale de service public. Ces derniers doivent répondre aux principes fondamentaux spécifiques des services publics. Ainsi, pour répondre aux divers besoins des usagers, ils existent des diverses catégories des services publics.

I-1 Mission de service public

L'expression est fixée en jurisprudence par un arrêt (TC, 28 mars 1955, Effimieff, Rec.617), qui affirme qu'une association accomplissait « dans l'œuvre de reconstruction immobilière une mission de service public ». L'emploi de cette expression est courant en

³LEVEQUE François, 2000, *Op. Cite*, p 08

⁴ IDEM.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

théorie juridique comme en jurisprudence. Cependant, il ne faut pas s'y tromper. La notion de mission de service public n'est qu'une conséquence de la dissociation entre notion organique et notion fonctionnelle de service public. Elle constitue une variété particulière de la notion fonctionnelle. On peut en effet distinguer, dans la fonction, ce qui relève de l'activité, de ce qui relève de la finalité. La mission de service public n'est en fait, au sens strict, que le but de service public.

- **L'intérêt général :**

On peut alors caractériser la mission de service public en disant qu'elle consiste à satisfaire les besoins d'intérêt général. Mais en raison de la conception subjective de la théorie du service public depuis l'Ecole de Bordeaux, cette précision n'en est pas une, l'intérêt général n'étant pas déterminable de l'extérieur, de manière objective. Il faut donc ici renvoyer à l'étude de la prestation de service public et du droit positif en matière de création des services publics.⁵

Le service public est à vocation à satisfaire un besoin d'intérêt général. À l'origine, il était défini comme une activité d'intérêt général exercée par une personne publique. Puis, il a été admis qu'une activité de service public pouvait aussi être gérée par une personne privée dès lors que les conditions pouvaient être réunies :⁶

- L'activité exercée présente un caractère d'intérêt général ;
- Elle s'exerce sous le contrôle d'une personne publique et la personne privée qui l'exerce est dotée de prérogatives de puissance publique.

Il est possible de garantir de façon générale, qu'une puissance économique se voit attribuer des objectifs en des obligations d'intérêt générale ou de service public ; vis-à-vis les diversités d'apparence et de contenu de la notion d'intérêt général ou public à travers les pays.

Dans les cas où l'initiative privée n'assure pas l'acquisition d'un intérêt général, là c'est aux autorités publiques d'intervenir d'une manière directe ou avec des intermédiaires afin que le service rendu soit conforme à l'intérêt général. Selon Henry (1998), les activités et les missions du service public sont caractérisées par la double composante d'efficacité et

⁵ Gilles J.GUGLIELMI, 2000, « Une introduction au droit de service public », document n'est pas mis à jour de puis 1994, consulté le 11/10/2017 sur <http://www.guglielmi.fr>. P 09

⁶ Jean-Claude ZARKA, 2015, « l'essentiel du droit public », édition Gualino lextenso, chapitre8, P 77.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

d'équité, elles contribuent de ce fait à la réduction d'inégalités liées aux revenus ou à des handicaps physiques et à la cohésion sociale afin de pallier aux défiances du marché.

- **L'équité :**

Cette notion est reliée à la notion de justice sociale, elle fait référence à la cohésion sociale et au sentiment de mieux vivre ensemble dans un territoire. Le fonctionnement équitable a pour corollaire la règle d'égalité et la règle de neutralité. La première condamne toutes les discriminations fondées sur des considérations étrangères au service public : tous les usagers doivent être placés sur un pied d'égalité tant du point de vue des droits que du point de vue des devoirs. La seconde impose au service public l'impartialité au plan politique comme religieux.

- **L'efficacité :**

Economiquement la notion d'efficacité fait illusion à une utilisation afin d'améliorer le rendement du service public.

En peut donc, résumer les missions des services publics dans la collaboration à la réduction des inégalités et à la cohésion sociale d'une façon générale, pour acquérir ces buts, ces mission doivent être mises en œuvre en montrent les principes fondateurs qui régissent tout les services publics.

I-2 Les trois principes directeurs du service public :

- **Le principe de l'égalité devant le service public.**

Le principe d'égalité qui régit le fonctionnement des services publics est une conséquence du principe d'égalité devant la loi, inscrit dans la Déclaration des droits de l'Homme de 1789 (art. 1er « Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits. Les distinctions sociales ne peuvent être fondées que sur l'utilité commune »). Ce principe d'égalité est au minimum une garantie d'égalité juridique, c'est-à-dire une égalité de statut entre usagers, et éventuellement entre contractants. Le principe d'égalité devant le service public est en même temps un principe général du droit consacré par la jurisprudence administrative indépendamment de toute référence à un texte.⁷

⁷ Gilles J.GUGLIELMI, 2000, op.cit, p10.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Ce principe de valeur constitutionnelle, qui impose que le service public soit le même pour tous les usages, peut toutefois être modulé. L'égalité est au minimum une indemnité d'égalité juridique, ce que veut dire une égalité des règlements entre usagers, d'une manière éventuelle entre contractants, le principe d'égalité en présence de service public et en même temps un principe général du droit sanctionnée par la jurisprudence administrative en faisant abstraction de tout référence à un texte.

Le principe de la continuité en Algérie est justifié par l'article ou de la loi 01-03 du 7 août 2001 portant orientation et organisation du transport terrestre qui indique : « le système des transports 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 en termes de sécurité, disponibilité de moyens de transport, de coût, d'accessibilité. ».

- **Le principe de la continuité du service public.**

Le principe de continuité était dans la théorie juridique du début du siècle d'une importance exceptionnelle. C'est d'ailleurs le seul que Rolland désigne expressément du terme de "loi". Aujourd'hui, ce principe semble passer au second plan, probablement parce que cette continuité ne pose plus, dans les faits, en raison de l'extension de l'intervention publique, du niveau économique et de l'expérience de gestion, de véritable problème. Il ne faudrait pas cependant oublier sa nature profonde, ni l'utilisation que l'on en a relativement à d'autres principes du droit public.⁸

Ce principe de valeur constitutionnelle impose un fonctionnement continu de service public. Le principe de continuité est l'action assidue et constante de service public, qui s'estime par rapport au motif de service, elle sous-tend tout union de lien de reconnaissance professionnel : obligation d'assurer à titre exclusif et personnel sa fonction, obligation d'assurer le libre accès au service public. La continuité est liée à l'essence même de service public. Si la collectivité publique a jugé utile d'ériger une activité en service public pour satisfaire un intérêt général. Le service doit fonctionner de manière continue et sans heurt dans tout point de territoire national (dimension spatiale) et à tout moment (dimension temporelle) pour satisfaire effectivement les usagers concernés.

⁸ *Idem.*

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

En Algérie, ce principe est justifié par l'article 08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier voyageurs : « le transporteur est tenu d'exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé. ». Ainsi, selon l'article 14 du cahier des charge fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes : « le transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire. ».

- **Le principe de mutabilité du service public.**

Bien qu'on la rattache souvent au principe d'égalité, la gratuité n'est pas un principe général du régime de service public. Certains services exclusivement financés par l'impôt sont sans doute gratuits pour l'utilisateur ou bien les contributions éventuellement demandées aux usagers sont très modiques. Pour d'autres comme les transports en commun, la charge financière est répartie entre les usagers et les contribuables dans des proportions variables. Quoiqu'il en soit, en droit la "gratuité" du service public correspond seulement à son financement par l'impôt et non pas par un prix perçu sur les usagers⁹.

Ce service d'adaptation continue ou de mutabilité a vocation à permettre au service public de s'adapter aux évolutions de la société. Ce principe, qui est en corollaire du principe de continuité du service public, peut justifier la création comme la suppression d'un service public. Les usages d'un service public ne peuvent s'opposer à ces évolutions. Ils ne possèdent pas le droit au maintien du service public.

L'analyse des textes et de la jurisprudence a fait naissance au principe d'adaptation de nouveau de l'efficacité constante des services publics. D'une manière plus large, ce principe de mutabilité est question de fonctionnement de service public qui se compose de renvoyer dans l'organisation et le fonctionnement de ce dernier, les variations et les évaluations concernant l'intérêt général.

C'est ce principe d'efficacité qui conduit à la création, à l'adaptation et à la suppression des services publics. Il est donc à la fois un principe de vie et de survie des services publics. Ce principe de mutabilité en Algérie est justifié par l'article 03 de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres : « le système

⁹ *Idem.*

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement. »

I-3 Les modes de gestion des services publics :

- **Les modes de gestion des services publics par une personne publique.**

On ramène généralement à trois les modes principaux de gestion des services publics ;

- La régie, par laquelle la collectivité territoriale qui a créé le service public n'assure elle-même la gestion, avec ses propres moyens matériels, humains et financiers ;
- Le procédé de l'établissement public par lequel une institution publique spécialisée, créée par voie législative ou réglementaire, se voit confiée une mission de service public (dévolution statutaire de service public) ;
- La concession, technique par laquelle la collectivité publique concède la gestion d'un service public à une personne privée et qui s'analyse en une dévolution contractuelle du service public¹⁰.

En étudiera successivement le procédé de la régie, l'établissement public et le groupement d'intérêt public.

- **La régie**

La régie a été pendant longtemps la seule forme de gestion connue, apparaissant souvent comme le mode normal d'exécution du service public par l'État et les collectivités. Dans ce cas de figure, le service concerné est géré directement par la collectivité, qui a la maîtrise complète de sa gestion sur les plans financiers et administratifs et qui affecte une série de moyens humains pour son exécution. Au niveau local les régies sont créées par délibération des conseils territoriaux mais dans des conditions bien encadrées : il doit y avoir situation de monopole de fait (pour les transports par exemple), buts de police (hygiène, bains-douches) ou circonstances particulières, notamment économiques, qui exigent la création de services publics locaux (campings ou restaurants). Les bibliothèques ne font bien sûr pas partie de ce type de services.¹¹

¹⁰ Joël CARBAJO, 1997, « droit des services publics », 3^e édition, troisième partie « les modes de gestion des services publics », édition MEMENTOS DALLOZ, France, p78

¹¹ GIRAUDON Anne, 2010, « La notion de service public », mémoire d'étude, sous la direction de M. François Rouyer-Gayette, école nationale supérieure des sciences de l'information et de la bibliothèque, France, p15, consulté le 25/10/2017 sur <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr>.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Les collectivités publiques peuvent exploiter elles-mêmes un service public, on dit que ce dernier est géré en régie. C'est le cas des services publics qui correspondent aux fonctions régaliennes de l'Etat (police, justice défense). Le service public se trouve géré avec les biens propres de la collectivité et ne dispose pas de la personnalité moral. Ce procédé est utilisé aussi bien par la gestion des SPA que pour celle des SPIC. Par ailleurs, l'article 6 de la loi 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale a étendu le champ des régies à tous les niveaux de collectivités territoriales.

- L'établissement public

Le procédé d'établissement public est apparu au milieu du XIXe siècle et s'est spectaculairement développé après la première guerre mondiale et encore après 1945, dans le secteur économique en particulier : c'est le statut qu'ont adopté la plupart des entreprises nationalisées. Ce mode de gestion l'a emporté sur la régie car il préserve l'autonomie et l'indépendance des organisations, son fonctionnement plus proche de celui des entreprises privées allège aussi parfois la lourdeur des structures.

L'établissement public est une personne de droit public agissant dans un domaine spécialisé de l'action administrative et placée sous la tutelle d'une collectivité publique, qui exerce sur lui un pouvoir d'orientation et de contrôle : droit de regard sur les décisions les plus importantes ou tutelle technique, contrôle sur l'engagement des dépenses ou contrôle financier, contrôle sur les paiements par l'agent comptable et vérification a posteriori par la Cour des comptes¹².

La gestion d'un service public peut être confiée à un établissement public, lequel constitue une personne morale de droit public dotée d'une autonomie administrative et financier, à la différence de la régie. L'établissement public se caractérise aussi par le principe de spécialité. On distingue l'établissement public chargé d'un service public administratif (EPA) de l'établissement public chargé d'un service public industriel et commercial (EPIC) :

- Certains établissements sont dits « à visage inversé » car ils sont qualifiés d'EPIC alors qu'ils sont chargés d'un service administratif. Si la qualification initiale de l'établissement public ne découle pas de la loi, l'établissement pourra être requalifié par le juge ;

¹² Jean-Claude ZARKA, 2015, *Op.cit.* p79.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- En fin, il existe des établissements publics qui sont dits « à double visage » car ils vont exercer à la fois des activités industrielles et commerciales et des activités administratives. C'est le cas en particulier des chambres de commerce et d'industrie ou encore de l'Office national des forêts (ONF)¹³.

- **Le groupement d'intérêt public**

Le groupement d'intérêt public (GIP), qui est une personne morale de droit public, permet à des partenaires publics et privés de mettre en commun des moyens en vue de missions d'intérêt général. Le GIP ont été institués pour la première fois par la loi du 15 juillet 1982 pour les seuls besoins du secteur de la recherche. Les GIP, qui interviennent dans de nombreux domaines de l'action publique (l'environnement, la santé, la justice), ne peuvent être créés que pour l'exercice d'une activité d'intérêt général à but non lucratif. Leur convention constitutive doit être approuvée par l'Etat.

Le groupement d'intérêt public est régi par des règles spécifiques caractérisées par l'absence de cadre réglementaire prédéfini. De ce fait, les dispositions relatives aux GIP ont été fixées par la pratique et définies dans leurs conventions collectives. Cet outil juridique est très avantageux pour les partenaires locaux. Tout d'abord, il confère une existence juridique autonome à la structure qui est transformée en personne morale de droit public. Ensuite, il offre une grande souplesse dans les modalités d'organisation et de fonctionnement. Enfin, il permet d'associer des acteurs privés. Les GIP sont institués par le législateur pour répondre à des objets précis (exemple GIP Maison de l'Emploi).¹⁴

- **Les modes de gestion des services publics par une personne privée :**

Le principe de la délégation de service public à un gestionnaire privé est apparu à peu près en même temps que l'établissement public. La délégation peut s'effectuer selon plusieurs modèles, dont la "concession", forme dans laquelle le concessionnaire exploite le service public à ses risques et périls, moyennant rémunération. Des concessions anciennes comme la construction et l'exploitation du réseau ferroviaire ont été transformées, mais le procédé a subsisté.

¹³ *Idem.*

¹⁴ Carole DELGA, députée de Haute-Garonne et Monsieur Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, député de Lozère, Paris 2013, RAPPORT « Mission pour l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des services au public dans les territoires fragiles ».

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

La formule plus générale de "convention de délégation de service public", créée par les lois du 6 février 1992 et du 29 janvier 1993 consiste en un "contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation". Parmi les formes de délégations, il existe des associations purement administratives mais démembrées de l'administration, et des associations chargées de la gestion d'un service public, certaines détiennent en tout cas de larges prérogatives de puissances publiques. La délégation est devenue un procédé normal d'externalisation de la gestion du service public, la gestion déléguée est particulièrement importante au niveau local¹⁵.

A partir de 1921 le tribunal des conflits à singier, que des personnes morale de droit public pouvaient se livrer à la gestion de certaines activités dans les mêmes conditions qu'une entreprise privée (22 janvier 1921, « affaire du bac d'Eloka »), le conseil d'Etat a jugé dans son arrêt caisse primaire Aide et protection du 13 mai 1938 que des personnes morales de droit privé pouvaient gérer des missions de service public¹⁶. La dévolution du service public à une personne privée peut se faire soit par une délégation unilatérale, soit par la voie contractuelle :

- La délégation contractuelle du service public à une personne privée implique la conclusion d'un contrat entre l'autorité délégante et le délégataire. Les principales formes de délégation contractuelle sont la concession, l'affermage et la régie intéressée.
- La délégation unilatérale de service public à une personne privée. L'autorité publique va concéder la gestion d'un service public à une personne privée par un acte unilatéral. Ce mode de gestion déléguée s'est développé au profit d'associations type loi de 1901
- (Associations communales de chasse, fédérations sportives), au profit des ordres professionnels (ordre des avocats, des médecins, des pharmaciens...) ou encore des sociétés (par exemple France télécom qui gère le service public des télécommunications)¹⁷.

Le service public est donc géré :

- Soit par une personne publique territoriale agissant directement (procédé de la régie) ou par le biais d'un établissement public (procédé de gestion indirecte) ;

¹⁵ GIRAUDON Anne, 2010, op cit, p16

¹⁶ Jean-Claude ZARKA, 2015, Op cit, p81

¹⁷ Idem.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- Soit par une personne privée, physique ou morale, assurant elle aussi une gestion indirecte du service public¹⁸.

II- Service public en réseau

La notion de service public, tout au moins du service public en réseau a connu un caractère « quasi organique » durant les trente glorieuses et même après la seconde guerre mondiale. Il faut donc aussi faire référence à la notion du réseau pour appréhender la nature de service public du point de vue économique. Le service public peut être abordé sous un angle économique ou physique, mais pour comprendre cette notion, il faut qu'en donner une définition technique et économique des réseaux.¹⁹

II-1 la notion de réseau

Le réseau est le concept que l'on trouve indistinctement dans les disciplines scientifiques diverses aussi bien sociales que techniques. La diversité d'approches repousse davantage une vision claire et forte des réseaux qui ont pour vocation l'organisation de la fourniture de divers services, dans un territoire qu'ils contribuent à aménager et à structurer de manière corrélative, en d'autres termes l'ingénieur et l'économiste n'ont pas la même appréhension d'un réseau mais leurs visions enrichissent mutuellement.

- **Définition technique des réseaux.**

Pour l'ingénieur, le réseau est l'interconnexion des équipements complémentaires, coopérant entre eux afin de transporter des flux de personnes, de matière, d'énergie, ou d'information, et d'acheminer les flux d'une origine vers une destination. Sous cet angle, ce sont l'organisation physique et de l'inscription dans l'espace qui dominent et sous-tendent les questions que se pose l'ingénieur lorsqu'il planifie, construit ou développe un réseau.²⁰ L'ingénieur privilégie une approche analytique et systématique tournée vers l'agencement interne du réseau et ancré sur une représentation physique.

¹⁸ Joël CARBAJO, 1997, Op.Cit, p.97.

¹⁹SEDIKI Abderrahmane, 2010, « Déréglementation des services publics en réseau et les comportements récents des opérateurs historiques : cas des choix stratégiques de la SONELGAZ face à la déréglementation de l'industrie électrique en algérien. », mémoire de magister, UMMTO.

²⁰ Curien NICOLAS, 2000, « Economie des réseaux », édition : LA DECOUVERTE, P.05.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- **Définition économique des réseaux.**

Selon Nicolas, pour l'économiste, l'organisation physique de réseau et son inscription dans l'espace ne peuvent certes pas être ignorés. Mais leur analyse doit se faire du côté des caractéristiques intrinsèques de l'activité. Nicolas Curien définit « l'intermédiation » comme la propriété maîtresse que l'économiste attache aux réseaux. Considéré sous cet angle, le concept de réseau se rapporte aux grands réseaux de transport, énergie et télécommunication. L'économiste développe une approche systématique reposant sur une représentation morphologique centrée sur la finalité économique de réseau en tant que support d'échange entre les agents.

Le réseau existe donc quand les modes d'organisation entre acteurs économiques sont imparfaitement mis en relation par le marché. Il est donc ce que Nicolas Curien appelle très justement « un système technico-économique » complexe dont la fonction est de mettre en relation des fournisseurs et des consommateurs de certains services », c'est-à-dire les deux visions sont complémentaires car dans l'analyse économique des réseaux les paramètres techniques ne peuvent pas être détachées de celles du marché, du fait que les deux types de paramètres se déterminent et se rétroagissent ensemble, l'économiste ne peut pas lancer son travail sans prendre en considération le rôle et l'avis de l'ingénieur et ce dernier ne peut pas faire fonctionner son réseau d'une manière purement technique ou technologique donc il doit admettre que les paramètres économiques sont aussi porteurs de changements.

- **Définition du service public en réseau**

L'électricité, l'eau, le transport aérien et ferroviaire, le téléphone, Internet autant de services qui font partie de notre environnement quotidien et qui ont en commun de reposer sur des infrastructures de réseaux. Ces différents services, devenus incontournables pour les entreprises et les particuliers, peuvent être qualifiés de services en réseau. Selon une typologie plus fine avancée par Economides (1996), on peut distinguer dans les services en réseau, ceux reposant sur des réseaux de communication (transport, télécommunication) et ceux reposant sur des réseaux de distribution ou de diffusion (énergie, eau, télévision).

Dans le premier cas, les services sont possibles ou disponibles dans les deux sens : un abonné au réseau téléphonique peut émettre un appel ou en recevoir, un passager d'une compagnie aérienne peut effectuer un trajet entre deux villes dans un sens ou dans l'autre. Dans le second cas, les services sont à sens unique : un abonné au réseau électrique ne peut

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

que recevoir de l'électricité, un téléspectateur ne peut que recevoir des chaînes de télévision par voie hertzienne.²¹

Les besoins sociaux et le développement économique du vingtième et de nouveaux siècles font que tout citoyen prétend à un minimum de prestations et d'infrastructures publiques. Les premières correspondent aux exigences tant de l'Etat de droit (services publics de la sécurité et de la justice, par exemple) que l'Etat-providence (notamment : services publics de l'enseignement, de la santé et de l'assistance sociale), les secondes correspondent aux exigences du progrès économiques scientifique et technologique.

Lorsque pour être opérationnelles, elles doivent reposer sur des infrastructures spécifiques, la théorie économique les identifie à travers le terme technique de réseaux, pour l'ériger en une doctrine et en discipline scientifique autonome : l'économie des réseaux ces infrastructures permettant ainsi (d'acheminer à partir d'un faible nombre de sources de production l'électricité, le gaz ou l'eau vers le consommateur final (réseau dit de diffusion) ou de fournir un service de transport ou téléphonie (réseau point à point).²²

II-2 Caractéristiques de service public en réseau

Les activités des industries des réseaux se distinguent par l'utilisation des réseaux afin d'acheminer les biens et services vers le consommateur final, ils concernent les transports (Aériens, ferroviaires, télécommunications, urbain, etc.), postes et télécommunication, radio et télévision, les industries de l'eau, de l'électricité, de gaz naturel²³. L'existence d'une structure de réseau dans un secteur économique donné implique que certaines caractéristiques soient remplies. Ces caractéristiques sont les suivantes :

L'existence de l'économie d'échelle ou d'envergure : Les effets de réseau, des services en réseau est à la recherche du côté de la demande. Les services en réseau sont par nature des services générant des effets de réseau, appelés aussi externalités positives de réseau. C'est à dire que l'utilité ou la satisfaction retirée d'un service en réseau dépend positivement du nombre d'utilisateurs de ce service. Selon Katz et Shapiro (1985), ces effets de réseaux peuvent être de différentes natures ;

²¹Thierry PENARD, Octobre 2003, « Economie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique », (CREREG, Université de Rennes 1.)

²² KHALFAOUI Lynda, 2013, « Gestion durable de service public de l'eau et de l'assainissement dans la ville de Tizi-Ouzou », mémoire master, UMMTO, spécialité Management Territoriale et Ingénierie de Projets,

²³ J.P.ANGELIER, Economie des industries de réseaux, édition PUG, Grenoble 2007, P13

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Les coûts de réseau, des services en réseau tiennent à la structure de coûts de ce type d'activités. Il est important d'établir une distinction entre le coût des services proprement dits (couche haute) et le coût de l'infrastructure sur laquelle reposent ces services (couche basse) ; pour la couche haute il s'agit entre autres de la manœuvre elle-même du trafic et du contrôle aérien pour le transport aérien, la police de la route ou les systèmes téléinformatiques de régulation du trafic dans le cas de transport urbain, phares et balises, logistiques. Et pour la couche basse il s'agit de service de transport des voyageurs et de marchandises ;

Les effets de rétroaction positive, l'existence d'effets de réseau du côté de la demande et d'économie d'échelle du côté de l'offre crée une dynamique de diffusion bien particulière pour les services en réseau de nature informationnelle (et plus largement pour les services numériques présentant des effets de réseau), c'est-à-dire l'offre et la demande des services en réseau vont interagir ensemble selon un principe de rétroaction positive (feedback positif). Pour schématiser, toute hausse de la demande va entraîner une hausse de l'offre qui en retour va stimuler la demande, et ainsi de suite ;

Anticipation des consommateurs et diffusion des services en réseau, en raison des rendements croissants d'adoption et des effets de rétroaction positifs, les services en réseau donnent lieu à des diffusions extrêmes ; les services en réseau connaissent soit un succès total, soit un échec sur le marché visé, mais rarement une situation intermédiaire. Dans le succès d'un service en réseau, les anticipations des consommateurs jouent un rôle crucial. Si les consommateurs anticipent le succès du service, alors celui-ci deviendra effectif. Les phénomènes de rétroaction positive sont donc étroitement associés au concept d'anticipations auto réalisatrices²⁴ ;

- La présence de subventions croisées entre les divers niveaux ou catégories d'activités ;
- séparation des activités de services et de la gestion de l'infrastructure qui devrait éviter les doublons ou les insuffisances en termes d'investissement ;
- La question de savoir si les consommateurs bénéficient d'un effet de club ;
- La définition d'obligations de service public (services essentiels, obligation et sécurité des fournitures) ;
- L'existence éventuelle d'un conflit de frontière entre les services monopolistiques et concurrentiels, introduction de la concurrence dans les services et appel à l'entrée de nouveaux opérateurs ;

²⁴ Thierry PENARD, Octobre 2003, *Op. Cit.*

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- Le secteur étudié fait-il l'objet d'une activité réglementée aux niveaux national ou international, mise en place d'autorités de régulation sectorielles indépendantes. Néanmoins, ce processus de réformes recouvre des modalités très diverses entre les pays ;
- L'inscription territoriale du réseau provoque-t-elle des effets structurants de l'espace ;
- Détermination des facilités essentielles et des modalités d'allocation des ressources rares.

Section 2 : Organisation et réglementation du service de transport public en Algérie.

A travers cette section, il s'agit de présenter, en premier lieu le cadre conceptuel de service public du transport d'une manière générale, et rappellent de ces spécificités, avec la présentation de système de transport et du plan de transport

I- Le cadre conceptuel de service public du transport

Le service public de transport est une activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivité territoriale ou local) ou sous contrôle, dans le but de satisfaire un besoin d'intérêt général par extension, le service public de transport désigne aussi l'organisme qui a en charge la réalisation de ce service. Il peut être une administration, une collectivité territoriale, un établissement public ou une entreprise de droit privé qui s'est vue confier une mission de service public.

I-1 La notion transport

Le transport est une opération physique qui consiste à déplacer des marchandises ou des voyageurs d'un point A (origine) vers un point B (destination) moyennant rémunération. D'après MICHEL SHESTER, le transport est le résultat d'une nécessité de plus en plus élargie de transporter la production agricole et industrielle d'un site de création, d'un site de consommation autrement dit le transport c'est l'ensemble de des dispositions mise en place pour assurer le déplacement des personnes et des bien d'un lieu à un autre. Résultat pour les individus d'une nécessité de déplacer leur personne physique d'un bien à un autre. Larousse définit le transport en général c'est le déplacement de personne ou de bien d'un endroit à l'autre, il prend plusieurs formes selon les moyens utilisés.

Le transport se définit comme le déplacement d'un bien ou d'une personne d'un point à un autre. C'est un bien économique. Techniquement, le transport est davantage un service

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

public qu'un bien, parce qu'il est plus immatériel que matériel, même si on conservera ici l'habitude de le designer du nom de bien. Ce bien présente des caractéristiques propres. Donc c'est l'action ou le moyen de transporter quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre²⁵.

Selon le dictionnaire de droit le transport pris au sens de déplacement de marchandise ou de déplacement de personne, est un contrat qui rangé dans le code civil dans le louage d'industrie aux articles 1779, mais, outre les règles générales qui figurent dans ce code, il fait l'objet de règlements spécifiques ou l'on distingue le transport terrestre, le transport maritime, le transport fluvial et le transport aérien.²⁶ De ces définitions que nous avons citées on définit le transport comme étant l'ensemble des dispositions mise en place pour assurer le déplacement des personnes et du bien matériel d'un bien à un autre et on le qualifie comme un système composé de sous-système correspondant au différent mode. La réglementation Algérienne dans l'article 07 de la loi n° 01-13 du 7 août 2001²⁷ et la loi n°11-09 du 5 juin 2011 (JO 2011-32)²⁸, définit le transport comme étant un service : « les transports publics terrestres de voyageurs continuent un service public ».

- **Le transport public**

En entant tout transport accessible à tous, moyennant des conditions d'accès égales pour tous, donc le service ramassage scolaire, ouvrier, les services privés de tourisme, les services de transport affrétés par une collectivité, une entreprise ou tout autre organisme. L'article 2 de la loi 01-13 du 07 août 2001, définit les transports publics, comme étant « les transports effectués titres onéreux pour le compte de tiers par les personnes physiques ou morales autorisées à cet effets »

- **Transport public interurbain**

Les transports interurbains désignent l'ensemble des réseaux de transports qui ne sont pas organisés dans le cadre d'un PTU. Ils regroupent les transports non urbains relevant du département et les transports ferroviaires régionaux assumés par les régions²⁹.

Les transports publics interurbains sont définis de manière synthétique comme l'ensemble des moyens et actions visant à déplacer quelqu'un d'une ville à une autre. C'est

²⁵ <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/définition/transport/>, consulté le 14/9/2017.

²⁶ <http://www.universailis.fr/encyclopedie/transpport-transports-et-économie/> . Consulté le 03/10/2017

²⁷ Loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres (JO 2010-44)

²⁸ Loi n°11-09 du 5 juin 2011 (JO 2011-32).

²⁹ KRATTINGER M. Yves, 2012, « la délégation aux collectivités territoriales et la décentralisation, sur les collectivités territoriales et les transports » rapport d'information N° 319.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

aussi le mouvement d'un lieu de l'espace à un autre. Le transport public interurbain est plus souvent appréhendé sous l'angle du déplacement, insistant sur le point de vue du voyageur. Fondé par l'hétérogénéité de l'espace, c'est une réponse à un besoin de déplacement, entre deux lieux aux caractéristiques différentes. Ainsi, le transport interurbain est par là même un révélateur de l'organisation de l'espace, et de l'agencement des fonctions. Il est une adaptation aux distributions de valeurs dans l'espace et un indicateur de l'intégration territoriale et de la cohérence objective du territoire

Au niveau international les transports publics interurbains assurent des liaisons de ville à ville sur tout le territoire. Les excursions touristiques peuvent se rattacher à cette catégorie. Si ces catégories de classification sont les plus répondues, elles ne peuvent à elle seules rendre compte de la complexité et de tous les aspects du transport collectif routier. Elles se recoupent, et la nature du trajet effectué, même si elle semble témoigner du type de dessert, n'est pas le seul aspect à prendre en compte. Il faut là aussi se replacer du point de vue de l'usager. En effet, les définitions des termes changent d'un pays à l'autre (van de Velde, 2009). Dans un même pays, les appellations varient entre les différents acteurs de l'industrie, que se soit les opérateurs, les autorités organisatrices de transport, ou encore le gouvernement. Les catégories de transport sont différentes dans le cadre des enquêtes sur les déplacements de la population, ou lors de l'attribution de subvention ou encore lors de l'application de réglementations et de lois.

- **La notion de système de transport**

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

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

du parc, de la diffusion de l'information etc.³⁰ La fonction principale de système du transport et d'assurer la cohésion des entités spéciales, en d'autre termes, assure l'accessibilité à partir et vers n'importe quel point de l'espace considéré.

I-2 Les spécificités de secteur du transport

Le transport conserve des spécificités qui manquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégageons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants :³¹

- C'est un service de consommation intermédiaire, il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de production. Sa demande n'est pas éludable, ou encore à court terme, il n'y a pas de substitution possible à ce facteur.
- Le transport est une autoconsommation mal appréciée par la comptabilité nationale du fait qu'une large part du travail nécessaire au transport est fournie par les usagers eux même qui conduisent leurs propres véhicules.
- Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie, ainsi que la longueur de la période de leur construction, le secteur de transport est dit à fortes indivisibilités, ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.
- Le transport requiert du temps dans la vitesse est un attribut majeur. Les gains de temps engendrés constituent un des principaux éléments du choix du moyen de transport.
- Le transport recouvre une multiplicité de services et peu substituables. La notion de « marché des transports » est une abstraction dangereuse. Elle regroupe en effet des services et des champs d'activité bien différents en termes de demande, d'offre, de technologie, et de coûts. Il faut pour comprendre et agir utilement décomposer le marché des transports entre différents services de transport qui ne sont en rien substituables. Cette observation montre qu'aucun mode de transport n'est en soi supérieur à un autre. Cela dépend du trajet et du besoin de l'utilisateur.

I-3 Le plan de transport :

³⁰ YESGUER, Hichem 2009, « Enclavement des espaces ruraux: approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », thèse doctorat, Université du Havre. Français.

³¹ DIDIER Michel et PRUD'HOMME Rémy (Paris 2007) « infrastructures de transport, mobilité et croissance », documentation française, p15.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Un plan de transport est un outil de planification et de programmation et d'aide à la décision. Établir un plan de transport c'est proposer aux autorités l'ensemble des décisions qu'il convient de prendre dans l'immédiat et dans le futur en matière d'investissement comme d'exploitation (fonctionnement) pour contribuer au développement économique et satisfaire de façon optimale les besoins de la population et des entreprises. Les cinq étapes du plan de transport :³²

- L'analyse de l'existant : offre et demande permet le diagnostic et révèle les insuffisances actuelles ou à terme ;
- La prévision de la demande : quel service à rendre? Comment dimensionner l'offre à fournir? Quelles infrastructures à financer? Quelle prévision de trafic sur chaque mode?;
- La définition de l'offre de transport et l'étude de scénarios : quelles techniques disponibles correspondant au trafic prévisible? Quelle technique d'insertion ?;
- Les investissements nécessaires à court moyen et long termes (politique des autorités publiques) et les ressources à mobiliser pour le fonctionnement – Quelle tarification? Quelles ressources complémentaires?
- Le plan de financement de l'investissement et du fonctionnement.

II- **Réglementation et organisation de service du transport en Algérie**

En vue de répondre au souci d'apporter la meilleure solution aux problèmes de mobilité de personnes, de nombreux textes juridiques et nombreux organismes interviennent.

II-1 **Le cadre législatif et réglementaire du transport public interurbain en Algérie**

Le cadre juridique actuel dans lequel évoluent les transports en Algérie est dicté par la loi n° 01-13 du 13 août 2011, portant orientation et organisation des transports terrestres. Avec le décret exécutif n° 04-416 du 29 décembre 2004, cette loi est l'outil de travail principal des services des transports algériens. Selon le premier article du décret, le plan de transport est considéré comme instrument d'optimisation de l'utilisation des moyens de transports, pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande de transport et de planification d'action d'investissement au niveau local, régional ou national. .

³²DJARMON Lamia & YAICHE Samira, 2016, « calcul du coût de revient d'un titre de transport urbain : Cas de l'ETUSB », mémoire master en sciences économiques, université de Bejaia, P07.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Dans son article n° 6, la loi 01-13 stipule que dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres³³, l'État et les collectivités territoriales sont chargés chacun en ce qui le concerne d'organiser les transports publics. Encore faut-il s'entendre sur la notion de transport public ; l'absence de l'État est flagrante, la part du marché des opérateurs privés sur les services de transports réguliers est de 100 % dans plusieurs wilayas. En 2003, le parc public étatique en termes de places offertes représentait à peine 0,47 % de l'ensemble du parc national en circulation. En Algérie il est plutôt une question de transport collectif, la notion de service de transport public est de plus en plus absente³⁴.

La réglementation de secteur de transports terrestres a connu plusieurs étapes d'évolution après une période transitoire, 1962 à 1967, où l'organisation des transports terrestres a été, pour une large part, fondée sur des textes antérieurs en 1962.

La première étape de 1967 à 1981 l'Etat à exercé le monopole sur les services de transport terrestre comme étant un service public à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités locales. Durant cette période, les tarifs éteint réglementés suite à la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967, portant orientation des transports terrestres. Les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'Etat à certaines catégories sociales.

La deuxième étape de 1988 à 2001 ouverture de marché des transports routiers au secteur routiers au secteur privé suite à la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisations des transports terrestres. Suite à la libéralisation et à la politique de déréglementation opérées dès 1988, les marchés de transports terrestres ont connu des bouleversements en profondeur. Hormis la capitale Alger où l'opérateur principal ETUSA a été préservé, les opérateurs historiques locaux ont fini par disparaître dans la plupart des villes du pays.

La troisième et dernier étape de 2001 à ce jour adoption de la loi 01-13 du 6 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres et qui devait pallier les insuffisances de la précédente loi (LOOTT)³⁵. À travers cette loi les pouvoirs publics définissent les principes et les règles générales de l'activité des transports terrestres des

³³ La loi 01-13 stipule que dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres.

³⁴ YESGUER Hichem, 2009, *Op.cit.*

³⁵ Loi 01-13 du 6 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

personnes et des marchandises. Cette loi contient des dispositions relatives aux modes de transport, à l'organisation des transports, aux infrastructures et équipement, aux infractions et sanctions.

La loi n° 01-13 du 7 août 2001, Cette loi a pour objet de définir les principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestre de personne et de la marchandise. La politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social de défense du territoire national, de protection et sauvegarde de l'environnement et devant viser à rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transport, notamment il doit viser le développement prioritaire des transports collectifs. Dans le cadre de l'organisation de ce système, l'état et les collectivités territoriales sont chargés de :

- Réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités des transports
- Organiser les transports publics
- Promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information.
- Réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires aux transports.
- S'assurer que l'état des infrastructures et équipements répondent aux normes.

II-2 Organisation de transport public interurbain en Algérie

L'organisation des transports publics en Algérie relève de nombreux intervenants : ministères et collectivités territoriales.

- **Les institutions ministérielles (au niveau national)**

À côté du ministère des transports, certains ministères peuvent être amenés, conformément aux textes réglementaires fixant leurs attributions, à intervenir dans le domaine des transports interurbains, du moins lorsqu'il y a interférence avec les secteurs dont ils ont la responsabilité.

- **Le Ministère des Transports**

Le ministère des transports exerce ses attributions dans le domaine des transports qui comprend l'ensemble des activités destinées à assurer le transport des personnes et des biens par voie terrestre, routière ou ferroviaire. Il exerce également ses attributions dans le domaine de la météorologie et des activités qui lui sont directement liées. Entrent ainsi dans le champ de compétence du ministre des transports, les missions relative à la conception, l'organisation,

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

l'exploitation et la météorologie afin de satisfaire la demande dans les meilleures conditions de cout et de qualité de service.³⁶ Le Ministère des Transports intervient dans les secteurs du transport routier et du transport ferroviaire par l'entremise de deux principales fonctions :

La Division des Transports Terrestres : Elle est chargée de conception, de l'élaboration et du suivi de l'application des programmes de formation à la conduite automobile ; de la conception et du suivi de la mise en œuvre du schéma national en matière de prévention et de sécurité, en matière de transport terrestre ; du suivi des organismes et structures chargées des transports terrestre.

Les services déconcentrés : ils sont chargé d'assurer la coordination, l'organisation et la réglementation des transports et de la météorologie. Il est aussi en charge de la réalisation et de la gestion des infrastructures de transports ferroviaires et urbains (métro, tramway, téléphériques, gares routières et ferroviaires, réseau ferré etc....), des équipements d'exploitation des ports et aéroports (gares maritimes, aéroports, tour de contrôle, système de contrôle du trafic aérien, etc....).

L'organisation centrale du ministère des transports comporte huit directions, dont deux spécifiquement en charge des transports terrestres. La Direction des transports urbains et de la circulation Routière (DTUCR) et la Direction des transports terrestres (DTT). Ainsi, le ministère des transports exerce une tutelle sur plusieurs entreprises de transports collectifs terrestre :³⁷

- L'entreprise de réalisation et d'exploitation du chemin de fer urbain pour l'agglomération d'Alger, dite « Entreprise Métro d'Alger » (EMA) et sa filiale ;
- Le bureau d'Etudes des Transports Urbain (BETUR) ;
- La Société Nationale des Transports Urbains (SNTF) ;
- Les Entreprises Publiques de transport Urbain et Suburbain ;
- Le Centre National de la privatisation et de la Sécurité Routière (CNPSR) ;
- L'Etablissement National de Contrôle Technique Automobile (ENACTA).

Selon l'article du décret n° 89-165 du 29 aout1989 fixant les attributions du Ministère des transports, la politique nationale des transports, terrestres, maritimes et aériens, sa mise en

³⁶ Http : www.ministère-transport-org.dz/, consulté le 14/11/2017.

³⁷ HADJAR.N, 2013, « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou », mémoire de master soutenu sous la direction de Pr Malika AHMED ZAID. Tizi-Ouzou, p18-19.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

œuvre et la réglementation afférente sont arrêtées par le ministère des transports. Dans le domaine des transports terrestres, ce dernier assure entre autre les missions suivantes :

- L'exercice des activités de transport national et international de voyageurs et de marchandises ;
- Le développement de la construction, de la modernisation et de l'extension du réseau d'exploitation ferroviaire ;
- Le cadre de l'intervention des opérateurs de transport, les schémas de développement du transport et les systèmes de transports collectifs en milieu urbain.

- **Ministère des Travaux Publics**

Il assure la maîtrise d'avantage des routes nationales même situées dans le périmètre urbain. Le MTP participe également à la réalisation des plans directeurs routiers en collaboration avec les ministères chargés de l'urbanisme et des transports. Il concourt, entre autres, à l'élaboration des plans de transport, des plans de développement des infrastructures ferroviaires et des plans directeurs des grandes infrastructures urbaines de transports. Il participe également à la définition des règles de signalisation routière et à la promotion de la prévention et de la sécurité routière. Le MTP est organisé en une administration centrale ainsi que de directions de travaux publics (DTP) déconcentrées au niveau de la wilaya, en charge de l'entretien et du développement des routes nationales.³⁸

- **Ministère de l'habitat et de l'urbanisme**

Le ministère de l'habitat et de l'urbanisme a la compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain à l'aide des instruments d'urbanisme qui définissent les emprises nécessaires au développement des infrastructures.

- **Ministère du Commerce**

Le ministère des commerces est chargé de délivrer les registres de commerce aux opérateurs et de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter les tarifs des services urbains des transporteurs de voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et collectifs.

³⁸ SAFARZITOUN. M & TABTI-TALAMALI, 2009, Articles, « la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger. Evolutions et perspectives ». Alger. P 48.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- **Ministère des Finances**

Il dispose de larges prérogatives ayant une incidence sur tous les secteurs, les transports par exemple : la dotation budgétaire dédiée aux projets de transport et mettre en place les mécanismes de sujétion de service public pour les transports.

- **Ministère de l'intérieur et des collectivités locales (MICL)**

Le MICL qui intervient par le biais de la tutelle qu'il exerce sur les collectivités territoriales. Les wilayas sont fortement impliquées en matière d'organisation générale, de développement et de gestion des transports et des infrastructures routières à caractère local, d'infrastructures d'accueil des voyageurs et de stationnement.

• **Autres organismes (au niveau local)**

- **Direction de transport de la wilaya**

La Direction des Transports de la Wilaya (DTW) est un organe déconcentré du MT placé sous l'autorité du Wali. Les DTW relèvent du MT concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation et du MICL pour les aspects administratifs. Les directeurs des transports sont des agents du MT. Fixée par le décret exécutif n° 90- 381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des Directions des Transports des Wilayas, la DTW a pour missions principales¹⁶ l'application de la réglementation, la coordination et le contrôle de l'organisation des différents modes de transport, la mise à jour des fichiers des activités des transports terrestres, l'attribution de titres et autorisations d'exploitation du transport, et la mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière, etc. Actuellement, c'est la DTW qui joue le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains puisqu'elle détermine le niveau de l'offre à mettre en œuvre, accorde les autorisations d'exploitation des services de transport en commun et de transport par taxi dans le périmètre du transport urbain. Elle assure, également, l'encadrement et le contrôle des opérateurs de transport exerçant dans le périmètre de transport urbain, met en œuvre le plan de transport urbain ainsi que tout schéma de développement d'infrastructures de transport urbain : tramway, téléphérique, etc.³⁹

³⁹ RAMDINI Samira, Malika AHMED ZAID, et Zohra BOURAS, *Op.cit.* P18

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Le Décret exécutif, n° 90-381 du 24/11/1990, relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports de la wilaya se compose des orientations suivantes :

- Veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transports et à la météorologie ;
- Coordonner et contrôler l'organisation relative aux différents modes de transports ;
- Mettre en œuvre les mesures de prévention et de sécurité routière ;
- Délivrer les titres et autorisation de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle ;
- Mettre en œuvre les mesures de suivi et de contrôle de l'activité d'enseignement de conduite de véhicule ;
- Animer et organiser les travaux des organes chargés des sanctions en matière de transports terrestres ainsi que ceux chargés des licences de taxis, organiser les examens de permis de conduire ;
- Délivrer les autorisations de toute opération de travail aérien et des titres de navigation aérienne ;
- Animer les activités liées à la performance aéronautique ;
- Veiller au bon fonctionnement du réseau météorologique implanté dans la wilaya ;
- Veiller à la protection du domaine public, maritime, des ports et du milieu marin.

- **Les collectivités territoriales**

En vertu du principe de décentralisation des compétences aux échelons infra-territoriaux, la loi n°01-13, dans son article 10, dévolue le développement du système des transports publics terrestres des voyageurs à l'Etat et/ou aux collectivités territoriales. Dans le système administratif algérien les collectivités territoriales sont la wilaya et la commune qui sont régies respectivement par les lois n° 11-10 et n° 12-0717 et ayant des prérogatives en matière d'élaboration des plans de transport de wilaya et de communes et de gestion du système de transport routier et de transport urbain qu'elles ont pleinement exercé avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport. A ce titre, le service public des transports épouse le caractère de service public local dans la mesure où il est créé et géré par des acteurs locaux autonomes dont le pouvoir est circonscrit territorialement.⁴⁰

⁴⁰ *Idem.*

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

La wilaya et la commune ont des prérogatives en matière de transport public qu'elles ont pleinement exercé avant l'ouverture du marché des transports à la concurrence et qu'elles continuent toujours d'exercer. En effet, l'article 6 de la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres stipule que les collectivités territoriales sont chargées en ce qui concerne de :

- La réglementation et le contrôle des conditions d'exercice des activités de transport ;
- L'organisation des transports publics ;
- La réalisation des infrastructures et des «équipements nécessaires au transport ;
- La vérification de la conformité des infrastructures et équipements aux normes requise.

Pour la wilaya de Tizi-Ouzou, c'est le plan de transport de wilaya qui devrait assurer l'organisation du service du transport, prenant en considération la demande, l'offre, et bien sur la nature du réseau dont dispose la région.

II-3 Les opérateurs du transport :

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, on recense un opérateur public de transport interurbain, le SNTF, pour les transports ferroviaires à côté des opérateurs privés de transport interurbain.

- **la société nationale de transport ferroviaire⁴¹**

La société nationale des transports ferroviaires (SNTF) est la société nationale des transports ferroviaires algériens, responsable de la gestion du trafic est des lignes ferroviaires nationales. Elle est créée en 26 Mars 1967 et elle est spécialisée dans le transport de voyageurs et de marchandises. Son réseau s'étend sur 3 572 kilomètres, essentiellement en écartement standard, et dessert les grandes villes algériennes : Alger, Oran, Annaba, Constantine, Stif, etc. La SNTF, étant l'unique opérateur ferroviaire, elle détient le monopole en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer sur tout le territoire national. Elle a été érigée en Etablissement public caractère Industriel et commercial (EPIC) par décret n°30-391 du 01/12/1990, elle a pour mission :

⁴¹ AHMED ZAID M & RAMDINI S, (2013), « Global performance and public services » mission of National Company of the Rail Transport (SNTF) in Algeria in context of charge. Case study, the future of public entreprise, Mission, performance and gouvernance, learning from success and failures, p 12

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- L'exploitation des transports de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du territoire national et sur les territoires limitrophes dans la limite des conventions et accords internationaux en la matière ;
- L'entretien de réseau ferroviaire : voies, bâtiments, installations diverses ;
- La modernisation et l'extension du réseau ferroviaire.

En effet, la SNTF est organisée en fonctions et en régions. Les fonctions principales sont :

- La fonction administration comprenant la gestion du personnel, la gestion comptable et financière, les études générales ;
- La fonction exploitation regroupant la gestion des opérations de transport et la gestion commerciale ;
- La fonction « matérielle » chargée de la gestion de la maintenance du matériel roulant ;
- La fonction infrastructures chargée de l'entretien, du renouvellement, de la modernisation et de la construction de voies. Ouvrages d'art, de bâtiments, et d'installations de télécommunications et de signalisation.

- **les opérateurs privés :**

La déréglementation de l'activité de transport par la loi 88-77 portant orientation et organisation des transports terrestres complétée et modifiée par la loi n° 01-13 a permis la prolifération des opérateurs privés basculant les parts de marché au secteur privé

- **Les entreprises artisanales :**

Comme solution aux insuffisances et à la mauvaise qualité de l'offre de transport de voyageurs proposées par les opérateurs publics, les pouvoirs publics algériens ont décidé en 1987 d'accorder aux particuliers l'autorisation d'assurer des prestations sur les liaisons d'intérêt local, moyennant l'exploitation d'au moins 3 véhicules d'une capacité supérieure ou égale à 180 places. Mais ces dispositions réglementaires n'ont pas été respectées puisque la plupart des opérateurs privés ont commencé l'exploitation des lignes concédées avec des minibus de 24 places, appelés « taxibus ». Il existe peu d'informations sur le transport privé⁴².

- **Le transport pour propre compte (spécialiser) :**

⁴² CHALAYE Nadia Marie LEGAC, 2007, « les transports urbains à Alger, un secteur en gestation », rapport d'expertise, Promotion Addis Abeba. P21

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Cause de la croissance de demande en transport et l'incapacité des Transports Public en Commun Urbain (TCU) publics à la satisfaction des besoins de déplacement de la population a conduit au développement inéluctable des modes et services alternatifs, dont le transport spécialisé des travailleurs et étudiants. Ainsi, pour assurer le transport de leurs travailleurs dans de bonnes conditions et au moment voulu, les grandes entreprises et certaines administrations publiques se sont dotées d'un parc de véhicules de transport en commun considérable⁴³.

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, les opérateurs privés de transport public des voyageurs présents, 5113 opérateurs un nombre global de 5776 véhicules dont 289 inter-wilaya, 2987 intercommunal dont inclus les interurbains, 1997 rural et 473 suburbain/urbain. Les 5776 véhicules de statut privé offrant 116826 places en raison de trois rotations par jour par véhicules.⁴⁴

II-4 Les mécanismes du service public de transport interurbain en Algérie

Dans le cadre d'organisation de service public de transport, la législation en vigueur définit le fonctionnement de ce service en termes d'exploitation, de financement, de tarification et de contrôle.

- **Exploitation de service de transport public interurbain en Algérie**

La réglementation prévoit l'établissement d'une convention entre l'opérateur et l'autorité communale mais dans la réalité cette mesure ne peut être mise en œuvre, les autorités communales ne disposent pas de capacités de gestion suffisantes pour se faire d'autant qu'elles ont le plus souvent affaire à une multitude d'opérateurs individuels. Cette convention s'est ainsi trouver remplacée par une autorisation administrative d'exploitation de la ligne attribuée. De ce fait, la pratique montre que les opérateurs prennent de la liberté dans le suivi de l'itinéraire, le respect des horaires et des arrêts.⁴⁵ Les autorisations d'exploitation de ligne pour les opérateurs privés sont délivrées à deux niveaux :

- Par le ministère des transports pour les lignes d'intérêt national ;
- Par le directeur des transports de wilaya pour les lignes d'intérêt local ;

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ Direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, arrêté au 31/12/2016

⁴⁵ ISLI M. 2002, « l'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », In ouvrage « transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD, Alger, p26.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

La puissance publique joue dans les transports un rôle particulièrement important concernant la gestion des infrastructures et celle du matériel roulant.

- **La gestion des infrastructures :**

La puissance publique joue dans les transports un rôle particulièrement important concernant la gestion des infrastructures et celle du matériel roulant.

L'importance des transports, privés et publics, n'a cessé de s'affirmer au cours de l'histoire en raison de la multiplication des échanges et de l'accroissement de la mobilité. Les collectivités locales sont concernées par les transports routiers de personnes et par une catégorie particulière de transport, les transports scolaires.

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, l'organisation actuelle du transport présente des limites, les pouvoirs publics doivent chercher de nouvelles formes de gouvernance des transports. En tenant compte des caractéristiques de la wilaya de Tizi-Ouzou. L'Etat gère directement les routes nationales et les voies navigables. Pour les chemins communaux, ce sont les collectivités territoriales qui remplissent le rôle. Le cas des chemins de fer est particulier dans la mesure où la gestion des infrastructures et du matériel roulant est confié à une seule entreprise publique, la (SNTF).

- **Financement du transport :**

L'Etat en Algérie, à travers son budget et celui des collectivités territoriales, assure le financement du transport par l'octroi :

- De crédits d'investissement en matière d'infrastructures : routes, voies ferrées, gares, station et signalisations
- De subventions d'exploitation pour les entreprises publiques de transport comme le (SNTF) et les entreprises de transport urbain et suburbain (ETUS).

- **Tarification du transport :**

L'activité du transport est soumise au régime des prix réglementés depuis la prolongation de l'ordonnance 67-130 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres. Le principe de la fixation des tarifs par voie réglementaire a été confirmé par la loi n° 88-17 du 10 mai 1988. A ce titre, les tarifs applicables par chaque mode de transport sont arrêtés périodiquement par l'Etat. Sur la base d'une multitude de textes réglementaires, produit par ministère du commerce dont les principaux sont fixé par :

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

- Décret exécutif n° 96-39 du 15 janvier 1996 portant tarification de voyageurs par route ;
- Décret exécutif n° 98-269 du 29 août 1998 portant actualisation des tarifs de transports de voyageurs assurés par la société nationale des transports ferroviaires ;
- Décret exécutif n° 02-448 du décembre 2002 relatif aux tarifs du transport de voyageurs par taxis individuels et taxis collectifs.

De ce fait, les tarifs pratiqués varient selon le mode de transport et la distance de parcours. Ils diffèrent donc d'un mode à un autre, voir d'un opérateur à un autre. En raison de la multiplicité des tarifs, une politique d'intégration s'avère quasiment impossible.

Tableau 01 : Tarification du transport collectif de voyageurs par km.

Distance (km)	Tarif à appliquer (DA)
00-05 km	20 DA
05-10 km	25DA
10-20 km	35DA
20-30 km	45DA

Source : direction des transports de la wilaya de T.O (DTW) 2018.

Pour le transport collectif de voyageurs dans un rayon de 30 Km maximum, les prix sont fixés à 20 DA pour une place concernant un rayon moins de 5 km, 25 DA entre 05 km et 10km, de 35 DA pour rayon de 10 à 20 km et de 45DA pour un rayon de 10 à 30 km.

Tableau 02: Tarification du transport collectif de voyageurs plus de 30 km.

Distance (km)	Tarif à appliquer (DA//km)
30-100 km	1.55
100-200 km	1.90
200-600 km	1.85
600-900 km	1.75
900 km et plus	1.70

Source : direction des transports de la wilaya de T.O (DTW) 2018.

Pour le transport collectif de voyageurs au-delà de 30km les tarifs sont fixés sur km, 1.55DA/km pour un rayon de 30à 100km, de 1.90 DA/km pour rayon de 100 à 200 km, de 1.85DA/km pour un rayon de 200 à 600 km, de 1.75 DA/km pour un rayon de 600 à 900 km et de 1.70DA/km pour un rayon au-delà de 900 km.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Tableau 03 : Tarifs appliqués par SNTF sur linge Tizi-Ouzou.

Destination	Tarif appliqué (DA)
DBK	20
Tadmait	20
Naciria	35
Bordj Menail	45
Issers	50
Si Mustapha	55
Thenia	60

Source : La Société Nationale de Transport Ferroviaire (SNTF) 2018.

Le tarif minimum appliqué par la SNTF et de 20 DA, sont des tarifs raisonnables comparants avec les autres modes de transport qui sont plus chères.

- **Contrôle du transport :**

Le contrôle des transports est réglementé par la loi n° 01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de la circulation routière qui régit :

- La circulation des différentes catégories d'usagers de voies publiques ;
- Les conditions administratives et les règles de conformité des véhicules et de leurs équipements ;
- La formation des conducteurs ;
- La sécurité routière et la prévention des accidents de la circulation ;
- Les infractions et les sanctions ;
- Les agents habilités à constater les infractions à la police de la circulation routière.

Chapitre I : Organisation et réglementation du service public de transport en Algérie

Conclusion du chapitre

La notion de service public contient l'idée de finalité sociale, de satisfaction des besoins collectifs et peut donc être appréhendée comme pivot du rôle de l'Etat. Le transport en commun fait référence au besoin collectif de déplacement des citoyens. Il engendre un ensemble de services qui sont tous à caractères collectifs puisqu'ils sont indivisibles et s'imposent à tous. Aussi dans la lignée des services collectifs puisqu'il vise la justice sociale.

Les pouvoirs publics Algériens ont adapté des réglementations de prendre les mesures pour améliorer la gouvernance et la gestion des réseaux de transport en s'inspirant des meilleures pratiques du système de transport.

La loi 11-09 du 05 juin 2009 modifiant et complétant la loi 13-01-2001 sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres, afin d'améliorer et mettre une nouvelle approche organisationnelle et institutionnelle de secteur de transport.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Introduction

La wilaya de Tizi-Ouzou est constituée de 1400 villages sur une superficie de 2 958 km² (soit 0.3% du territoire national), et dont 80% en relief montagneux à une altitude moyenne de 800 m. Ce qui influence défavorablement son système de transport et à sur l'accessibilité des zones montagneuses

Lorsque nous parlons de système de transport, nous entendons toutes les composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport. Les composantes matérielles comportent l'infrastructure et le parc roulant (les routes, les gares, les stations ...). Nous allons aborder dans ce chapitre l'état des infrastructures de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mais avant ça nous allons retourner à une présentation générale de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Section1 : Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou est une wilaya d'Algérie en Afrique du Nord. Elle compte 1 142 991 habitants sur une superficie de 2 958 km², la densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou est donc de 386.4 habitants/km².

I- Présentation géographique de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou se situe à 100 kilomètres de la capitale et à 80 kilomètres de l'aéroport international d'Alger, elle s'étend sur une superficie dominée par des ensembles montagneux un potentiel agricole cultivable très faible (32%), une densité de la population et une ouverture sur la mer méditerranée par 70 Kms de côte.

I-1 Situation géographique

La wilaya de Tizi-Ouzou est une wilaya côtière, elle se situe dans la partie nord centre de l'Algérie. Le chef-lieu de la wilaya (la ville de Tizi-Ouzou) se trouve à une centaine de Kilomètres à l'est d'Alger, la capitale. Schématiquement, cette région est un vaste bastion constitué d'une succession de chaîne de montagnes toute d'orientation général Est Ouest et qui emprisonnent des plaines alluviales étroites. Elle est comprise entre les coordonnées angulaires suivantes : 36° 28' latitude Nord ; 36° 55' latitude Nord Est ; 03° 45' longitude Est et 04° 31' longitude Est. Les limites naturelles de la wilaya de Tizi-Ouzou sont fixées comme suit. Elle est limitée par la mer méditerranée au Nord, par la chaîne cristalline du Djurdjura au Sud, par le massif de l'Akfadou à l'Est et par des collines et des vallées à l'Ouest. Pour ce qui est de la consistance territoriale, la wilaya de Tizi-Ouzou, selon le dernier découpage administratif de 1984, compte 21 daïras et 67 communes. Elle s'étend sur une superficie de 2957,93 Km² et est délimitée administrativement par la mer Méditerranée au Nord, par la wilaya de Bouira au Sud, par la wilaya de Bejaia à l'Est et par la wilaya de Boumerdès à l'Ouest. Sa capitale est la ville de Tizi-Ouzou.

Carte 01 : Découpage administratif de la wilaya de Tizi-Ouzou.



Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 04: Répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune.

DAIRA	COMMUNE	SUPERFICIE	
		KM2	%
TIZI OUZOU	Tizi-Ouzou	102,36	3,46%
A. EL HAMMAM	Ain El Hammam, Abi Youcef, Ait Yahia, Akbil	144,89	4,90%
AZAZGA	Azazga, Fréha, Ifigha, Yakouran, Zekri	360,27	12 ,18%
AZEFFOUN	Azeffoun, Aghribs, Ait chaffa, Akrou	319,01	10,78%
BENI DOUALA	Beni Douala, Ait Mahmoud, Beni Aissi, Beni Zmenzer	102,35	3,46%
BENI YENNI	Beni Yenni, Iboudraren, Yatafen	82,74	2,80%
BOGHN	Boghni, Assi Youcef, Bounouh, Mechtras	122,13	4,13%
BOUZEGUEN	Bouzeguen, Beni Zikki, Idjeur, Illoula Oumalou	209,97	7,10%
D.BEN KHEDDA	Draa Ben Khadda, Sidi Naamane, Tadmait, Tirmatine	172,23	5,82%
D. EL. MIZAN	Draa El Mizan, Ain Zaouia, Ait Yahia Moussa, Frikat	239,21	8,09%
L.N.IRATHEN	Larba Nath Iraten, Ait Agouacha, Irdjen	86,73	2,93%
IFERHOUNEN	Iferhounan, Illiten, Imsouhal	84,47	2,86%
MAATKAS	Maatkas, Souk El Thenine	66,15	2,24%
MAKOUDA	Makouda, Boudjima	92,37	3,12%
MEKLA	Mekla, Ait khellili, Souama	129,25	4,37%
OUACIFS	Ouacifs, Ait Boumahdi, Ait Toudert	74,99	2,54%
OUADHIAS	Ouadhas, Ait Bouadou, Agouni Gueghrane, Tizi N'Tlata	139,54	4,72%
OUAGUENOUN	Ouagnoun, Ait Aissa Mimoun, Timizart	141,21	4,77%
TIGZIRT	Tigzirt, Iflissen, Mizrana	166,38	5,62%
TIZI GHENNIF	Tizi Ghannif, M'Kira	76,91	2,60%
TIZI RACHED	Tizi Rached, Ait Oumalou	44,79	1,51%
TOTAL WILAYA	67	2 957, 94	100%

Source : Etabli sur la base des données de l'annuaire statistique 2016.

I-2 Relief

La wilaya de Tizi-Ouzou est caractérisée par un relief montagneux, sur les 67 communes que compte, 51 sont classées en moyenne montagne, dont 42 communes leurs altitude de 400 à 800 mètres, et neuf (09) communes leurs altitudes entre 800 à 1200. Sachant que trois (03) communes sont classées en haute montagne avec des altitudes dépassant les 1200 mètres, et seules 13 communes sont classés en zone de piémont avec des altitudes inférieures à 400 mètres.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

I-3 Climat

Faisant partie d'Algérie du nord, la wilaya de Tizi-Ouzou se situe donc sur la zone de contact et de lutte entre les masses d'air polaire et tropical. D'octobre-novembre à mars-avril, les masses d'air arctique l'emportent généralement et déterminent une saison froide et humide. Les autres mois de l'année, les masses d'air tropical remontent et créent chaleur et sécheresse. Le temps variable, fréquent sur la wilaya est créé par des fronts discontinus, dus à la circulation zonale (d'Ouest en Est) de l'air. L'humidité dans la wilaya est due à des dépressions de front polaire qui balaient les montagnes et provoquent pluie et neige.

II- Démographie

Globalement, la population de la wilaya de Tizi-Ouzou comptait 936.948 habitants au RGPH de 1987, elle enregistre 1 108.709 habitants au RGPH de 1998 et atteint 1.127.166 habitants au dernier RGPH 2008.

II-1 Evolution de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 05: Evolution de la population au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou entre 87/98 et 98et08.

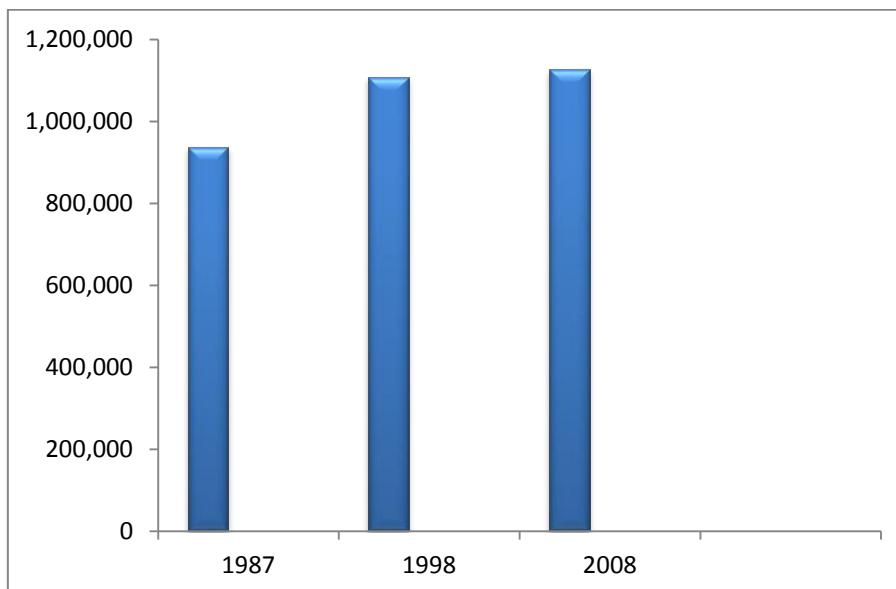
Périodes	1987	1998	Taux annuel moyen	1998	2008	Taux annuel moyen
Wilaya de Tizi-Ouzou	936 948	1 108 706	1.54	1 108 706	1 127 166	0.17
Algérie	22 714 320	29 100 867	2.28	29 100 867	34 080 030	1.59

Source : ONS.

La wilaya de Tizi-Ouzou qui présente ce paradoxe d'un nombre élevé d'agglomérations et d'un petit nombre de villes, illustre bien la difficulté de se fier aux seuls chiffres sur les agglomérations. Par ailleurs, notons que le taux d'accroissement annuel moyen de la population ne cesse de décroître depuis quelques décennies : 2.93% entre 1977 et 1987 ; 1.54 entre 1987 et 1998 et 0.17% entre 1998 et 2008.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 01 : Evolution de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou par RGPH.



Source : Etabli sur la base de données de l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2016.

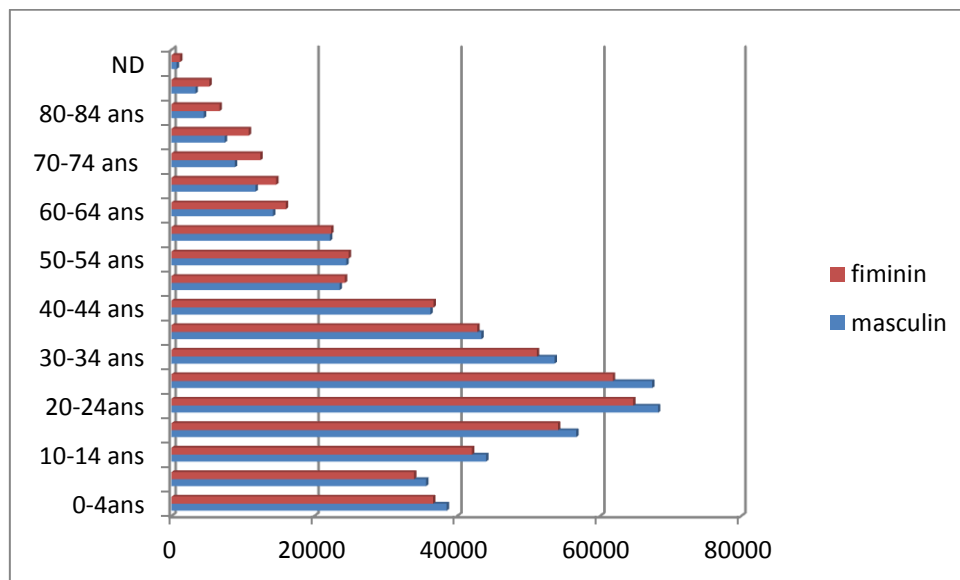
Cette tendance à la baisse du taux d'accroissement est observée également d'une façon sensible pour toutes les communes de la wilaya. Durant la dernière décennie on relève même une déperdition important de la population dans plusieurs localités qui enregistrent pour 37 communes sur les 67 des taux négatifs.

II-2 Population totale par tranche d'âge et par sexe dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La population de la wilaya de Tizi-Ouzou est dans sa grande proportion jeune, 54% de celle-ci à moins de 30, (RGPH 2008), la population âgée de plus de 60 ans ne représente que 10.47 %. La structure par sexe donne une population féminine de l'ordre de 562 409 au RGPH 2008, soit un taux de 49.90 %.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 02 : Répartition de la population totale par tranche d'âge et par sexe au 31/12/2016.



Source : établi sur la base de données de l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2016.

III- Les potentialités économiques de la wilaya de Tizi-Ouzou

L'économie de la wilaya de Tizi-Ouzou est essentiellement à vocation agricole et touristique avec l'existence d'une activité industrielle orientée vers la PME est constituée d'unités de dimension régional et national.

III-1 Les infrastructures industrielles

Les capacités industrielles de la wilaya sont aujourd'hui soumises à de fortes contraintes de restructuration et d'adaptation à la concurrence et à la nouvelle donne économique. Elles présentent, pourtant, des potentialités intéressantes pour des actions d'essaimage, d'externalisation, de sous-traitance ou d'intégration. Les grands réseaux d'utilités (eau, électricité, gaz) sont en place, même si des investissements complémentaires sont nécessaires, dans le gaz en particulier. Les réseaux de télécommunications ont connu, dans la période récente, une forte impulsion. Les capacités industrielles proprement dites sont réparties en trois grands ensembles :

Des grands complexes, appartenant à des entreprises publiques, comptant de 1.000 à 3.000 emplois dans les industries de l'électroménager, du matériel électrique, de la filature et du tissage. Ces complexes industriels sont en phase de restructuration. On peut imaginer

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

qu'une ouverture de capital ou la privatisation, en levant les contraintes financières, puissent permettre d'amorcer des dynamiques de structuration des tissus industriels locaux ;

Un deuxième ensemble est constitué d'entreprises publiques de taille moyenne (de 150 à 400 emplois) dans les activités d'articles scolaires en plastique, la confection, les matériaux de construction, les produits laitiers et l'ameublement. Un troisième ensemble est constituée de PME privées (environ 400), dont le développement, depuis le début des années 1980, a permis une diversification du tissu industriel régional, et une certaine montée en taille et en complexité technologique. Malgré les contraintes marquant encore l'acte d'investir, le secteur privé recèle des potentialités remarquables, qui sont loin d'être exploitées¹.

Il faut aussi mentionner un très nombreux secteur de la micro entreprise qui s'est développé dans les services (transport, maintenance-réparation) le bâtiment, la confection, l'ameublement et la menuiserie, dans le cadre des divers dispositifs d'incitation mis en œuvre. Une restructuration du secteur public, la levée des principales contraintes sur l'investissement privé, sont potentiellement porteurs d'effets de diversification et d'expansion du tissu industriel local, comme le montrent certaines évolutions «spontanées », que nous présenterons plus loin. La wilaya de Tizi-Ouzou ne dispose que d'une seule zone industrielle localisée dans la zone d'influence de chef lieu de la wilaya, ceci démontre encore une fois la polarisation du chef lieu en termes d'investissement industriel pour les projets d'envergure au détriment du reste de territoire de la wilaya.

¹OUSSALEM Mohand Ouamar, « Le développement local dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Potentialités, Contraintes et Perspectives. », faculté de sciences économiques Université de Tizi-Ouzou, Revue Campus N°5

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 06 : Réparation spéciale des industrielles de la wilaya de Tizi-Ouzou.

N°	Zones	Superficie total (HA)	Superficie exploitable	Superficie cédée	Superficie disponible
a. Zac gérées par la Société de Gestion d'Industrie (SOGI)					
1	Draa Ben Khadda	31.78	30.94	30.94	0.00
2	Mouldiouene	4.12	4.12	4.03	0.09
3	Larbaa Nait Iraten	11.17	9.93	6.51	3.42
4	Ain El Hammam	2.25	2.25	1.28	0.97
5	Azffoun	8.82	8.82	8.822	0.00
6	Boghni	12.92	12.89	11.98	0.91
7	Friha	11.27	11.27	9.07	2.2
8	Mekla	12.4	11.49	11.49	0.00
9	Tizi Ghanif	9.09	7.51	4.10	3.41
10	Draa El Mizan	6.74	5.76	3.37	2.39
11	Azazga	34.42	28.80	0.00	28.80
12	Boujima	12.26	10.69	0.00	10.96
TOTAL		175.24	144.47	91.59	52.58
b. Zac gérées par la Société l'Agence Foncière de la Wilaya					
13	Tadmait	23.53	17.01	15.73	1.28
14	Tigzirt	15.29	10.14	10.06	0.08
15	Makouda	4.62	3.68	3.16	0.52
16	Tala Athmen	87	66.06	64.89	1.17
TOTAL		130.44	96.89	93.84	3.05
Total zone activité		305.68	241.36	185.43	55.93
c. Zone industrielle					
17	Oued Aissi	120.73	97.95	97.95	0.00

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2016.

Nous remarquons un déséquilibre dans la répartition des zones d'activités. Les plus importantes d'entre elles, se situent dans la callée de Sébaou ; par contre beaucoup de communes de faibles tailles ne disposent pas de zones d'activités qui ne permet pas l'émergence d'une économie local.

III-2 Tourisme

De par la variété de ses richesses naturelles, la wilaya est considérée comme une des régions les plus touristiques du pays. Elle renferme un potentiel naturel alternant entre un tourisme culturel, balnéaire (région côtière) et climatique (région de montagne) auquel il faut ajouter une richesse artisanale.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

III-3 L'agriculture

Globalement, le domaine agricole est composé des terres labourables (en exploitation ou en jachère), ainsi que les terres non exploitées, mais susceptibles de l'être moyennant des aménagements appropriés. L'espace agricole de la wilaya de Tizi-Ouzou est diversifiée. Nous notons cependant l'importance des terres agricoles labourables qui occupent plus de moitié (51.64%) du domaine agricole. Ces terres qui s'étendent sur 51 048 hectares sont destinées aux cultures maraichères, aux grands cultures, (céréales, fourrages, légumes secs) et à la jachère. Les cultures pérennes occupent une superficie 46 537 hectares. Le verger oléicole s'étend sur plus de 30 000 hectares et représente 71% du verger arboricole de la wilaya. L'arboriculture fruitière s'étend sur 12 153 HA soit 26% du verger arboricole. Alors que la viticulture est très peu pratiquée (moins de 3%).

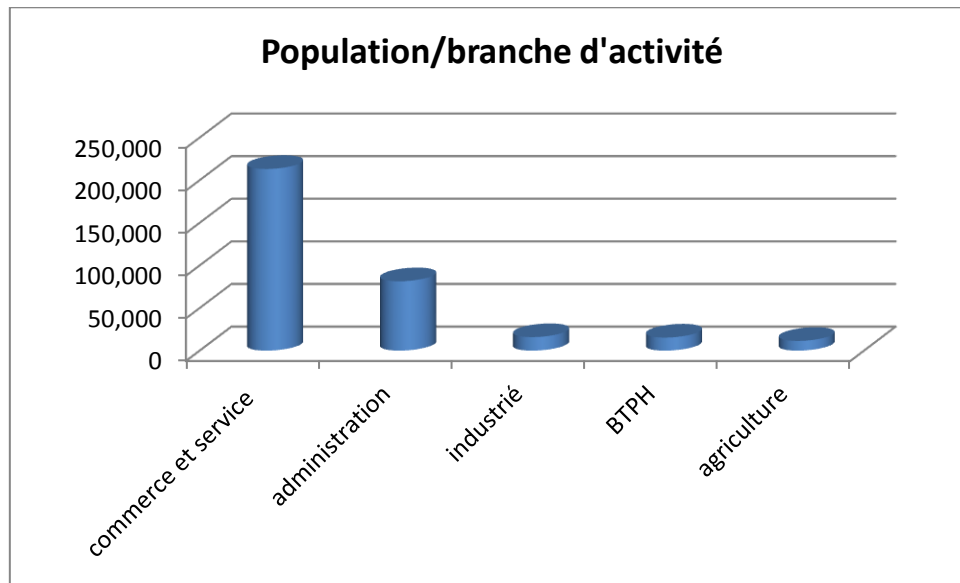
IV- L'emploi

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, l'amélioration de l'emploi ne peut être envisagée à court terme en l'absence de grands projets économique. Ce qui va encore aggraver les déficits existants eu égard la demande d'emploi sans cesse croissante des jeunes qui arrivent sur le marché du travail. Dans le cadre du schéma directeur des zones industrielles et les zones d'activités, la wilaya de Tizi-Ouzou est positionnée dans la région programme « Nord-centre » considérée comme attractive et sollicitée par plusieurs régions du pays. La distribution des bassins d'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou est caractérisée par une forte concentration des activités administratives au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, agglomération chef lieu de wilaya, de daïra et de commune.

Concernant le foncier industriel, la wilaya de Tizi-Ouzou dispose de deux zones industrielles et de 18 zones d'activités, d'une superficie qui dépasse 427 hectares. Les problèmes et les contraintes que rencontrent les investisseurs pour monter leurs projets sont multiples. Il s'agit entre autre de la domiciliation de zone d'activités en zone jachère qui nécessite des travaux de réhabilitation ou de viabilisations. Il s'agit aussi de lots attribués non actés, de lots attribués non exploités et d'opposition, en plus des lenteurs administratives et juridiques qu'endurent les investisseurs de la wilaya.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 03 : Répartition de la population par branche d'activité.



Source : Annuaire statistique 2016.

La structure de la population occupée est surtout dominée par les emplois dans le commerce et service avec un taux de 68.55%, suivi par l'emploi dans l'administration avec un taux de 24.14%, pour l'industrie, BTPH et l'agriculture occupent les dernières places avec un taux qui dépasser pas les 10 %.

V- Les équipements socio-économiques

V-1 Les équipements sanitaires

L'infrastructure hospitalière de la wilaya de Tizi-Ouzou est constituée de 11 hôpitaux (dont 02 fonctionnent en CHU localisés respectivement : centre ville de Tizi-Ouzou et Sidi Balloua et d'une clinique d'accouchement urbain (S'Bihi). L'ensemble de ces infrastructures publiques totalise une capacité de 2 474 lits techniques, soit un taux de couverture de 1.18 lits/1000hab. (y compris le CHU et l'hôpital psychiatrique d'Oued-Assi qui sont des établissements à vocation régionale). Sur le plan des espaces verts, la wilaya dispose de quelques jardins publics et espaces verts situés en grande partie dans la commune de Tizi-Ouzou chef lieu de la wilaya et dans certaines autres communes de la wilaya (à préciser).

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

V-2 Les équipements de l'enseignement et de la formation professionnelle

L'investissement public réalisé dans l'éducation et la formation, sur plusieurs décennies, permet à la wilaya de disposer de cadres, d'ingénieurs, de techniciens, de chercheurs dans un éventail de spécialités très ouvert.

Sur le plan infrastructurel, les équipements de l'enseignement sont répartis en trois cycles primaire, moyen, secondaire et universitaire. En matière des équipements de l'enseignement primaire, la wilaya de Tizi-Ouzou enregistre des effectifs de 78 786 élèves scolarisés et 5 079 enseignants répartis à travers 696 écoles primaires dont 648 fonctionnelles totalisant 3 935 salles de classes. En ce qui concerne, l'enseignement moyen, la wilaya de Tizi-Ouzou est dotée de 170 établissements (écoles complémentaires) d'une capacité totale de 2 601 salles de classe accueillant 82 598 élèves encadrés par 4 734 enseignants. Quant au secteur de l'enseignement secondaire, la wilaya compte actuellement 55 établissements dont 13 Technicoms qui accueillent 38 972 élèves encadrés par 2 570 enseignants.

Concernant les équipements de la formation professionnelle, l'infrastructure actuelle d'accueil de la formation professionnelle se compose de trois instituts nationaux spécialisés (INSFP), 29 CFPA et 11 annexes totalisant, en termes de capacités, 13 600 postes de formation. L'effectif global des stagiaires est de 22 304 dont 12 122 stagiaires en mode de formation résidentielle et 10 182 en apprentissage. Par ailleurs, il y a lieu de signaler l'existence au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou de trois établissements de formation spécialisée ayant une dimension régionale et qui ne dépendent pas du secteur de la formation professionnelle : L'ITHT (Tourisme), l'école paramédicale (Santé) et l'ITMA (agriculture). Ces structures ont une capacité d'accueil totale de 1700 stagiaires.

Enfin, les équipements de l'enseignement supérieur, la wilaya de Tizi-Ouzou est dotée d'une université, dénommée Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou, qui compte huit facultés pour 26 départements spécialisés. Elle a formé plusieurs milliers préciser le chiffre, et compte actuellement 55 246 étudiants, encadrés par plus d'un millier d'enseignants. Les disciplines enseignées couvrent les sciences biologiques et médicales, les sciences économiques et de gestion, les sciences juridiques, les sciences exactes et les différentes disciplines des sciences de l'ingénieur. Une partie de l'encadrement actuel des différentes institutions dans la wilaya est issue de l'université. En outre une dizaine de laboratoires de recherche fonctionnent, assurant l'encadrement de la formation doctorale. Une orientation nette vers les formations de sciences de l'ingénieur et de gestion ouvre des perspectives à une articulation à une dynamique de création d'entreprises, si les mécanismes et les incitations adéquats sont mis en

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

œuvre. En matière d'infrastructures pédagogiques d'accueil, elle dispose de 78 amphithéâtres, 362 salles de travaux dirigés, 122 salles de cours, et 119 laboratoires et ateliers totalisant 45 850 postes pédagogiques. En matière infrastructures d'hébergement, l'université dispose de 17 résidences universitaires d'une capacité théorique globale de 30 280 lits. Elles hébergent actuellement 26 257 étudiants soit 57% des effectifs. Le nombre de filles hébergées est de 18 502, ce qui représente 69.59% du total des effectifs hébergés.

V-3 Les équipements de la jeunesse et sportif

Les équipements de jeunesses et sportif dans la wilaya de Tizi-Ouzou sont présentées par l'ensemble des infrastructures sportives, qui sont des stades omnisports, les stades de foot, les salles OMS, les terrains de sports collectifs, les aires de jeux, les bassins natation. Ajoutant aux équipements sportifs les équipements de la jeunesse existants au niveau de la wilaya sont : les maisons de jeunes, les salles polyvalentes, les auberges de jeunes, les centres de jeunes, les centres sportifs de proximité, les foyers de jeunes.

V-4 les équipements culturels

Les équipements culturels sont constitués par :²

- **La maison de la culture « Mouloud MAMMERI »** : localisée au niveau du chef lieu de la wilaya ; a été inaugurée le 10 OCTOBRE 1975. Ainsi cet établissement considéré comme « la première Maison de Cultures pilote » lancée à l'échelle nationale.
- **Les salles cinéma** : 04 salles de cinéma sont encore fonctionnelles. Elles sont situées dans les communes de AIN EL HAMMAM, TADMAIT, DRAA EL MIZAN, LARBAA NAIT IRATHEN.
- **Les centres culturels** : au nombre de 24 centre culturels.
- **Les bibliothèques et salles de lecture** : ces équipements sont au nombre de 16 dont 3 bibliothèque. Ces équipements sont faiblement représentés dans la wilaya surtout en milieu rural.

² LALEG Aziz, 2015, « Evaluation des politiques territoriales en Algérie par la mise en œuvre d'un système d'information géographique dans la wilaya de Tizi-Ouzou » mémoire présenté pour l'obtention d'un diplôme de magister en aménagement du territoire, université frères MONTOURI Constantine.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Le théâtre régional « KATAB Yacine »** : localisé au chef lieu de la wilaya. Il à été érigé en théâtre régional en 2005. Il est doté d'une salle de spectacle de 1100 places et de 07 halls d'exposition.
- **Ecole régionale des beaux arts d'Azazga** : créée le 1^{er} août 1996, elle est l'une des 05 écoles régionales réparties sur le territoire nationales, issues de la restriction de l'école supérieure des beaux arts d'Alger.

Section 2 : Les infrastructures de transports interurbains dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

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

I- Les réseaux de transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Globalement, le système de transport national est bien développé, aussi bien en infrastructures de base qu'en services de transport, d'opérateurs et de flottes. Le système de transport comprend l'ensemble des modes de transport : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime et le cabotage national, le transport aérien et enfin le transport par canalisation des produits d'hydrocarbures.³ La wilaya de Tizi-Ouzou dotée par un réseau infrastructurel composé des infrastructures routières et des infrastructures ferroviaires.

I-1 Le réseau routier

La route est l'infrastructure de transport terrestre la plus simple et la plus souple, car c'est une infrastructure banalisée du fait qu'elle est utilisable par des usagers de types différents. La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un réseau routier relativement dense. Il couvre un linéaire de 3,5 km pour 1 000 habitants et une densité de 1,45 km de routes pour un km² de superficie.

³AMAMRA Salah, 2005 « Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports. », 25^{ème} session plénière, Rapport, Publication du Conseil National Economique et Social, Avril, 2005. Consulté le 21/11/2017

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Un réseau de transport interurbain de transports et une compétence portée par les autorités organisatrices de transports ; il leur revient d'organiser les transports de personnes entre les différentes villes d'une certaine région, avec éventuellement des liaisons avec les principales villes des régions limitrophes, ou des coopérations entre réseaux interurbains, généralement il s'agit de réseaux routiers.

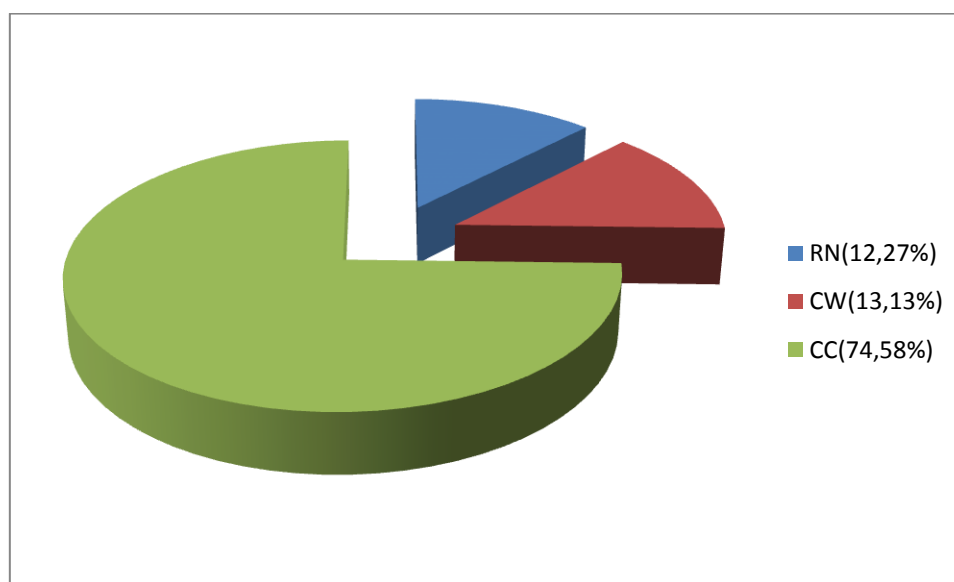
Tableau 07 : Consistance et état du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Typ e de route	Bon état km	Moyen état km	Mouvais état km	Revêtus km	Non revêtus km	Total Km
RN	368.81	151.02	89.59	-	-	609.44
CW	431.04	143.85	77.37	-	-	652.26
CC	1952.39	705.85	1046.28	3193.80	510.73	3704.53
TOTAL	2752.27	1000.72	1213.24	3193.80	510.73	4966.23

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2016.

L'observation du tableau dévoile une certaine fragilité dans le réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou. Cette déficience réside dans la prépondérance des routes communales qui constituent 74% du réseau dont grande partie de celui-là ne répond pas aux normes techniques (revêtement, largeur, géométrie du tracé, etc.).

Figure 04 : Consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou.



Source : exploitation des données de la DTP de la wilaya de TO.

Le réseau routier de la wilaya s'étend sur une longueur totale de 4 966.23 km composé de 609.44 Km de routes nationales dont 89.59 Km en mauvais état et 151.02 Km en moyen état et 368.81 km en bon état ; de 652,26 Km de chemins de wilaya dont 431.04 Km en bon état et 143.85 Km en moyen état et 77.37 km en mauvais état. Pour le réseau

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

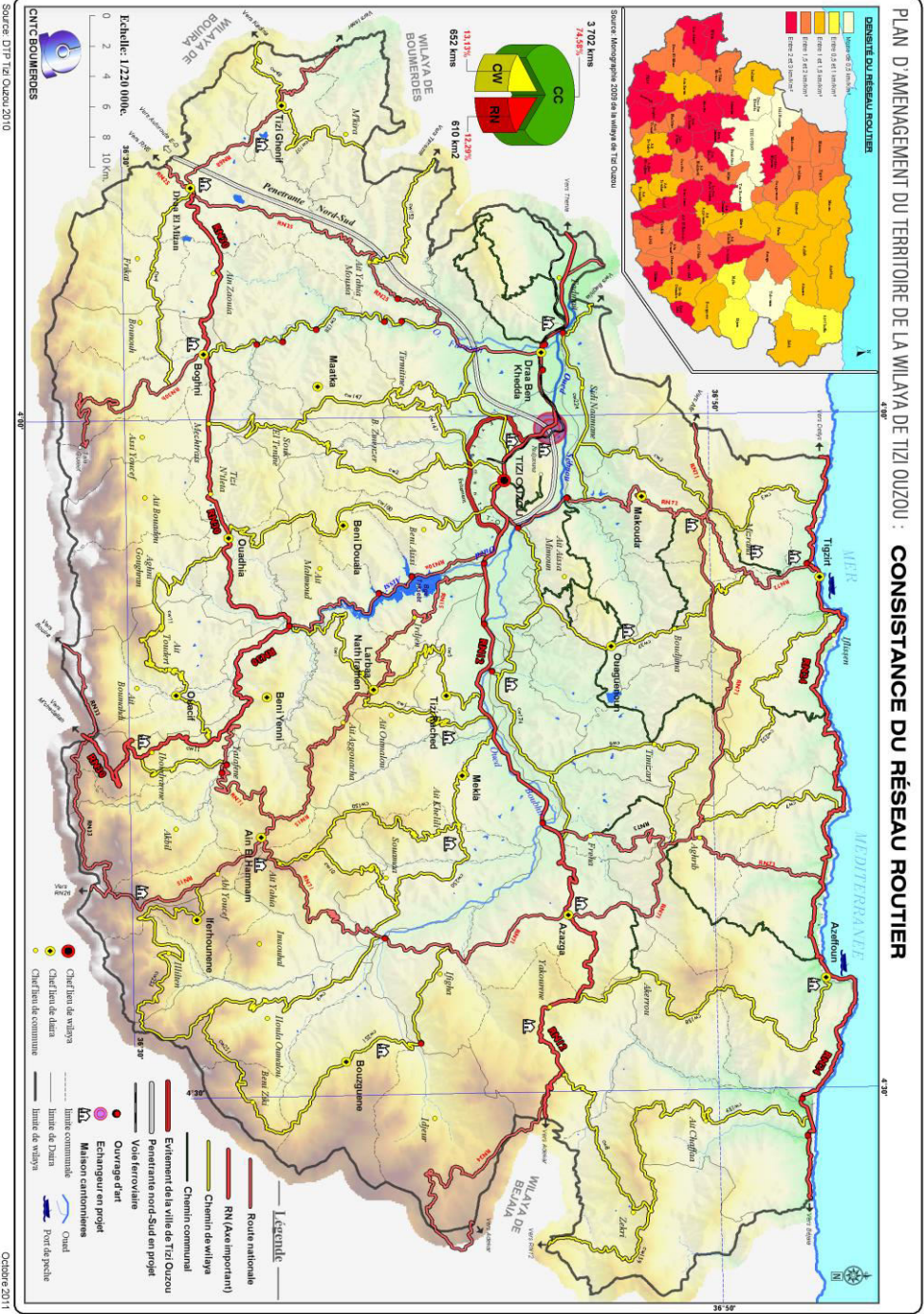
communal, les pentes qui dépassent généralement 12% imposent des tracés sinueux et inclinés qui rendent la circulation difficile. Ces routes connaissent également des dégradations importantes dues au manque d'entretien. Sur un linéaire total de 3 704.53 Km de chemins communaux dont 1952.39km en bon état, 705.85 km en moyen état et 1046.28 km en mauvais état ; 3193.80 Km ne sont pas revêtus.

Ce réseau couvre un linéaire de 4,38 Km pour 1000 habitants et une densité de 1, 68 Km de route pour un km² de superficie. C'est un réseau relativement dense constitué à 75 % de chemins communaux desservant dans des conditions difficiles une multitude de villages et agglomérations en zone de montagne.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 02 : consistance et articulation de réseau routier de la wilaya de Tizi-



Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Composition du réseau routier :**

Le réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou s'articule autour des trois grands axes : l'axe central : la RN12 ; l'axe de sud : la RN30 ; ainsi que l'axe du nord : la RN24.

La carte précédente nous renseigne sur le fait que la RN12 représente l'axe principal à travers la wilaya, du fait qu'elle permet la connexion entre la majorité des régions et les grandes agglomérations puisqu'elle représente le lieu d'aboutissement de diverses routes nationales à savoir la RN25 relie Draa Ben Khada à Draa El Mezan, RN15 relie Oued Aissi (carrefour RN12) au col de Tirourda au sud en passant par les communes de Larbaa Nait Irathen ; Ain El Hammam et la RN72 qui relie la ville de Tizi-Ouzou et l'agglomération urbaine de Tizirt sur littoral passant de chef lieu de Makouda.

Le deuxième axe est la RN24, c'est l'axe du littoral. Il prend naissance de « cinq maisons » wilaya d'Alger, travers la wilaya de Boumerdes tout en longeant le littoral et dessert le chef lieux de Tizirt, Azeffoun et aboutit à Bejaia. Qui se caractérise par le trafic très dense en saison estivale en raison du flux important de population attiré par le tourisme balnéaire et qui est moins dense pour tout le reste de l'année.

Et la RN30, cet axe joue un rôle de liaison avec la wilaya de Bouira. En commençant de Draa El Mizan, il traverse la wilaya d'Est en Ouest et dessert plusieurs agglomérations chef lieu de commune, Ain Zaouia, Boghei, Mechtras, Tizi N T'leta, Ouadhias, Iboudrarene en passant par le pont de Takhoukht. C'est l'axe important du couloir de Draa El Mizan, qui donne accès à plusieurs routes desservant les communes du sud de la wilaya à savoir le CW147 allant de Mechtras à Tizi-Ouzou desservant les chefs lieux de Souk El Tnine et Maatkas, le CW100 : allant du chef lieu de Ouadhias à Tizi-Ouzou et desservant les chefs lieux de Beni-Douala et Beni-Aissi, la RN30B axe venant de Beni Mendes, la station climatique de Tala Guilef. Il donne accès aux chefs lieux de commune de Bounouh et Frikat, le CW11 desservant les chefs lieux de communes d'Agouni Gueghrane, Ait Toudert, Ait Boumahdi et Ouacefs, la RN71 desservant les chefs lieux de Yatafens et EAH, la RN68 menant vers Issir et dessert au passage la commune de Tizi-Ghaniff.

À cause du relief, du climat et de la densité du trafic, le réseau dans la wilaya de Tizi-Ouzou connaît des dégradations importantes sur ses parties wilaya et communales. Selon la direction des travaux publics, certaines routes nationales et chemins de wilaya, même revêtus, présentent des caractéristiques non conformes aux normes de sécurité et de confort (forte

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

déclivité, sinuosité, chaussée étroite...)⁴. Certaines sections de routes ont atteint leur saturation et nécessitent des travaux d'élargissement et de modernisation. C'est le cas des routes nationales : RN12 (Axe Tizi-Ouzou – Azazga), RN 72 reliant le chef lieu de wilaya à Tizirt au nord, RN30A reliant Oued Aïssi (commune de Tizi-Ouzou) à Ouadhia (au sud) et de la RN 68 reliant Tizi Ghennif à Chaabet El Amer, au sud-ouest.

- **Les ouvrages d'art :**

En plus de son dense réseau routier, l'une des autres caractéristique des infrastructures routiers dans la wilaya de Tizi-Ouzou, vu sa nature montagneuse contraignante, et qu'elle est dotée d'un important patrimoine d'ouvrages d'art qui permettent de désenclaver certaines parties de territoire. Ce patrimoine d'ouvrage d'art est constitué de 213 ouvrages dont 103 sur route nationale, 58 sur chemins wilayas et 46 ouvrages sur chemins communaux sachant que leurs longueurs dépassent les 4m.⁵

I-2 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire en Algérie est estimé à 4200 km en 2011, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grand vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes des pays. Le trafic du réseau ferroviaire est géré par la société nationale des transports ferroviaires (SNTF). Le réseau s'étend sur 4 209 KM et doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays. Il est constitué de 2888 km de voies normales dont :⁶

- 299 km de voies électrifiées ;
- 305 km de voies doubles ;
- 1085 km des voies étroites ;

Pour la wilaya de Tizi-Ouzou, la mise en service ligne ferroviaire relie Tizi-Ouzou-Thenia-Alger, en avril 2017 , mesure de 50 kilomètres, elle dessert huit station : Si Mostapha, les Issirs, Bordj Manail et Naciria, dans la wilaya de Boumerdès, et Tadmaït, Draa Ben Khadda, Boukhalfa et centre ville de Tizi-Ouzou, et le prolongement de la même ligne

⁴ LALEG Aziz, 2015. *Op.cit.*

⁵ La Direction des Travaux Public de la wilaya de Tizi-Ouzou 2017.

⁶ AHMED ZAID M. & RAMDINI S, (2013), « global performance and public service mission of Nationale Company of the charge. Case study, the future of public entreprise, mission, performance and gouvernance : Learning From success and faillures », Brussel.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

menant de centre ville de Tizi-Ouzou vers Oued-Aissi d'une distance de 10 kilomètres passant par la gare kif Nadja, mise en service en juin dernier.

II- L'infrastructure d'accueil de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Le réseau de lignes exploitées se constitue de :⁷

- 150 lignes de type national reliant les localités de la wilaya d'Alger (Rouiba), Bejaia, Stif, Bouira, Boumerdes, (Dellys, Bordj Menaiel, Boudouaou), Blida, Oran, Annaba, Ouargla (Hassi Messoaud), Adrar, eldjelfa et Bechar ;
- 270 lignes de type rural ;
- 190 lignes de type intercommunal dont inclus les lignes de type interurbain ;
- 09 lignes suburbains ;
- 06 lignes urbaines.

En effet, dans la wilaya de Tizi-Ouzou le transport intercommunal relie la ville de Tizi-Ouzou aux différentes localités de la wilaya. Il est composé de 160 lignes de transport interurbain partagées entre 1980 opérateurs. Le parc est constitué essentiellement de véhicules aménagés (80% du parc total) dont la capacité n'excède pas les 11 places avec un âge moyen dépassant les 05 années.

II-1 Gare multimodale de Bouhinoune

elle est mise en exploitation en mois Avril 2011, qui vient en remplacement du transfert qui avait été décidé par la direction des transports, de l'ancienne gare située au centre-ville de Tizi-Ouzou vers la gare de Kif Naadja, qui dispose d'un organisme composé d'une direction générale, chef de service, chef de section et les contrôleurs et agents de sécurité.

La gare multimodale (ferroviaire et routière en attendant la réalisation d'un téléphérique) de Bouhinoune implantée aux abords de la rocade sud de la ville de Tizi-Ouzou a été réalisée pour une bagatelle de plus de 90 milliards de dinars, elle offre plus de commodités et surtout plus de choix pour les usagers entre le train, le taxi et le bus pour rallier des destinations locales et inter wilayas. Elle est gérée par une entreprise autonome (EGRTO).

⁷ Direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2017. *Op.Cite.*

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

La gare multimodale de Bouhinoune mise en exploitation en août 2011, gérée par une entreprise autonome (EGRTO) et ses activités résument comme suit :⁸

- Voyageurs : 46700 voyageurs/ jour (moyenne) ;
- Transporteurs : 330 opérateurs ;
- Nombre de bus : 449 bus (moyenne) ;
- Nombre de taxi : 300 taxis ;
- Nombre de taxi individuels : 70 taxis ;
- Nombre de quais : 24.

II-2 Les stations de transport intermédiaires, transport interurbain à l'intérieur de la wilaya de Tizi-Ouzou

En à quatre principales stations intermédiaire au niveau des sorties Est et Ouest de la ville de Tizi-Ouzou :

1. **Station Oued Aissi** : urbain/ interurbain elle est située à la sortie Est de la ville de Tizi-Ouzou sur le CW112, elle occupe le port sec de la gare ferroviaire d'une superficie de 03 Ha, elle dessert les communes et diaras suivantes : Azazga (fourgous), Tizi Rachad, LNI, Mekla, Timizart et AEM ;
2. **Station Timizart loghbar** : urbain/interurbain située à la sortie Nord-est de la ville de Tizi-Ouzou sur la RN72, elle dessert les communes suivantes :Tikoubaine, Ikhallouene, Ighil Bouchan, Boudjima, Ouaguanoune, Akawache et Afir ;
3. **Station axe Beni Douala** : urbain/interurbain située à la sortie Sud-Est de la ville de Tizi-Ouzou sur le CW100, elle dessert les communes suivantes : Beni Douala, Ouacif, Ouadhias, Ibodrarene et Beni Yanni ;
4. **Station Thala Allam** : urbain/interurbain qui dessert les communes suivantes : DBK, Tadmait, Boudjema, Makouda, Atouche, Tigzirt et Tirmatine.

En fin, en plus de ces gares et stations, il ya lieu de signaler l'existence des différentes aires de stationnement au niveau de chefs lieux des communes.

II-3 Les gares ferroviaires

⁸ Idem.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Le réseau ferroviaire de la wilaya de Tizi-Ouzou relie les agglomérations de Tadmait, DBK, Boukhalfa, Tizi-Ouzou et Oued Aissi, et de Tizi-Ouzou à Thenia. C'est un réseau à une seule voie et doté de cinq gares ferroviaires de Tadmait ; de Draa Ben Khadda ; de Tizi-Ouzou situé au Boulevard Stiti ; de Tizi-Ouzou située à la nouvelle gare Kaf Naadja et 'Oued Aissi.

III- Les différents modes de transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou

III-1 Le transport par bus

Le tableau n° 04 représente la composition parc bus à la wilaya de Tizi-Ouzou, montre que les parcs circulants sont de nombre 5 211 pour 5 045 opérateurs et d'une capacité offerte de l'ordre 127060.

Tableau 08: Composition du parc bus de la wilaya de Tizi-Ouzou (2eme trimestre 2017).

		Parc circulant						Places offerts	Nombre operateurs
		AC	AB	MC/B	CA	VA	TOTAL		
TPV STATUT PUBLIC	INTER WILAYA	/	/	/	/	/	/	/	/
	INTEER COMMUNAL	/	/	/	/	/	/	/	/
	RURAL	/	/	/	/	/	/	/	/
	URBAIN	/	36	/	/	/	36	3036	1
S/TOTAL		/	36	/	/	/	36	3036	1
TPV STATUT PRIVE	INTER WILAYA	127	19	148	/	02	296	13105	182
	INTER COMMUNAL	142	16	768	/	1824	2750	50105	2466
	RURAL	11	4	263	/	1945	2223	31243	2118
	URBAIN	13	149	93	/	197	452	20609	350
	TRANS.UNIVERSITAIRE	21	55	13	/	10	99	7650	34
S/TOTAL		314	243	1285	/	3978	5820	122712	5039
PVC	STATUT PUBLIC	/	/	/	/	/	/	/	/
	STATUT PRIVE	15	/	19	33	4	71	1318	5
S/TOTAL		15	/	19	33	4	71	1318	5
TOTAL GENERAL		329	273	1304	33	3982	5921	127060	5045

Source : Données fournées par la DTW, 2017.

Avec:

AC: Auto Car;

AB: auto Bus;

MC/B : Mini Car/Mini Bus ;

CA : capacité ;

VA : capacité véhicules.

Le tableau suivant représente la composition du parc bus dans la wilaya de Tizi-Ouzou, montre que le parc circulant est avec un nombre de 5 820 par contre, le 5 039 et le nombre d'opérateurs, se qui fait 1.15 véhicules/ operateur, et la capacité offerte est de l'ordre de 12 271 places. Ainsi, pour le transport intercommunal dont inclus le transport interurbain,

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

on constate qu'il ya seulement de transport public de statut privé, qui exposé actuellement par 2466 opérateurs avec 2750 véhicules qui offres 50105 places, en constate un légère abaissement au niveau d'opérateurs et de véhicules comparant avec celle de l'année 2013, par contre à l'offre en marques une augmentation de 1498 places de déférence par rapport à l'année 2013.

III-2 Le 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, est un moyen pour remédier aux insuffisances et lacunes soulevées du transport par bus surtout en termes de rapidité, de confort et de sécurité.

Tableau 09 : Parc taxi selon le mode d'exploitation de la wilaya de Tizi-Ouzou 31/12/2016.

Type taxi	Taxis individuelles	Taxis collectifs urbain	Taxis collectifs interurbain	Taxis collectifs inter-wilaya	Fourgons	Total
Nombre	1274	641	1070	181	849	4015
Capacité	6810	4243	7013	1139	7676	26881

Source : DTW de Tizi-Ouzou, 2017.

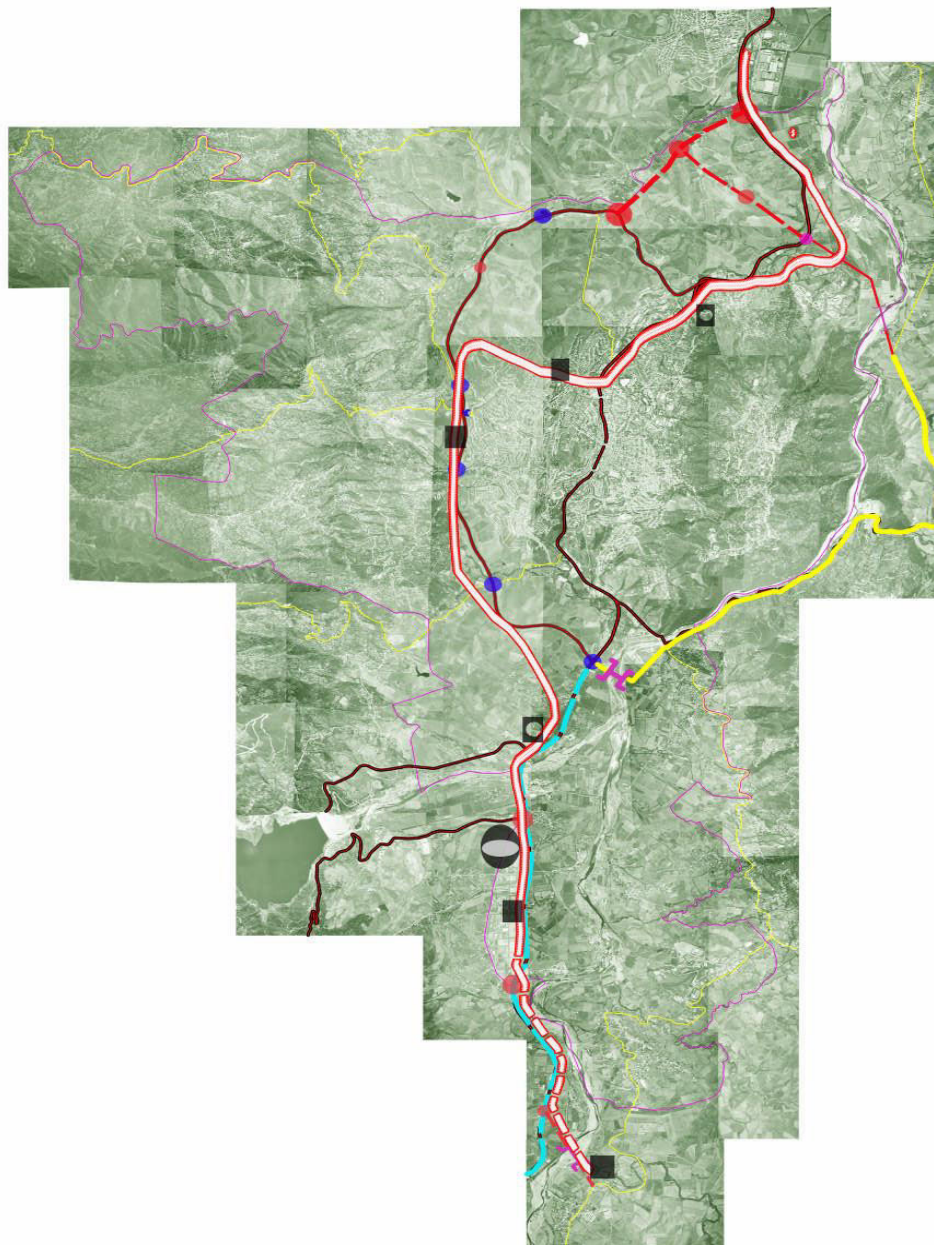
Selon les informations recueillies de la direction des transports de la wilaya, le parc de taxis selon le mode d'exploitation, la première place revient aux taxis individuels avec un nombre de 1274 taxis, suivit par les taxis collectifs inter- urbain avec 10 70 taxis, et viennent par la suite les taxis collectifs urbains et les taxis collectifs inter wilaya respectivement avec 641 taxis et 181taxis. Le nombre de License d'exploitation de service TAXI au niveau de la wilaya et de 14 029 dont 4015 exploitées : soit un taux de 28.61%. Il est à signaler que le taux le plus élevé est enregistré au chef lieu de la wilaya avec 33% pour un nombre de 1325, étend le pole administratif, culturel, sportif, à caractère attractif et à forte densité de population et qui constitue en même temps une ville déversoir une ville déversoir en matière de trafic automobile.

III-3 Le transport par voie ferroviaire

Le transport ferroviaire est un système de transport guidé composé de l'infrastructure, principalement la voie ferrée, formée de deux fils de rails posées sur des traverses, et du matériel roulant, circulant communément en convois, appelé trains ou rames. Les convois sont tractés par des locomotives, c'est le cas le plus général pour le fret, ou automoteurs s'ils sont

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

constitués d'une ou plusieurs rames indéformables dans lesquelles les moteurs de traction peuvent être réparti



Carte 03: schéma directeur des infrastructures ferroviaire.

Source : plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou est traversée par une seule ligne ferroviaire, d'une capacité de 10 voyageurs, dont le nombre de voyageurs par jours au linge Tizi-Ouzou-Alger pour l'année 2017 et au moyen de 400 voyageurs/station. En effet, la wilaya de Tizi-Ouzou est pratiquement diminuée de ce moyen de communication, dont on trouve en matière de transport interurbain la wilaya dispose d'une seule voie qui relie les agglomérations, Tadmait, DBK, chef lieu de Tizi-Ouzou à Oued-Aissi.

Chapitre II : Etat des lieux des équipements et des infrastructures de la wilaya de Tizi-Ouzou

Conclusion du chapitre

Les infrastructures jouent un rôle important dans la géographie des transports interurbain: il détermine non seulement le choix des tracés et les caractéristiques de certaines infrastructures, mais aussi la préférence donnée à certains modes de transport plutôt qu'à d'autres, compte tenu des moyens techniques disponibles.

Toutefois, dans la wilaya de Tizi-Ouzou avec sa situation géographique, qui se caractérise avec son relief montagneux qui présente en lui-même un obstacle à l'accessibilité des milieux montagneux et à la mobilité des personnes. Bien que 75 % des habitants résident dans les zones rurales, la région est dotée d'un réseau routier de 3 796 km, son réseau ferroviaire est peu développé. Sachant que l'état des routes reste, pour moins délicat, n'autorisant qu'une circulation limitée, sur une partie considérable du réseau, en l'occurrence les routes communales, même si le réseau est relativement dense.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Introduction

Considérer le transport comme un facteur de l'organisation de l'espace, ainsi que le souligne WOLKOWITSCH et sur lequel nous nous alignons, c'est admettre son implication considérable dans les politiques d'aménagement. En effet, le rôle du système de transport est à la fois spatial, social, politique et économique. Sans réduire l'importance de celui-ci, nous avançons ici certaines de ces missions. Au niveau spatial et social, l'objectif principal du système de transport est le désenclavement spatial par l'amélioration de l'accessibilité. Il se voit également assigné la mission de satisfaire les besoins de déplacement des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, d'efficacité... Au niveau économique et politique, le rôle du système de transport est d'accompagner et de favoriser le développement économique à toutes les échelles et de relier les différentes entités spatiales de l'État pour renforcer l'unité nationale et faciliter la défense territoriale.

L'optimisation de l'efficacité globale du système de transport appelle l'amélioration de chacune de ses composantes (matérielles et organisationnelles). Cela dit, s'il est relativement facile de réparer ou d'entretenir une infrastructure, il n'est pas toujours évident de réformer les composantes immatérielles du système. Les pouvoirs publics sont chargés, chacun dans leur domaine, d'œuvrer pour cette optimisation, notamment par : ¹

- la réalisation et des infrastructures et des équipements nécessaires au transport ;
- la réglementation et le contrôle des conditions générales d'exercice des activités de transport ;
- l'organisation des transports publics.

¹YESGUER Hichem, « Enclavement des espaces ruraux: approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », thèse doctorat, Sous la direction de Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre. Français.. P 209

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Section 1 : L'urbanisation, lien avec le transport

La wilaya de Tizi-Ouzou est composée de 382 agglomérations dont 67 agglomérations chef lieu (ACL) de communes. C'est dans ces derniers que sont centralisés les services publics et certaines activités commerciales. Cela fait 82% des agglomérations, sont directement et quasiment dépendantes de 18% restantes. Même si le modèle urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou correspond au système urbain classique, fait de centralité et de hiérarchie (théorie des lieux centraux), sa particularité réside dans le nombre important de la localisation et dans le rapport de déplacement.²

I- Aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou

Selon le plan d'aménagement prévu sur une période de 15 ans (à l'horizon 2030), retenu par le Centre National des Technologies et Consulting (CNTC), le nouveau PAW de la wilaya de Tizi-Ouzou s'articule autour de quatre lignes directrices garantissant la durabilité des ressources et des bases naturelles de la vie, le rééquilibrage du territoire, notamment entre les différentes zones du territoire de la wilaya, l'attractivité et la compétitivité, et l'équité sociale et territoriale, en offrant les mêmes chances de développement aux différentes communes.

I-1 consistance de nombre d'agglomération au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou se définit par son nombre important d'agglomérations au niveau national estimée à 382. Une constance et une permanence affirmées depuis les premiers dénombrements, aspect déjà souligné pour la période coloniale.

Tableau 10: Evolution de nombre d'agglomération dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

RGPH	1966	1976	1987	1998	2008
Total d'agglomération	233	264	394	389	382

Source : RGPH. 2008.

Le taux d'agglomération est de 92% en 2008, l'un des plus élevés du pays (il est de 85.72 au niveau national, 87.1% pour la région Nord-Centre). Le nombre d'agglomérations est relativement important depuis 1966, représentant approximativement 10% du total des agglomérations du pays. Ce réseau va secréter progressivement un ensemble de villes qui viendront enrichir le réseau urbain national. Si cela marque une dynamique urbaine certaine,

² Plan d'Aménagement du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

cela dénote aussi une présence très forte des autres petites agglomérations, comme on peut le voir dans le tableau n°11.

Tableau 11: Répartition des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Volume de la population	Nbre d'agglomération	Agglomération	Total de la population
Plus de 100 000	01	ACL : T-O	104312
De 30 à 100 000	00		
De 20 à 30 000	05	ACL : 5	123905
De 10 à 20 000	11	ACL : 11	157676
De 5 000 à 10 000	25	ACL : 16 AS : 9	178486
De 2 000 à 5000	70	ACL : 18 AS : 52	213803
De 1 000 à 2 000	105	ACL : 11 AS : 94	148028
Moins de 1 000	165	ACL : 4 AS : 161	103918
TOTAL	382	ACL : 67 AS : 315	1030129

Source : RGPH 2008.

I-2 Densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou

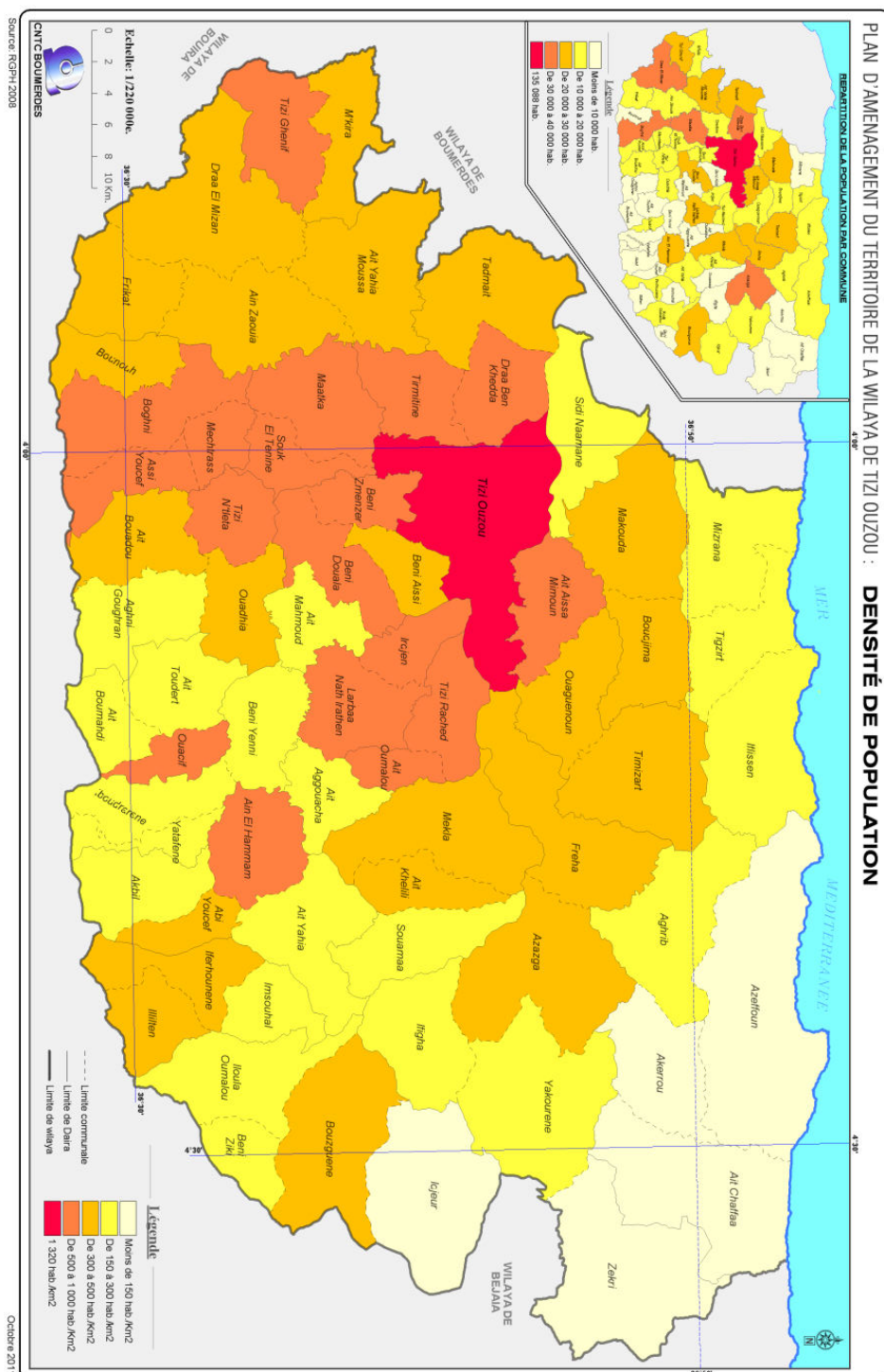
La répartition de la densité de population par commune montre une très forte concentration de la population dans la commune de Tizi-Ouzou, où la densité moyenne est de 1 320 habitants par km². La wilaya de Tizi-Ouzou enregistre des densités de population fort contrastées entre des zones faiblement peuplées essentiellement dans les zones montagneuses ou enclavées et des zones à forte concentration de population dans les communes situées dans la dépression constituée par la plaine de Sébaou, ainsi que les hauteurs surplombant la vallée Sébaou, où se concentrent en plus de l'activité agricole, les principales activités industrielles et tertiaires³.

Une autre zone regroupe les communes disposant d'une armature villageoise à caractère rural anciennement peuplée, située au sud Ouest regroupe des communes ayant une densité assez élevée.

³ Plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 04 : Densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou



Source : Plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

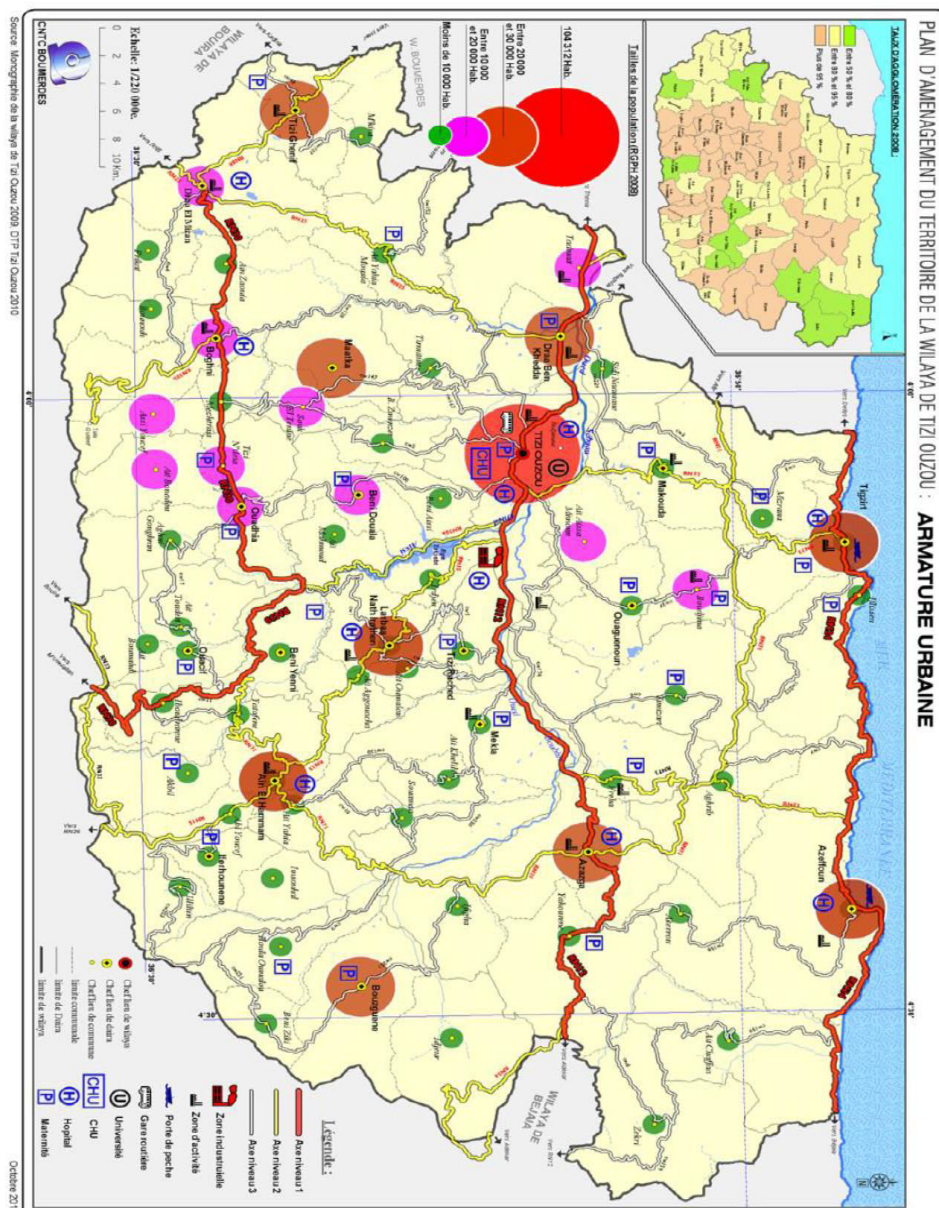
II- Armature urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou

L'armature urbaine algérienne est en gros, le résultat de la colonisation française, elle va constituer l'ossature du réseau urbain algérien connu aujourd'hui et dominé par les petites agglomérations. La wilaya de Tizi-Ouzou n'échappe pas à cette configuration, elle va pourtant se distinguer par le degré de primatie de sa seule grande ville et l'importance d'un réseau de petite villes et de villages (dénommés par l'ONS, les agglomérations secondaires).

Sur les 382 agglomérations recensées dans la wilaya en 2008, et hormis les 32 qui sont classées comme urbaines, 42 sont classées rurales. Les 308 agglomérations restantes sont dites des agglomérations secondaires, elles vont constituer, dans leur grande majorité, des germes organisateurs (voir la carte n°5).

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 05 : Armature urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou.



Source : Plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

II-1 Réseau urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou

Les villes ne sont jamais isolées, elles entretiennent des relations de concurrence ou de complémentarité⁴. Elles se développent donc à travers un réseau qui s'inscrit dans un ensemble d'éléments physiques et sociaux à l'intérieur d'un espace géographique.

Le réseau urbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise par le « semis urbain », c'est-à-dire la répartition des villes dans l'espace d'une part et les relations entre-elles et l'influence exercée par ces villes sur le territoire d'une autre part, en prend par exemple la relation entre différents pôles telles que Azazga, Tizi-Ouzou, DBK.....etc. Répond à cette logique.

Tableau 12: Evolution du nombre d'agglomération urbaine au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Taille (hab.)	1966	1977	1987	1998	2008
-5000		03	03		
5 à 10 000		03	11	12	15
10 à 20 000		01	05	11	11
20 à 30 000	01	01		03	05
50 à 100 000			01	01	
+ 100 000					01
Total	01	08	20	27	32

Source : RGPH 2008.

La ville la plus importante Tizi-Ouzou n'a atteint 100 000 habitants qu'en 2008, DBK la 2ème plus grande agglomération urbaine avec 31 839 habitants constitue dans la réalité le prolongement naturel de la ville de Tizi-Ouzou vu sa proximité géographique. C'est entre 1966 et 1987 que la multiplication d'unités urbaine a été la plus importante. On est passé d'une agglomération urbaine en 1966 à 20 en 1987. Ce qui coïncide avec plus fort taux de croissance de la population urbaine qu'a connu la wilaya. Entre 1987 et 2008 la wilaya de Tizi-Ouzou a connu une diminution de cette dynamique. En 2008 elle compte 32 agglomérations urbaines. Or on peut remarquer que sur ces 32 agglomération urbaines 15 soit près de la moitié à moins de 10 000 habitants, 11 entre 10 et 20 000 et 5 entre 20 et 30 000 habitants.

⁴ FABRIES- VERFAILLIE.F, P.STRAGIOTTI, « La France des villes », éd. Bréal, 2000

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 13 : Evolution de la population urbain au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou dans les deux dernières dessinées.

Nbre	Agglomérations urbaines	Pop 1998	Pop 2008	Taux moyen annuel d'accroissement	Strate
1	Tizi-Ouzou	79 244	104 312	2.78	US
2	DBK	26 232	29 403	1.14	U
3	Azzazga	22 135	26 515	1.82	U
4	Maatka	25 490	26 142	0.25	U
5	Bouzeguene	9 616	21 097	1.72	U
6	Tizi-ghenif	18 217	20 748	1.30	U
7	Draa-El-Mizan,	17 480	19 541	1.07	SU
8	Boghni,	15 576	16 238	0.41	SU
9	Assi-Youcef	14 053	14 774	0.50	SU
10	Souk-El-Tnine	13 857	14 538	0.48	SU
11	Boujima	7 101	14 469	1.37	SU
12	Tadmait	12 483	13 791	1.00	SU
13	Ouadhias	10 462	13 626	2.67	SU
14	Tizi-N'Thalta,	13 898	13 558	-0.24	SU
15	Thala Ililane	10 116	13 264	2.74	SU
16	Ait-Bouaddou,	11 511	12 157	0.54	SU
17	Beni-Douala,	12 024	10 544	-1.3	SU
18	Makouda,		9 948		SU
19	Irdjen,		9 383		SU
20	Mechtrass	7 223	9 361	2.62	SU
21	Beni-Zmenzer,	8 548	8 975	0.48	SU
22	LNI	7 111	8 278	1.53	SU
23	Fréha,	6 541	8 155	2.22	SU
24	Tigzirt		8 001		SU
25	AEH		7575		SU
26	Tzi-Rached,	6 945	7 235	0.4	SU
27	Tikobainaine		6 712		SU
28	Ain-Zaouia		6 685		SU
29	Azzefoun		6 196		SU
30	Beni-yenni	6 810	5 734	-1.7	SU
31	beni-Aissi		5 505		SU
32	Ifigha		5 453		SU

Source: établi a partir des données de RGPH 2008.

La même tendance avec le taux d'accroissement de la wilaya est observée pour les deux dernières périodes intercensitaires relatives à la population agglomérée. Si le taux d'accroissement annuel moyen pour cette catégorie de la population est de 2.27 % pour la période 98/87 il est de 0.49% pour la période d'après. Ce qui s'explique en partie par un attrait plus grand pour la ville puisque les taux d'accroissement annuels moyens de la population urbaine passe de 1.8% à 2% pour les deux périodes considérées. Mais cela

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

n'explique pas tout, car les flux migratoires vers d'autres régions du pays ou vers l'étranger sont très importants.

II-2 Aire d'influences des villes de notre échantillon

La hiérarchie des villes, c'est-à-dire l'échelle de classe de villes d'importance des moins en moins grande, exerçant de nombreuses fonctions, peut être envisagée de deux manières : soit selon la taille des villes, soit selon les fonctions urbaines.

- **Aire d'influence de l'agglomération de Tizi-Ouzou**

A ce titre la ville de Tizi-Ouzou compte plusieurs équipements de haut niveau correspondant à son rang de chef lieu de commune et de wilaya, et ancienne agglomération, la ville de Tizi-Ouzou a depuis longtemps exercé le rôle de commandement de toute une région. Actuellement, de par sa taille et de ses niveaux d'équipements et services, elle exerce une forte attractivité sur tout le territoire de la wilaya. Son aire d'influence dépasse parfois les limites de la wilaya grâce aux infrastructures et équipements dont elle dispose (université, la zone industrielle, le centre hospitalier universitaire etc.)

1- Ville de commandement

La ville de Tizi-Ouzou abrite depuis l'Indépendance des sièges administratifs : chef lieu de wilaya, chef lieu de daïra et chef lieu de commune. Des sièges financiers à savoir les contributions, les banques, les assurances.... Et les sièges sociaux, des entreprises : l'entreprise nationale des industries de l'électroménager (ENIEM), DJEZZY GSM, etc.

2- Ville universitaire

L'université de Tizi-Ouzou a rapidement pris une très grande ampleur en termes d'étudiants et d'emploi, avec ces 48 000 étudiants, elle est la quatrième université du pays. Par conséquent, l'université parcourt plusieurs avantages pour la ville telle que la main d'œuvre qualifiée (pour l'administration d'une manière générale et les secteurs socio-économique en particulier), la recherche scientifique au profit des différents entreprises, la diffusion d'un savoir qui entraîne une évolution des mentalités des habitants de la ville et de l'arrière-pays immédiat. En plus de la fonction universitaire de la ville, il a lieu d'indiquer le développement ces dernières années de certaines activités liées à l'enseignement supérieur qui n'existe pas auparavant sur les 52 écoles privées que compte la wilaya, 33 sont situées dans la

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

ville de Tizi-Ouzou. Il s'agit d'écoles privées spécialisées dans l'enseignement de l'informatique, marketing et commerce et surtout technique hôtelière.

3- Ville commerciale

Cette ville était à l'origine un souk, elle garde de nos jours cette vocation commerciale. Elle compte près de 33% des commerçants récents au niveau de la wilaya et près de 54% des grossistes distributeurs de la wilaya.

4- Ville de santé

La ville de Tizi-Ouzou contient l'un des principaux centres médicaux de la région. Le centre hospitalo-universitaire de Tizi-Ouzou est un établissement à vocation régionale englobant les wilayas limitrophes par un bassin de population avoisinant, théoriquement 3.2 millions d'habitants et couvrant certaines disciplines comme le cadre de cardiologie, l'oncologie avec prise en charge malades émanant de nombreuses autres wilayas du pays. En plus de CHE, la ville de Tizi-Ouzou compte 14 cliniques privées que compte la wilaya de Tizi-Ouzou qui ont une capacité de 180 lits. Certaines de ces cliniques ont une réputation qui a dépassée le cadre de la wilaya et reçoivent des malades de wilayas limitrophes.

5- Ville de culture, loisir et de sport

La ville de Tizi-Ouzou a l'avantage de posséder l'essentiel des infrastructures de loisirs et des sports : le complexe omnisport, le stade de football de 30 000 places, la piscine olympique, la maison de la culture Mouloud Mammeri et sa salle spectacle d'une capacité de 100 places ; le théâtre Kateb Yacine, les maisons de jeunes. Tizi-Ouzou est la seule ville « cosmopolite » de la grande Kabylie, sa population nombreuse constitue son principal atout. La ville de Tizi-Ouzou abrite chaque été un festival international de chant et de danse populaire, un festival panarabe, ainsi que le festival du film amazigh. Comme on peut donc le constater l'aire d'influence de la ville de Tizi-Ouzou dépasse largement les limites de sa wilaya malgré son poids démographique relativement bas pour une ville qui aspire à devenir métropole régionale.

Pour ce qui est d'autres agglomérations urbaines de la wilaya de Tizi-Ouzou leurs poids sont restreints et leur influence est limitée aux limites de la wilaya. Sauf que de nouvelles perspectives s'offrent aux agglomérations urbaines du sud ouest de la wilaya avec le tracé de la pénétrante vers l'autoroute est ouest qui permettra une nouvelle articulation avec la wilaya de Bouira et d'autre wilaya situé plus au sud.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Aire d'influence de l'agglomération de DBK**

La ville de Draa Ben Khedda (DBK), 2^{ème} plus grande agglomération urbaine avec 31 839 habitants, constitue dans la réalité le prolongement naturel de la ville de Tizi-Ouzou vu sa proximité géographique. Donc son aire d'influence se réduit aux communes qu'elle encadre administrativement vu qu'elle est chef lieux de daïra à savoir Tadmaït, Sidi Naaman, Tirmatine et ceci malgré la présence de deux zones d'activités qui contiennent plusieurs unités qui n'emploient plus qu'un nombre limité d'employés.

La ville de DBK s'est vu dotée de deux centres médicaux de dimension régionale à savoir l'établissement hospitalier spécialisé en cardiologie pédiatrique et du centre anticancéreux, ce qui va considérablement élargir l'aire d'influence de DBK et l'affranchir quelque peu de la dépendance vis-à-vis de la ville de Tizi-Ouzou.

- **Aire d'influence de l'agglomération d'Azzazga**

La ville d'Azzazga est la 3^{ème} plus grande agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou, elle est située à l'extrême Est de la vallée du Sebaou, elle forme avec DBK et Tizi-Ouzou l'axe structurant de la wilaya, elle est le point de passage vers la wilaya de Bejaia. C'est l'une des seules agglomérations urbaines de la partie Est de la wilaya. C'est le seul centre urbain important dans cette partie de la wilaya. Elle est dotée de plusieurs équipements structurants tels que la zone d'activité, son hôpital ainsi que la structuration des anciennes galeries algériennes en un important centre commercial.

Son influence dépasse largement les limites de daïra, mais influence aussi les autres communes de Bouzeguene et Azeffoun et de Mekla.

- **Aire d'influence de l'agglomération d'AEH**

Le cas du chef-lieu d'Ain-El-Hammam Cette agglomération connaît depuis peu une dynamique commerciale sans précédent. Ce qui dénote d'une volonté locale de s'affirmer en tant que petite ville de montagne. L'essor commercial s'explique par un ensemble de facteurs dont l'agglomération économique (lieu de concentration des équipements et des voies de desserte,...), l'attachement économique et culturel (proximité du vieux centre colonial chargé de symbolique et de repères,...), mais aussi la disponibilité de rentes financières provenant des ex-émigrés qui, en fin de carrière préfèrent réinvestir dans leur village d'origine.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Aires d'influence de l'agglomération de Draa-El-Mizane**

L de Draa-El-Mizan est décrite comme centre régional de développement industriel notamment avec la réalisation de ZI (zone industrielle) et la ZAD (zone d'activité et de dépôts). C'est dans ce cadre, que le PDAU préconise par exemple la réalisation d'une station urbaine des transports digne des grandes villes.

III- Interaction offre de transport et urbanisation

La concentration des activités et de la population dans des métropoles toujours plus vastes semble inéluctable. La tendance à la métropolisation, une métropolisation sélective et déséquilibrée, marquée par un accroissement des disparités inter et intra urbaines, à déjà été relevée de nombreux auteurs, BASSAND affirme que la métropolisation contribue au développement des inégalités sociales sous toutefois conclure à la fin de la ville. D'autre voient se profiler sans juger inéluctable un éclatement des villes. Mais, y'a-t-il comme le suggère LACOUR, deux grands modèles (ou de grandes formes) de métropolisation, la métropolisation par extension et dilution. En effet, la ville traduit en un lieu particulier, une concrétisation d'avantages nets. Mais elle ne se réduit pas à un lieu géométrique fatal, défini et résumé par un seul centre.⁵

L'espace urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise globalement par un déficit d'équipement socio-économiques et un manque d'emplois et d'activités tertiaires. Ces espaces, très dépendants de la ville-centre, posent la question des mobilités quotidiennes et de leur prise en charge par les réseaux de transport. Pour les habitants urbain, du fait du manque d'emploi dans les petites villes éloigner du centre, les périurbains sont nombreux à effectuer des déplacements quotidiens longs et coûteux pour se rendre à leur lieu de travail.

La conception de l'urbanisme et des infrastructures de desserte ne sont pas faites de façon coordonnée dans la métropole de Tizi-Ouzou, aussi les habitants des zones situées dans les petites villes subissent les conditions de déplacements difficiles. En particulier, la commune de Tizi-Ouzou attire des flux quotidiens pour le travail du fait d'une forte concentration des emplois dans les secteurs de Tizi-Ouzou. Il est vrai que tous les emplois ne se situent pas à Tizi-Ouzou, les zones industrielles et d'activités situées en périphérie sont également fortement pourvoyeuses d'emplois.

⁵ CHAMLAL Farida, 2014. *Op. Cite.* P30

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Cependant, ces emplois, sont la plupart du temps hors d'accès des actifs résidant à proximité, car ils exigent des compétences, des qualifications, mais aussi des relations au sein des organismes qui les proposent, toutes caractéristiques dont sont démunis les pauvres. Selon une étude de l'ONS sur le mode d'accès au travail en Algérie, près de la moitié des travailleurs ont eu recours à leurs relations personnelles et familiales, plus qu'aux contacts formels avec l'employeur et aux concours pour trouver l'emploi qu'ils exercent. Ainsi les jeunes en recherche d'emploi et en quête d'insertion sociale sont fatalistes et convaincus que ne pas avoir de connaissances va les exclure de l'accès au travail.

Le fait que le chef lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou est extrêmement attractif et génère des déplacements important vers celui-ci, explique l'importance des flux des communes de la wilaya vers le chef lieu de la wilaya, du fait la concentration des principaux équipements socio-économique. L'enquête menée par le bureau d'étude de la direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou à révélé que le réseau interurbain de la wilaya de Tizi-Ouzou connaît une fréquentation de près de 60 000 voyageurs par jour avec près de 30 000 vers ou depuis la commune chef-lieu de la wilaya.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 06 : Importance de flux vers la ville de Tizi-Ouzou



Source : Plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Section 2: Implication de transport interurbain sur les modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

De ce qui précède, nous constatons que le transport public interurbain constitue un élément efficace dans les pratiques quotidiennes des habitants de la wilaya de Tizi-Ouzou. Toutefois, les déplacements interurbains sont les plus marqués dans la wilaya, raison d'importance des grandes agglomérations comparant des petites agglomérations. Ce pendant, pour mieux comprendre l'importance de transport public interurbain dans la vie des habitants de la wilaya de Tizi-Ouzou, en a été élaboré une enquête à destination des « publics » utilisateurs du transport public interurbain, en insertion sociale et professionnelle a été réalisée en septembre 2018. Qui offre une présentation large du profil et de la situation du transport public interurbain et son implication sur la transformation des modes de vie et d'emploi de la population.

I- Présentation de l'enquête

L'objectif de ce point est de présenter la méthode et les moyens qui nous ont permis de concrétiser notre analyse sur le territoire.

I-1 Enquête

Notre étude sur l'implication de transport public interurbain sur la transformation des modes de vie et de l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou est fondée sur une enquête que nous avons menée auprès des usagers du transport public interurbain à l'aide d'un questionnaire.

I-2 Objectif de l'étude

L'objectif de l'enquête est celui de connaître l'interaction et l'implication de l'utilisation de transport public interurbain et le changement et l'évolution des modes de vie des habitants de la wilaya de Tizi-Ouzou.

I-3 Présentation du questionnaire

Le questionnaire utilisé pour l'enquête comprend 26 questions, il a été organisé en deux parties dont la première traite des caractéristiques socioprofessionnelles des usagers et la deuxième des caractéristiques de déplacement public interurbain des actifs et leurs implications sur la transformation des modes de vie de la population dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

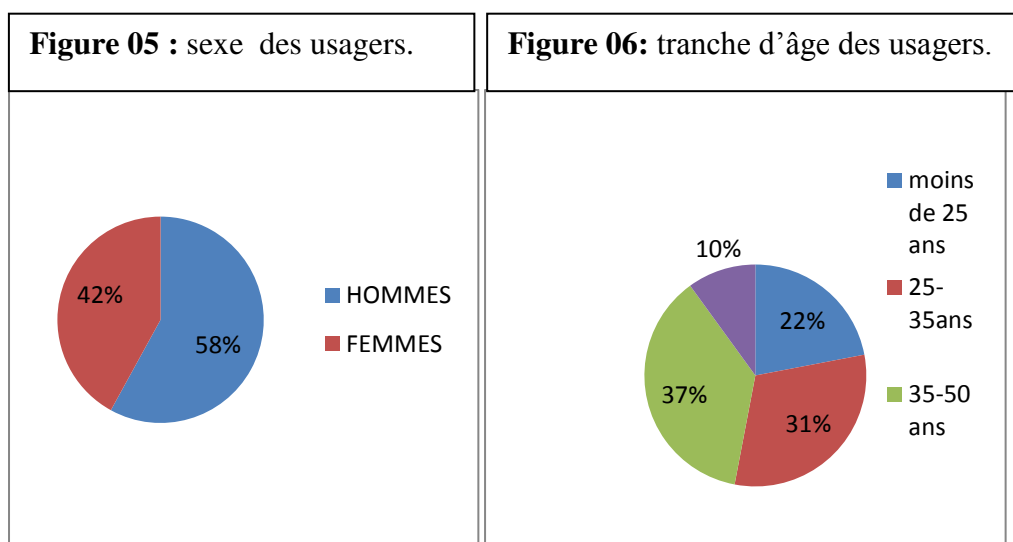
Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La taille de la population de notre échantillon est arrêtée à 100 individus ayant répondu au questionnaire au sein de six (06) villes choisies pour effectuer notre enquête de terrain dans la wilaya de Tizi Ouzou (AEM, DBK, Azzazga, Azeffoun, Draa El Mizan et la ville de Tizi-Ouzou). Le questionnaire à été passé au niveau des différentes gares et stations des 06 villes échantillons de la wilaya de T.O (AEM, DBK, Azzazga, Azeffoun, Draa El Mizan et le centre-ville de Tizi-Ouzou). Dont 100 individus ont répondu sur nous questions.

I-4 Caractéristiques socioprofessionnels des usagers

La population cible différents types et aspects des usagers utilisateurs de transports publics interurbains dans 6 villes dans la wilaya de Tizi-Ouzou, à savoir : le sexe, l'âge, la fonction, le niveau d'instruction, la situation familiale, le revenu, et nombre de personnes en charge.

- Sexe et tranche d'âge des usagers



Source : résultat de l'enquête.

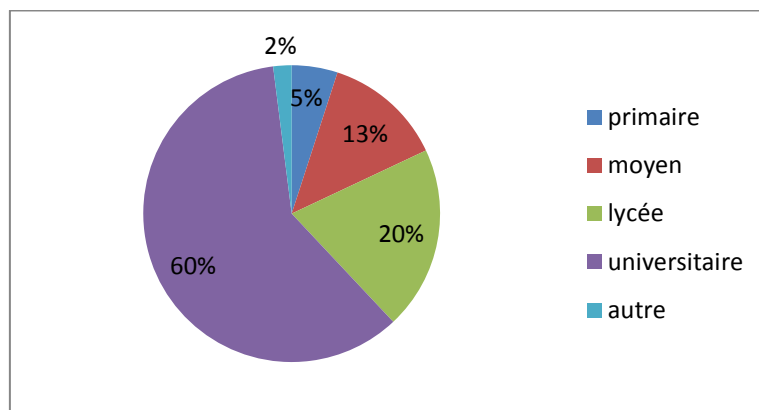
Les données de terrain révèlent que le pourcentage de celui du sexe masculin est un peu plus avec un taux de 58% de celui du sexe féminin avec un taux de 42%. (Voir la figure n°5 en dessus). Pour ce qui est tranche d'âge, les données de terrain montrent que toutes les tranches d'âge utilisent le transport public interurbain, dont 31% et 37% des usagers de transport public interurbain sont des adultes âgés respectivement entre (25-35 ans) et (35-

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

50ans), contre 10% des adultes âgés plus de 50 ans, et 22% des jeunes (moins de 25ans). (Voir la figure n°6).

- **Le niveau d'instruction des répondants**

Figure 07 : Répartition des usagers du transport interurbain selon leur niveau d'instruction.

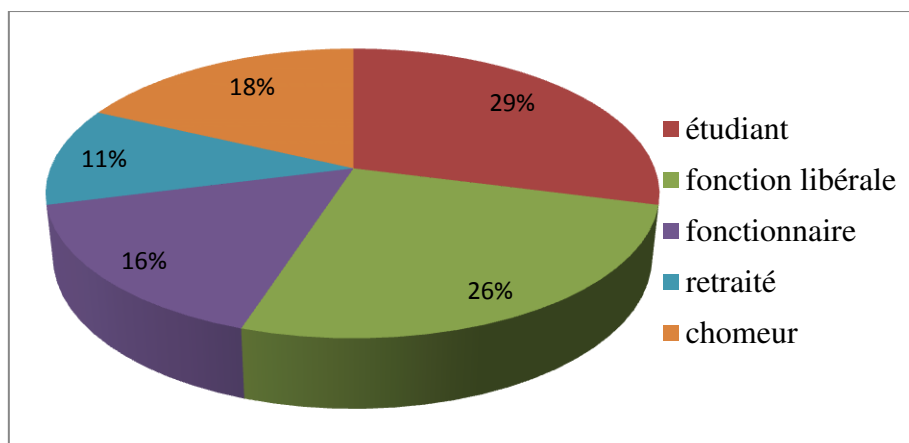


Source : résultat de l'enquête.

Les résultats montrés dans la figure n°7, révèlent que pré de 40% des répondants n'ont pas fait des études supérieures. La proportion des répondants ayant un niveau universitaire s'établit à 60%. Et respectivement 20% et 13% pour les personnes ont un niveau lycée et moyen. Les personnes ayant un niveau primaire sont les moins représentées avec seulement 5% de l'échantillon et les reste ont répondu autre.

- **la profession des usagers du transport interurbain**

Figure 08: répartitions des usagers selon leur profession.



Source : résultat de l'enquête.

La figure n°08 indique que les usagers actifs (fonction libérale et fonctionnaire) utilisent les transports publics interurbains plus que n'importe quelle autre catégorie

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

socioprofessionnelle avec un taux de 42%, ajouté à cela les étudiants avec un taux de 29% des déplacements totaux, ils constituent ce que l'on appelle les activités obligatoires ou semi-obligatoires, tandis que les autres catégories socioprofessionnelles ne représentent qu'un faible pourcentage avec un taux de 18% pour les chômeurs et un taux de 11% pour les retraités.

- Situation familiale et revenu des usagers du transport interurbain**

Tableau 14 : Répartition des usagers selon la situation familiale, la fonction et le revenu (par individus et par ménage).

		Etudiant	Fonctionnaire	Retraité	Chômeur	Total
Situation familiale	Célibataire	27%	19%	0%	10%	56%
	Marie	2%	14%	7%	6%	29%
	Divorcé	0%	6%	0%	2%	8%
	Veuf	0%	3%	4%	0%	7%
Revenu/individu	0 à 18000	23%	4%	0%	18%	45%
	20000 à 35000	6%	11%	3%	0%	20%
	40000 à 55000	0%	22%	5%	0%	27%
	60000 à 85000	0%	5%	2%	0%	7%
	90000 à 110000	0%	0%	1%	0%	1%
	Plus de 110000	0%	0%	0%	0%	0%
Revenu/ménage	0 à 18000	2%	2%	0%	9%	13%
	20000 à 35000	19%	7%	2%	4%	32%
	40000 à 55000	8%	9%	4%	5%	26%
	60000 à 85000	0%	17%	3%	0%	20%
	90000 à 110000	0%	6%	1%	0%	7%
	Plus de 110000	0%	1%	1%	0%	2%
Total		29%	42%	11%	18%	100%

Source : résultat de l'enquête.

Selon le résultat de l'enquête, présenté dans le tableau n°14 (au-dessus), on constate que plus de la moitié des usagers utilisateurs de transport public interurbain sont célibataires 56%, la majeure partie de ces derniers sont des étudiants 27%, qu'il est suivie d'une partie de 19% des actifs, et en dernière partie les chômeurs avec 10 %.

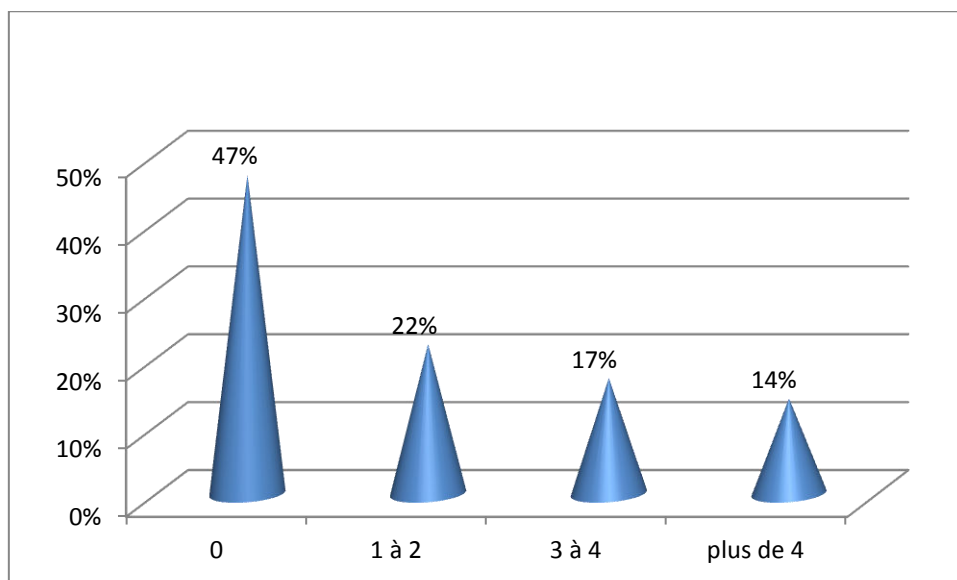
Nous remarquons que la majorité des réponses des personnes interrogées touche un revenu compris entre (20 000 à 55 000 DA) par mois, soit 47%, par contre que 8% des répondants touche plus de 60 000 DA par mois. Et pour ce qui des revenus par ménage on remarque que la majorité des ménages ont un revenu moyen qui compris entre (20 000 à 65 000 DA), soit 58%. Par contre 13% ont un revenu faible compris entre (0 à 18 000 DA). Ces résultats se rapprochent de la moyenne des salaires des usagers de transport public

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

interurbain, et montre que ce sont les familles modestes qui utilisent le transport public interurbain plus.

- **Responsabilités des usagers**

Figure 09 : nombre de personne pris en charges par les usagers.



Source : résultat de l'enquête.

Les réponses des personnes interrogées en matière de responsabilité familiale, sont révélateur que 47% des usagers n'ont pas de charge, suivie par des usagers qui en ont (1 à 2 personnes en charge) soit 22%, à cause de la composition de notre échantillon qui est constituée en majorité de jeunes pas plus de 35 ans qui sont majoritairement célibataires et d'autres jeunes mariés.

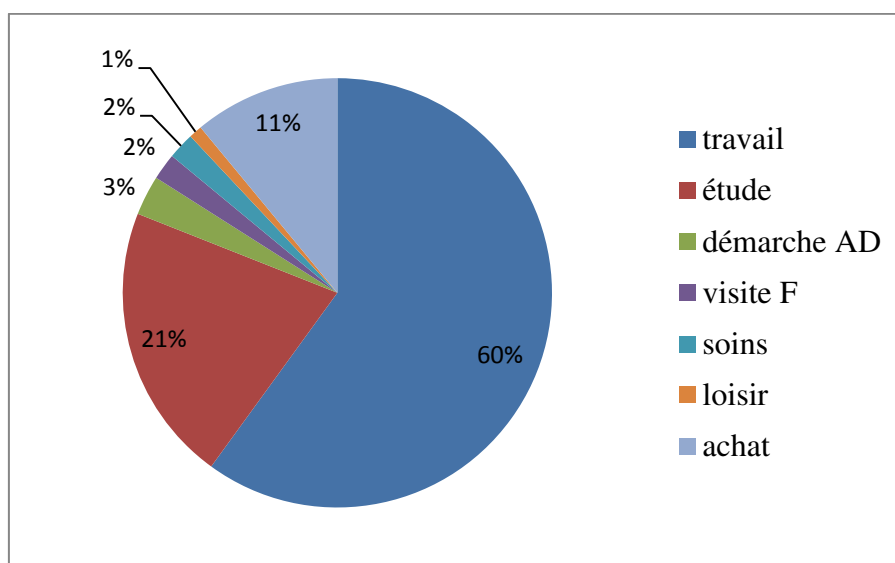
II- Caractéristique des déplacements interurbains et son implication sur la transformation des modes de vie de la population.

Les déplacements quotidiens ne cessent de croître avec l'étalement urbain. Tous ceux qui n'ont pas d'activité dans leurs communes vont le chercher là où il existe notamment dans le centre-ville. Les déplacements s'organisent donc à partir des localités sous forme de mouvements quotidiens, et le volume de ces déplacements vers le centre-ville est symptomatique de la localisation inégale des activités, des équipements structurants et des administrations dans la ville.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Motif de déplacement interurbain**

Figure 10: Répartitions des usagers selon le motif de déplacement



Source : résultat de l'enquête.

Que l'on soit, dans la wilaya de Tizi-Ouzou, le travail et le premier motif de déplacement interurbain, pour notre échantillon 60% des répondants déplacent pour motif de travail.

- **Lieux de mobilité**

Tableau 15: Flux Déplacements domicile-travail.

	DBK	AEH	Azeffoun	DEM	Azzazga	TO	total
Centre-ville	8%	7%	6%	6%	9%	9%	45%
Autre ville de la wilaya		2%	3%	2%	1%		8%
Hors wilaya	2%	1%	1%	2%		1%	7%
TOTAL	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%

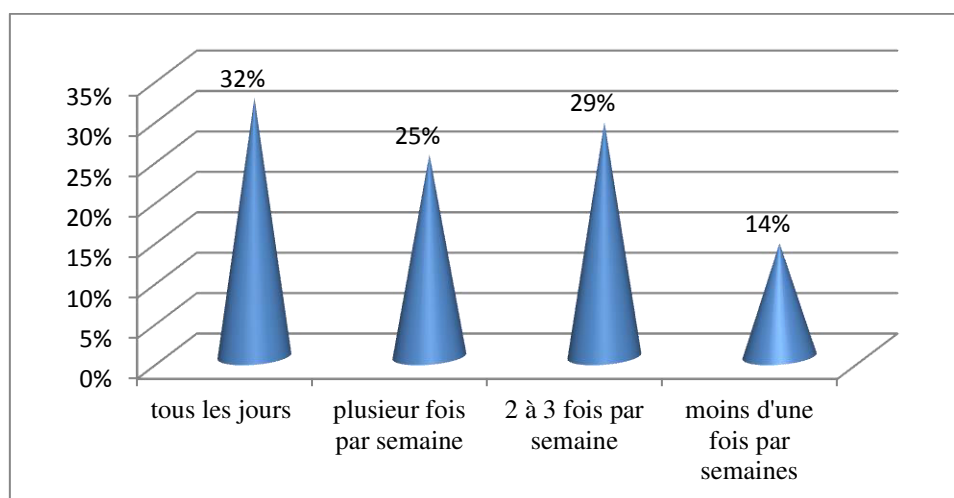
Source : résultat de l'enquête.

Les flux de transport public interurbain pour les usagers actifs sont majoritaires à destination au centre-ville de la wilaya, dont présentent 45% sur 60% des déplacements, les autres usagers actif ya entre eux qui travaillent dans d'autres communes de la wilaya (périphérique) et autres qui travaillent hors wilaya, sont de l'ordre respectivement de 8% sur 60% et 7% sur 60%. En résulte que la proximité relative de lieu de travail explique en grand partie la singularité du centre-ville de Tizi-Ouzou, est qu'elle présente le pôle d'emploi le plus attractif dans la wilaya.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

- **Fréquence de déplacement des actifs**

Figure 11 : Fréquence de déplacement des actifs.



Source : résultat de l'enquête.

L'interprétation de ces résultats fait ressortir que 57% de l'échantillon des usagers déplacent tous les jours ou plusieurs fois par semaine, cette forte part s'explique par la forte demande de transport public interurbain pour les déplacements professionnels. Ainsi, 29% des usagers déplacent 2 à 3 par semaine et 14% déplacent moins d'une fois par semaine, cette proportion s'explique par les actifs qui bénéficient généralement des résidences aux lieux où ils travaillent.

- **Le choix modal d'utilisation de transport public interurbain**

Comme la montre les deux tableaux suivants, le comportement modal des actifs peut être caractérisé par deux traits dominants :

- Le lieu de résidence ;
- Les critères personnels de chacun des actifs.

Tableau 16: Répartition de choix modale des actifs selon leur commune de résidence.

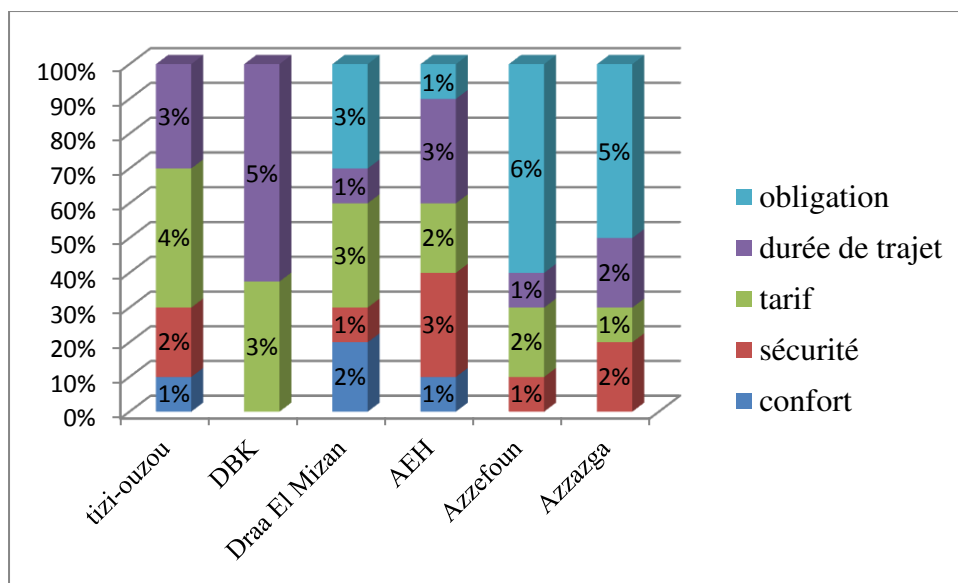
Mode de TPI	AEH	Azazga	Azeffoun	DBK	Draa El Mizan	TO	TOTAL
Mini B/C	8%	9%	7%	5%	6%	2%	37%
T/collectif	2%	1%	2%	1%	2%	5%	13%
T/individuel	-	-	-	1%	1%	-	2%
Auto C/B	-	-	1%	-	1%	1%	3%
Train	-	-	-	3%	-	2%	5%
Total	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60

Source : résultat de l'enquête.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

En moyenn plus de **50%** des usagers actifs utilisateurs de TPI, n'utilise presque jamais d'autres modes que les minis bus/car, DBK et Tizi-Ouzou se distingues des autres villes avec un taux respectivement 3% et 2 % des actifs empruntant d'autre mode de transport ferroviaire (le train). La part des minis B/C est particulièrement élevée sur toutes les villes des échantillons, les Taxis individuels sont rarement utilisés quelle que soit la ville. En résulte que les usagers de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou en pas de choix de mode de transport, vue que ces limettes en transport routier plus précisément les minis B/C.

Figure 12: les critères du choix du mode de transport.



Source : Résultat de l'enquête.

D'après les résultats présentés dans la figure n°13 le choix de mode de transport défaire d'une communes à une autre selon des différent critères, dont en note pour TO et DBK la durée de trajet et le tarif sont les premiers facteurs selon ils effectues leurs choix soit respectivement 4% et 3% pour TO et 3% et 5% pour DBR, et pour Azeffoun et AEH en faite ils en pas le choix dont en marque que 6% et 5% en répondu « l'obligation », et pour Draa El Mizzan et Azzazga le choix c'effectue sur plusieurs critère comme en le voir dans la figure. Ce que en remarque peut des usagers concentre sur la sécurité et le confort dans leurs choix.

- **La distance moyenne parcouru**

Vu que les flux de transport public interurbain sont majoritaires au centre de la wilaya, alors en peut concéder que la distance parcouru est la même pour tous les actifs d'une commune

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 17: la distance parcourue en transport interurbain selon la commune de résidence et la destination des répondants.

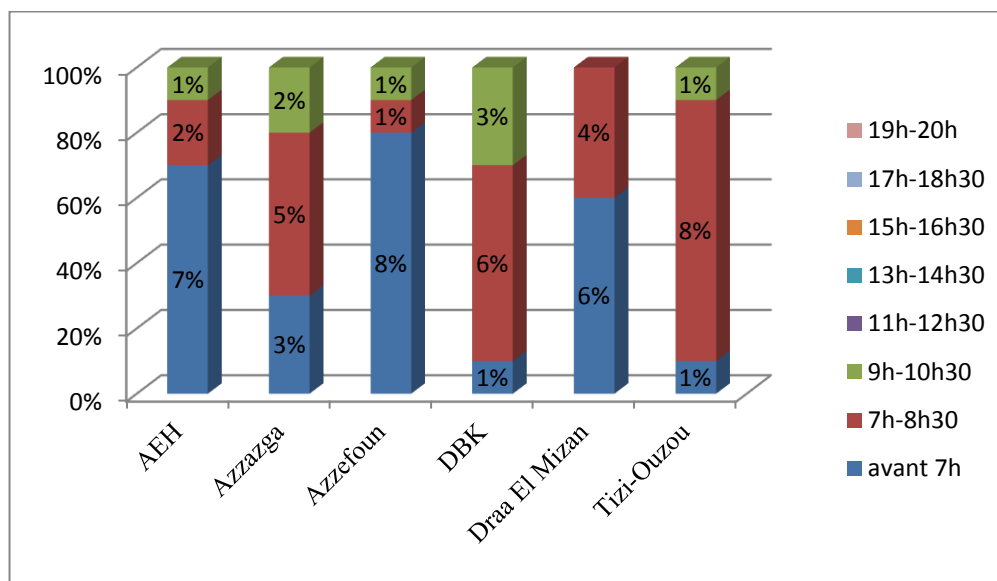
	Azeffoun	DBK	Azazga	EAM	TO	Draa El Miza
Centre-ville de la wilaya	70km	40km	60km	40km	5km	70km
Autre ville de la wilaya	Entre 75 et 85km	Entre 50 et 65km	Entre 65 et 75km	Entre 55 et 65km	Entre 20 et 40 km	Entre 60 et 90 km
Hors wilaya	Entre 90 et 100 km	Entre 80 et 100km	Entre 95 et 110km	Entre 95 et 115km	Entre 30 et 80km	Entre 60 et 100km

Source : résultat de l'enquête.

Par le fait qu'une proportion non négligeable de personnes travaillent le centre-ville de la wilaya que celui d'autre commune, rappelons qu'aux facteurs de choix de lieu de travail, les ménages ont souvent associé la contrainte de la proximité du travail, cette contrainte s'exprimant plus en termes de temps que de la distance.

- **Durée de trajet**

Figure 13: répartition des actifs selon les heures de départ du domicile.

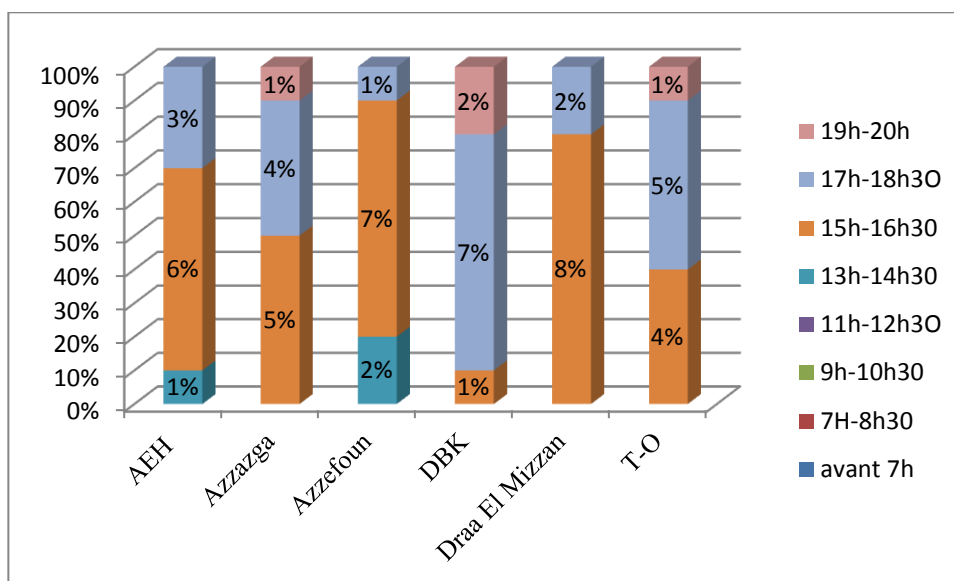


Source : résultat de l'enquête.

En constate que les usagers des villes éloignées de centre-ville comme AEH, Azeffoun et Draa El Mizan sont eux qui sort le matin le plus avant 7h, par contre les usagers des autres villes DBK et Tizi-Ouzou démarre généralement entre 7h-8h30.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 14: Répartition des actifs selon les heures de départ du travail.



Source : résultat de l'enquête.

Pour ce qui est des horaires de départ de travail en remarque que sont en moyen entre 15h-16h30 pour AEH, Azzazga, Azeffoun et Draa El Mizzan, et entre 17h-18h30 pour Tizi-Ouzou et DBK.

Tableau 18: La durée du trajet selon la commune de résidence et la destination des répondants.

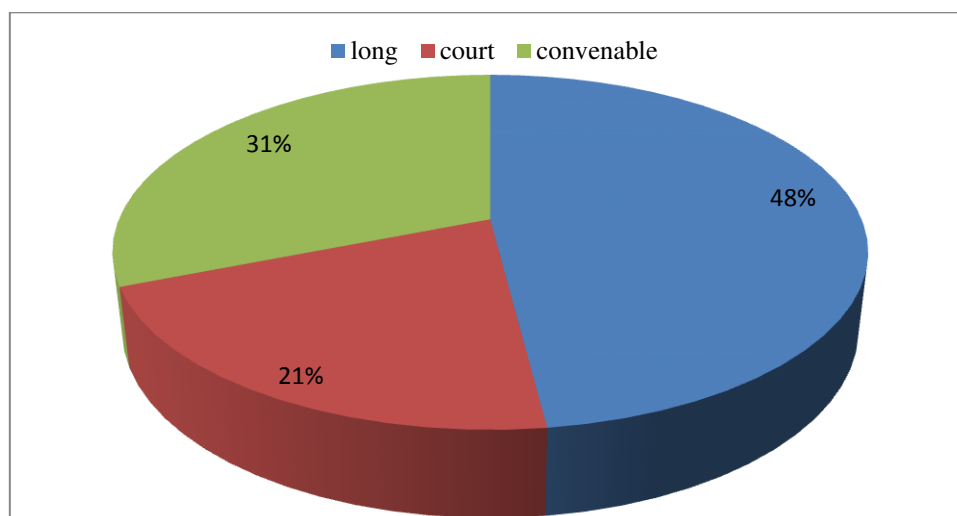
	Azeffoun	DBK	Draa El Mizan	Azazga	TO	EAM
Centre ville de la wilaya	120min	60min	110 min	90min	30min	70min
Autre ville de la wilaya	Etre 130min et 150min	Entre 80 et 100min	Entre 90 min et 150min	100min et 120 min	60min et 80min	Etre 75min et 90min
Hors wilaya	Etre 150min et 180min	Entre 120min et 180 min	Entre 110min et 180min	Entre 150 min et 180 min	Entre 70 et 120 min	Entre 120 et 150 min

Source : résultat de l'enquête.

La durée de trajet influence sur les actifs, considérant que chaque minute passée dans le transport est égarée. D'après le tableau N° 16 on constate que le temps passé dans les transports publics interurbains dans la wilaya de Tizi-Ouzou est vraiment considérable. Comme un simple déplacement prend au minimum une heure.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 15: la durée de trajet selon les usagers.



Source : résultat de l'enquête.

En résulte que la majorité des usagers utilisateurs de transport public interurbain voient que la durée est long, soit de 48%, 31% voient que la durée de trajet est convenable et que 21 % voient que la durée est courte.

- Coût de transport public interurbain**

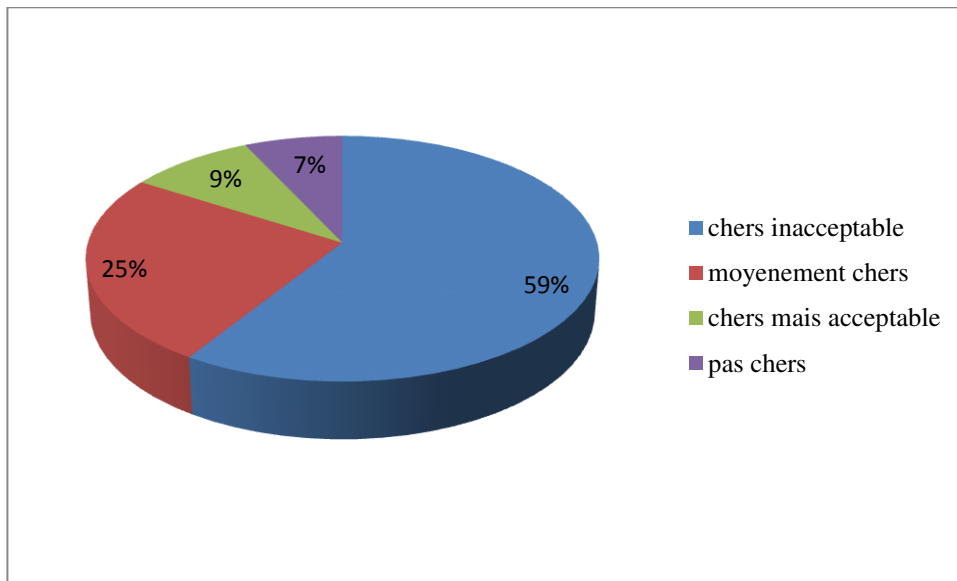
Tableau 19: coût moyen par déplacement de transport public interurbain selon la commune de résidence et destination.

	Azeffoun	DBK	Azzazga	EAM	Draa El Mizan	TO
Centre ville de la wilaya	Entre 300 et 350DA	Entre 200 et 250DA	Entre 150et 200DA	Entre 260 et 300DA	Entre250 et350DA	Entre 100 et 150DA
Autre ville de la wilaya	Entre 450 et 500DA	Entre 300 et 400DA	Entre 250 et 350DA	Entre350 et 450DA	Entre500 et650DA	Entre 200 et 350 DA
Hors wilaya	Entre 750 et 850DA	Entre 650 et 800DA	Entre550DA et 650DA	Entre650 et 750DA	Entre500 et800DA	Entre 400 et 700 DA

Source : résultat de l'enquête.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 16 : Coût de transport public selon les usagers.



Source : résultat de l'enquête.

Comme la montre la figure n°16 au-dessus la plupart, dans l'ordre de 59% des répondants voient que les tarifs de transport public interurbain sont chers inacceptable, et seulement 25% qui ont répondu que ses frais ne sont pas cher et moyennement cher, pour les 9% voient que les coûts de transports public interurbain sont chers mais acceptables.

- **Implication de transport public interurbain sur les modes de vie de la population**

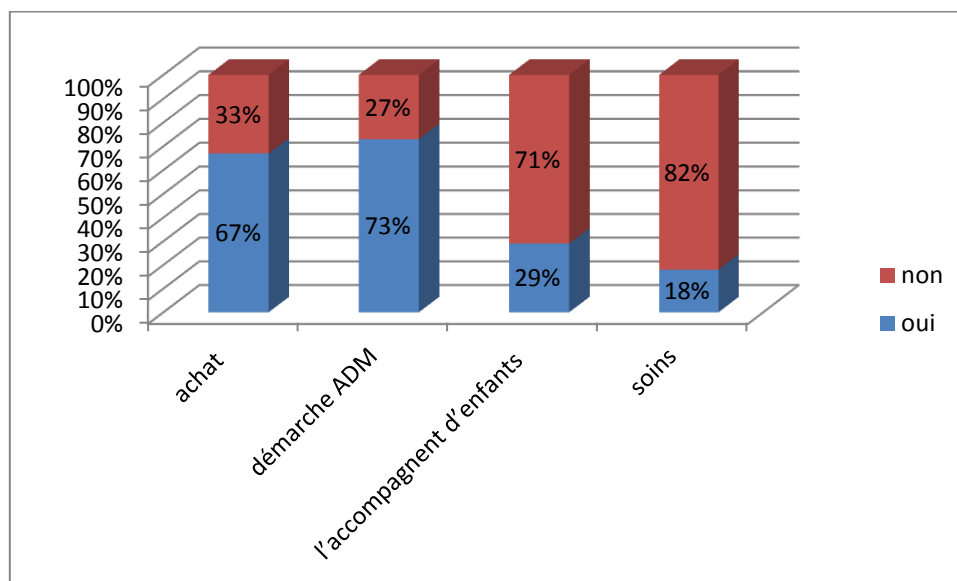
Ajoutant à l'implication de transport interurbain sur la sphère professionnelle analysé dans la première partie, le transport public interurbain implique aussi sur les autres sphères (domestique, de temps libre et de l'engagement associatif) qui constituent un mode de vie. Durant la journée, la personne passe d'une sphère d'activités à l'autre ; à chacune de ces sphères et donc associée une mobilité quotidienne. Ces sphères s'articulent naturellement au niveau individuel en se succédant temporellement durant une journée.

- **Implication de transport interurbain sur la sphère domestique**

La sphère domestique comprend les activités consommatrices de déplacements, à savoir l'achat du ménage, les démarches administratives, l'accompagnement d'enfants et les déplacements liés à la santé des membres du ménage.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

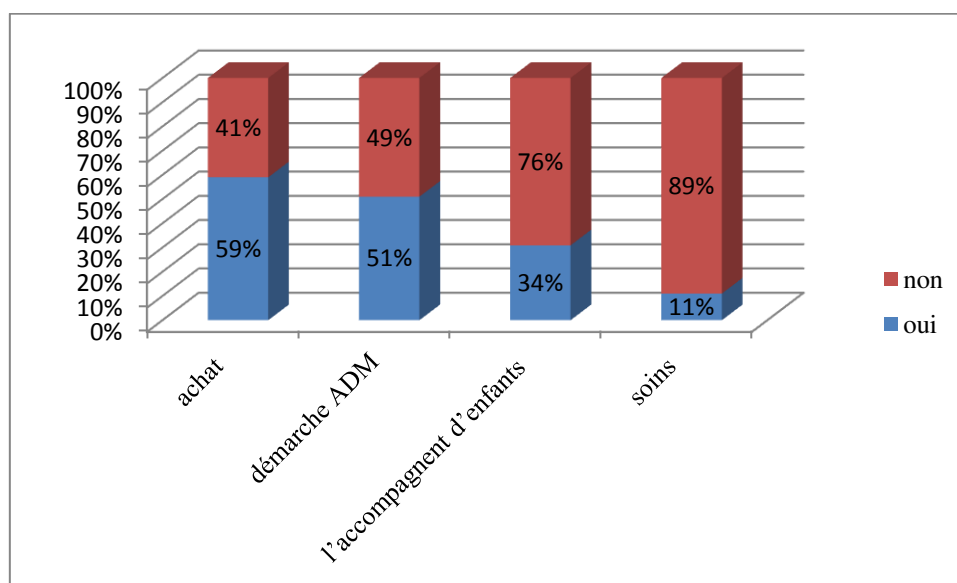
Figure 17: utilisation de transport interurbain pour les déplacements de sphère domestique.



Source : résultat de l'enquête.

D'après ces résultats, on remarque que les demandes en transport public interurbain pour la sphère domestique sont différentes d'une activité à une autre, dont on note une forte utilisation de transport public interurbain pour l'achat et les démarches administratives, avec des taux respectivement de 67% et 73%, par contre on note une faible utilisation de transport interurbain pour l'accompagnement d'enfants et les soins dans l'ordre de 29% et 18%.

Figure 18 : Implication de transport interurbain sur l'évolution de la sphère domestique des usagers.

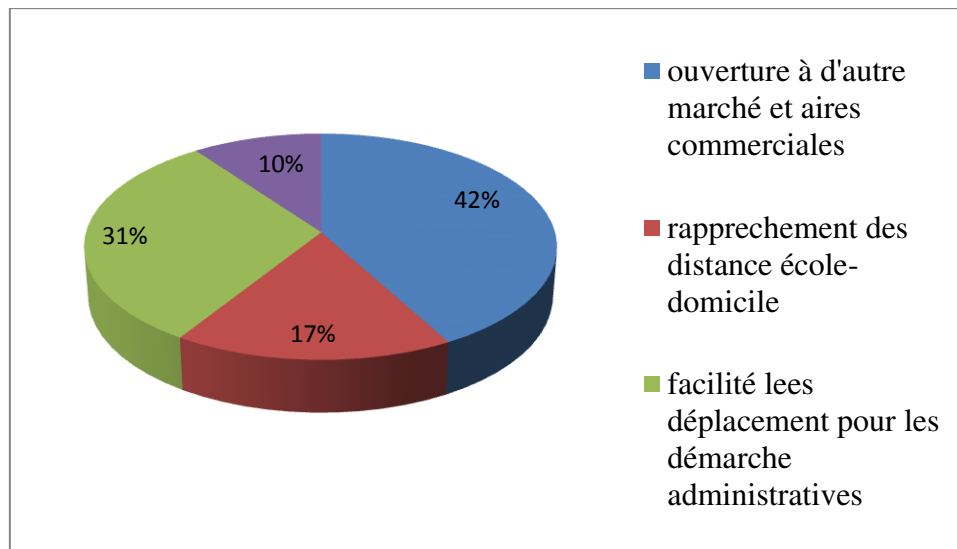


Source : résultat de l'enquête.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

On remarque d'après l'avis des usagers que le transport interurbain implique sur l'évolution de la qualité de la consommation plus que sur les autres activités, avec 59% sur les achats et 51% sur les démarches administratives.

Figure 19: Implication de transport public interurbain dans la sphère domestique selon l'avis des usagers.



Source : résultat de l'enquête.

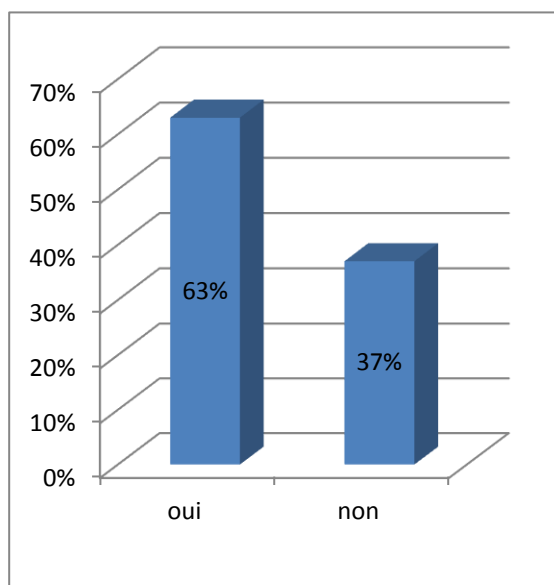
Selon l'explication des usagers on constate que pour le transport une implication beaucoup plus sur la consommation des usagers et l'accompagnement d'enfants, dont 42% des usagers voient que avec les déplacements en transport interurbain peuvent découvrir des aires commerciales et des marchés ce qui va influencer sur le changement de rythme de sa consommation, pour les démarches administratives 31% des usagers voient que le transport public interurbain réduit la distance, et 17% voient que le transport public interurbain réduit le temps de déplacement pour accompagner d'enfants, que 10% voient que pour le transport public interurbain à une influence sur les déplacements pour soins.

- Implication de transport interurbain sur la transformation de la sphère de temps libre et loisir

Concernant les mobilités liées au temps libre une distinction est habituellement établie entre d'une part les mobilités de loisirs qui se définissent à la fois par leur inscription dans le temps quotidien et dans l'espace local et d'autre part les mobilités touristiques qui concernent le hors quotidien et s'effectuent en dehors de l'environnement habituel.

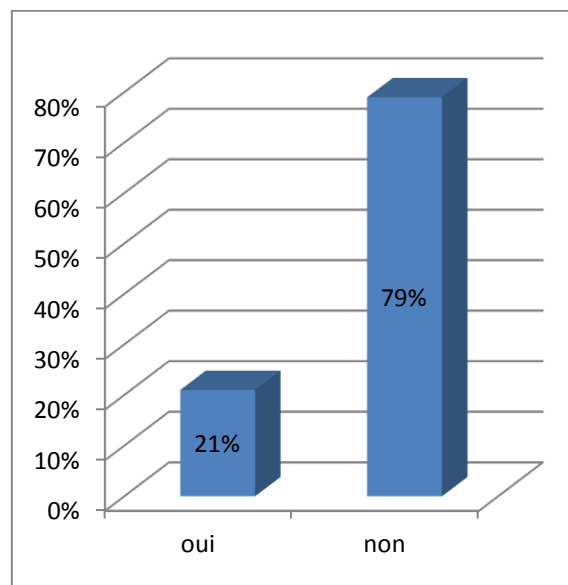
Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 20: utilisation de transport interurbain pour loisir et activités libres qui rentrants dans le quotidiens.



Source : résultat de l'enquête.

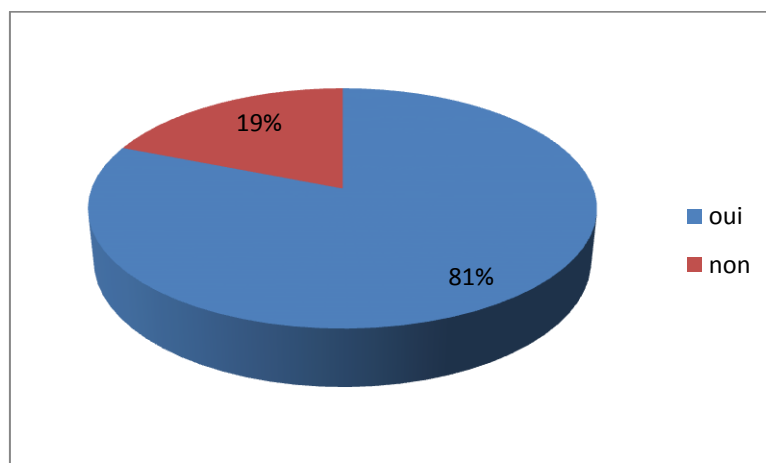
Figure 21: utilisation de transport interurbain pour le tourisme.



Source : résultat de l'enquête.

On constate de ses deux figures que l'utilisation de transport interurbain pour la sphère de temps libre se diffère d'une activité à une autre, si en prend par exemple les activités de loisir et des activités qui rentre dans le quotidien 63% des usagers retournent a l'utilisation de transport interurbain et que 37% en répondu non, comparent avec les activité touristique que 21% des usagers utilisent le transport interurbain pour se rendre au lieux touristique et la majorité qu'est 79% n'utilise jamais des transport interurbain pour le tourisme.

Figure 22 : Implication de transport interurbain sur la transformation des pratiques du temps libre.

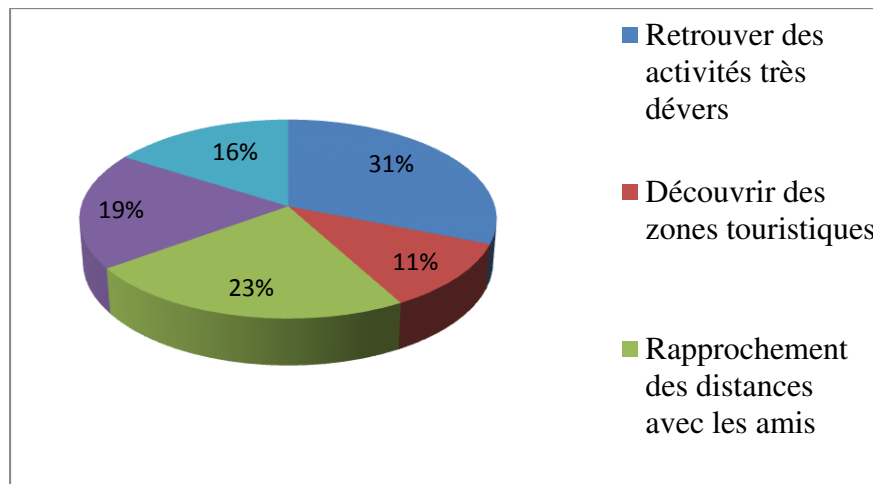


Source : résultat de l'enquête.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

D'après les réponses des usagers, le transport public interurbain constitue un élément efficace dans la pratique des activités du temps libre, dont 81% en répondu « oui », que le transport public interurbain à influencé sur sont temps libre.

Figure 23: la façon d'influence de transport public interurbain sur les activités de temps libre.



Source : résultat de l'enquête.

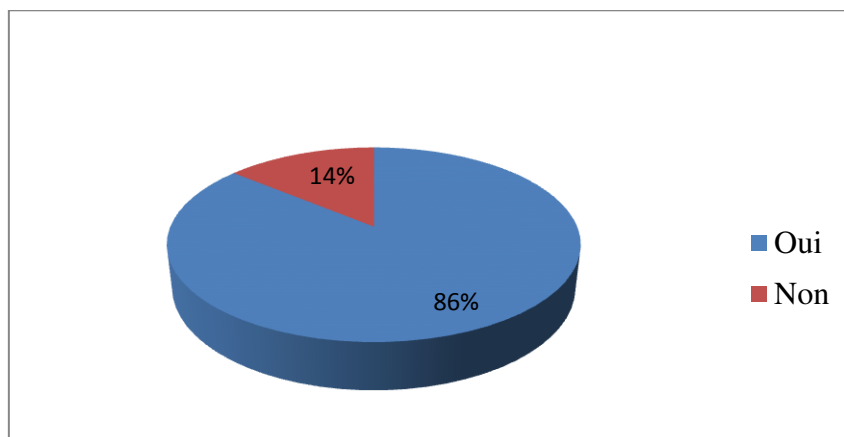
De cette figure en résulte que le transport public interurbain est un élément efficace dans l'organisation des activités de temps libre, dont il touche toutes les sphères de temps libre, dans l'ordre de 31% et 11% des usagers voient que pour le transport à un rôle sur la découvert des activités très dévers et des zones touristiques, et respectivement 23% et 19% des usagers voient que le transport est un moyen pour la rencontre avec les amis et l'insertion sociale et faire de nouvelle rencontre amicales.

- Implication de transport public interurbain sur la sphère de l'engagement.

La sphère de l'engagement est constituée des activités publiques, il s'agit aussi bien des activités publiques et des responsabilités associatives.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

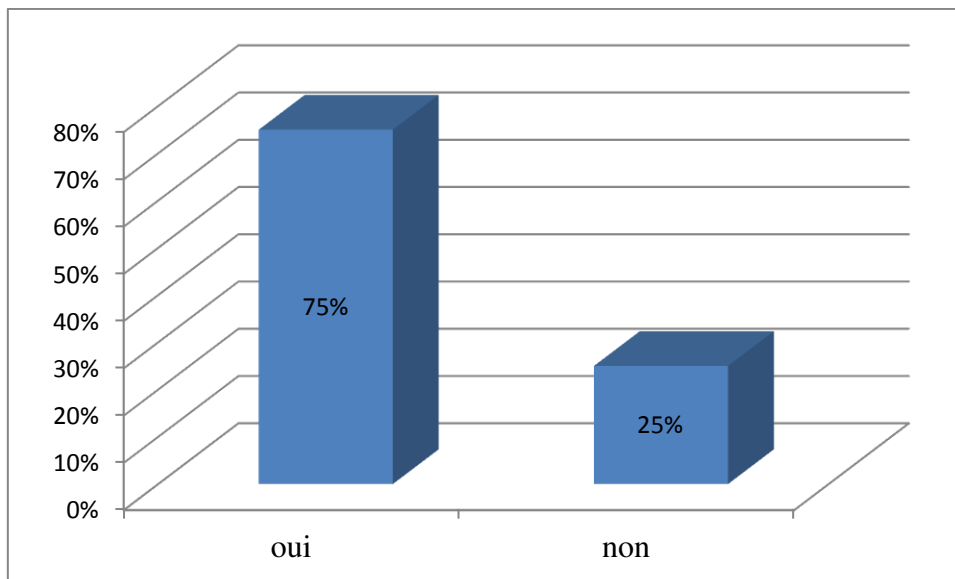
Figure 24: Utilisation de transport interurbain pour la sphère de l'engagement.



Source : résultat de l'enquête.

La majorité des usagers retourne à l'utilisation de transport interurbain pour les activités associatives soit de 87%, que 14% des usagers n'utilisent pas de transport interurbain pour cette sphère.

Figure 25 : implication de transport public interurbain sur la transformation de la sphère d'engagement.

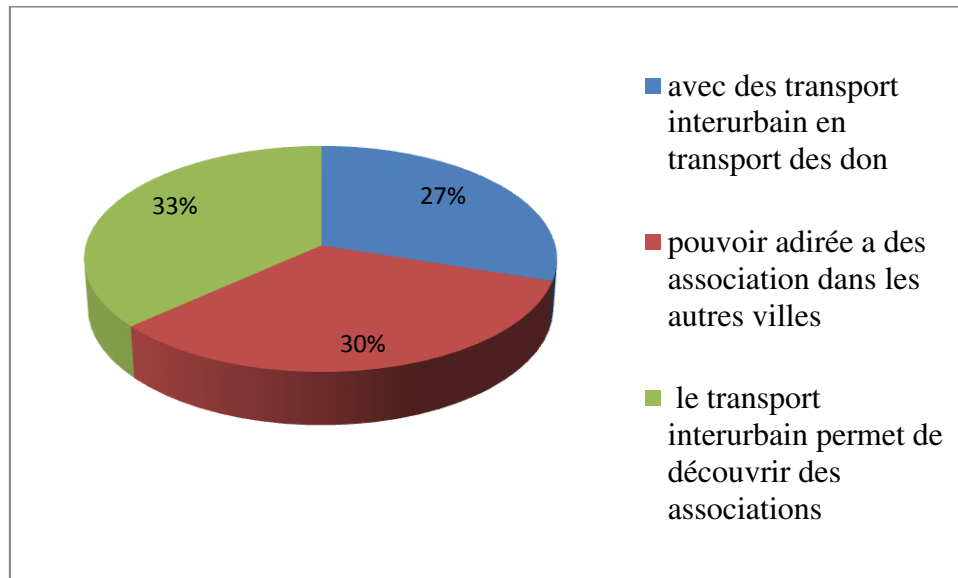


Source : résultat de l'enquête.

Pour les transports publics interurbains un grand rôle dans l'insertion des usagers dans des mouvements associatives dont en note que 75% des usagers voient que le transport est un facteur de l'engagement sociatif.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Figure 26: Les points d'influence de transport interurbain sur la transformation de la sphère de l'engagement.



Source : résultat de l'enquête.

Les transports publics interurbains jouent un rôle important dans les mouvement associatives, sur ces différentes forment, dont en note quelque réponse des usagers, 33% voient que avec les déplacements interurbain peuvent découvrir des associassions, contre à 30% voient que le transport public interurbain les aides à insérer dans des associations hors communes de résidence, et pourquoi pas 27% considère que le transport public interurbain est un moyen pour faire des gestes humanitaires comme par exemple transporté des dons.

Chapitre III : Interaction système de transport public interurbain, modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Conclusion de chapitre III

Les activités de la vie quotidienne sont articulées autour de quatre sphères régies par les logiques d'actions spécifiques, la sphère du travail, la sphère de l'engagement, la sphère domestique et la sphère du temps libre.

La question des déplacements interurbains dans la wilaya de Tizi-Ouzou, sont toujours liées aux modes de vie de chaque usager, car il détermine la nature et la fréquence des déplacements domicile-travail, qui constituent l'axe structurant la mobilité quotidienne. Bien entendu quatre sphères organisant le mode de vie, qui tournent autour des déplacements, alors on constate que le transport public interurbain est un facteur de l'organisation et d'évolution des modes de vie.

Conclusion générale

Dans le cadre de notre travail nous sommes intéressés plus particulièrement, sur le système de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Ce travail a pour but de savoir, quelles sont les retombées de l'utilisation du transport public interurbain sur la transformation et l'évolution des modes de vie et l'emploi de la population occupée par cette région, dont nous recherchons à confirmer ou affirmer les hypothèses proposées suivantes :

- 1- La mise en place d'un système de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou, garantir l'accès de la population aux services essentiels comme le travail et les études, et permet l'ouverture à d'autres villes, qui va induire la découverte d'autres modes de vie urbains et qui va mener au changement des pratiques quotidiennes des usagers.
- 2- L'utilisation de transport public interurbain pour les déplacements quotidiens est un vecteur de l'évolution et de changement des modes de vie de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- 3- Le système de transport public interurbain tel qu'organisé dans la wilaya de Tizi-Ouzou, il se concentre sur le centre-ville de la wilaya ce qui va imposer sur la population un même rythme de vie.

Dans cette conclusion générale, nous évoquons les principaux clichés de notre travail, nous avons commencé notre travail avec un chapitre qui constitue d'un premier volet une approche sur le service public du transport, dans l'utilité et d'avoir une idée claire sur les services publics, dans le second volet, il consiste en une présentation de l'aspect immatériel de système du transport public interurbain en Algérie, dont on donne une lumière sur la réglementation et l'organisation du service de transports publics en Algérie.

Le deuxième chapitre est basé sur la présentation de l'aspect matériel de système de transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou qui est exposé dans l'ensemble des infrastructures offerts dans la wilaya. Et dans le dernier chapitre est consacré pour répondre à notre problématique « De quelle mesure le transport public interurbain façonne-t-il sur la transformation des modes de vie de la population, et le développement de l'emploi, tel qu'organisé dans la wilaya de Tizi-Ouzou ? », avec l'analyse des résultats de notre enquête.

Le système de transport public interurbain joue un rôle éminent dans nos modes de vie, il a contribué et contribuera à l'évolution des villes et l'enclavement territorial. Le transport public interurbain permet une mise à distance des agglomérations et un éparpillement des fonctions urbaines.

Conclusion générale

En effet, notre étude sur la wilaya de Tizi-Ouzou, nous a permis de mettre en exergue l'importance du système de transport dans le processus de la mobilité quotidienne et la vie quotidienne. D'où il résulte que la wilaya de Tizi-Ouzou utilise tous les moyens tant quantitatifs et non pas qualitatifs, à son service que ce soit, matériels ou humains, qui répond aux besoins de déplacement des citoyens.

Mais ces dernières années la wilaya de Tizi-Ouzou a connu un développement démographique et un déséquilibre dans la hiérarchie urbaine, ce qui a engendré une forte demande en transport public interurbain, alors que le choix de modes de transport, et le coût des déplacements sont des arbitrages familiaux, et la distance, le temps sont des arbitrages de lieu d'activités, ce qui explique la demande de transport interurbain tant qualitatif et non seulement pas quantitatif.

D'après les recherches et les études effectuées durant notre travail, nous avons pu constater des résultats dont on est arrivé à confirmer l'efficacité du système de transport public interurbain. C'est vrai que le système de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou est efficace et répond aux besoins de la population, mais sur un côté quantitatif, on remarque l'absence de la performance et la négligence de côté qualitatif.

Revenons à l'interaction entre l'utilisation du transport public interurbain et la transformation des modes de vie, on conclut que le transport est l'un des composants des modes de vie des usagers et il représente un élément efficace dans l'évolution de la qualité de vie, vu que le centre-ville de Tizi-Ouzou est le pôle attractif, ce qui a expliqué l'importance des flux vers cette dernière, alors l'utilisation du transport public interurbain par les usagers des périphéries leur permet l'ouverture et l'accessibilité au pôle attractif pour acquiescer leurs besoins, qui va mener à la rencontre des différents usagers des régions différentes, et la découverte d'autres modes de vie qui va induire à l'adoption des nouvelles pratiques quotidiennes et au changement des modes de vie.

Références bibliographiques

I- Ouvrages

1. BAUBY Pierre, 2011, « Service public, services publics », direction de l'information légale et administrative.
2. CARBAJO Joël, 1997, « Droit des services publics », 3^e édition, troisième partie « les modes de gestion des services publics », édition MEMENTOS DALLOZ, France.
3. FABRIES- VERFAILLIE.F, P.STRAGIOTTI, « La France des villes », éd. Bréal, 2000.
4. J.P.ANGELIER, Economie des industries de réseaux, édition PUG, Grenoble 2007, P13.
5. LEVEQUE François, 2000, « Concepts économiques et conception juridiques de la notion de service public », in Thierry Kirat et Evlyne Servenin « vers une économie d'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action. ».
6. NICOLAS Curien, 2000, « Economie des réseaux », édition : LA DECOUVERTE.
7. PENARD Thierry, Octobre 2003, « Economie des réseaux et services en réseaux : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique ».
8. PERROT Jean-Yves et CHATELUS Gautier « Financement des infrastructures et es services collectifs ».
9. ZARKA Jean-Claude, 2015, « l'essentiel du droit public », édition Gualino lextenso.

II- Articles et rapports divers

1. AHMED ZAID M & RAMDINI S, 2013, « Global performance and public services » mission of National Company of the Rail Transport (SNTF) in Algeria in context of charge. Case study, the future of public enterprise, Mission, performance and governance, learning from success and failures.
2. CARL C 2007 « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », réalise en PAO au Conseil d'Analyse Economique, Paris.
3. DELGA Carole, députée de Haute-Garonne et Monsieur Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, député de Lozère, 2013, RAPPORT « Mission pour l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des services au public dans les territoires fragiles ». Paris.

Références bibliographiques

4. DIDIER Michel et PRUD'HOMME Rémy, 2007, « infrastructures de transport, mobilité et croissance », Paris.
5. FERRAT Massilva, AIT TALEB Abdelhamid, 2017, « Emergence des zones d'activité sur les axes routiers, cas de la RN12 de la wilaya de Tizi-Ouzou », conférence internationale en économie-gestion & commerce International, Département des sciences économiques, Université MOULOUD MAMMERI, Tizi-Ouzou, Algérie.
6. ISLI M, 2002, « l'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », In ouvrage « transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD, Alger.
7. GUGLIELMI Gilles J., 2000, « une introduction au droit de service public », document n'est pas mis à jour de puis 1994, consulté le 11/10/2017 sur <http://www.guglielmi.fr>.
8. KRATTINGER M. Yves, 2012, « la délégation aux collectivités territoriales et la décentralisation, sur les collectivités territoriales et les transports » rapport d'information N° 319.
9. KAUFMANN Vincent, 1999, « mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », France.
10. OUSSALEM Mohand Ouamar, « Le développement local dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Potentialités, Contraintes et Perspectives. », faculté de sciences économiques Université de Tizi-Ouzou, Revue Campus N°5
11. QUINET E, 1998, « Principes d'économie de transports », Ed Economica, Paris.
12. RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika, et BOURAS Zohra, 2016, « le processus de régulation de service public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement et réengagement de l'Etat », revue algérienne de la mondialisation et des politique économiques.
13. RAVALET Emmanuel, 2007, « Mode de vie et mode de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et Lyon. ».
14. SAFARZITOUN. M & TABTI TALAMALI, 2009, article, « la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger. Evolution et perspectives », Alger.
15. SCHEINER Joachim, 2003, « mode de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens ». revue internationale des sciences sociales, 2003/2 (n°176).

Références bibliographiques

16. DJARMON Lamia & YAICHE Samira, 2016, « calcul du coût de revient d'un titre de transport urbain : Cas de l'ETUSB », mémoire master en sciences économiques, université de Bejaia, P07.
17. Rapport « Le développement de l'infrastructure routière : Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports. », 25ème session plénière, Publication du Conseil National Economique et Social, Avril, 2005.

III- Thèses et mémoires

1. CHABANE Nadia et FEKRAR Djamilia, 2016 « Le transport urbain dans une perspective de développement durable, cas d'agglomération de Tizi-Ouzou. » mémoire de master, université des sciences et de la technologie Hawari Boumediene, spécialité Géographie et aménagement de territoire.
2. CHAMLAL. F, 2014, « La problématique des transports locaux et de mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou », mémoire de master en science économique, spécialité Management Territoriale et Ingénierie des Projet. UMMTO.
3. DJIB Faye, 2013, « Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thies et Saint Louis. Géographie. Université Michel de Montaigne - mémoire magister Bordeaux III, France.
4. HADJAR.N, 2013, « Transport interurbain et maitrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou », mémoire de master soutenu sous la direction de Pr Malika AHMED ZAID, UMMTO.
5. GIRAUDON Anne, 2010, « La notion de service public », mémoire d'étude, sous la direction de M. François Rouyer-Gayette, école nationale supérieur des sciences de l'information et de la bibliothèque, France.
6. KHALFAOUI Lynda, 2013, « Gestion durable de service public de l'eau et de l'assainissement dans la ville de Tizi-Ouzou », mémoire de master, sous la direction de Pr. Malika AHMED ZAID, UMMTO, spécialité Management Territoriale et Ingénierie de Projets.
7. LALEG Aziz, 2015, « Evaluation des politiques territoriales en Algérie par la mise en œuvre d'un système d'information géographique dans la wilaya de Tizi-Ouzou » mémoire de magister en aménagement du territoire, Université frères MONTOURI Constantine.

Références bibliographiques

8. SEDIKI Abderrahmane, 2010, « Déréglementation des services publics en réseau et les comportements récents des opérateurs historiques : cas des choix stratégiques de la SONEGAS face à la déréglementation de l'industrie électrique en algérien. », mémoire de magister, sous la direction de M. AHMED OUAMEUR. Abdelmadjid, UMMTO.
9. YESGUER Hichem, 2009, « Enclavement des espaces ruraux: approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », thèse doctorat, Sous la direction de Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre. Français.

IV- Autres

1. Direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou
2. Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2016.
3. Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou.

V- Site internet

1. www.wilaya-tiziouzou.dz.
2. [Http:www.ministère-transport-org.dz/](http://www.ministère-transport-org.dz/),
3. <http://www.universailis.fr/encyclopedie/transport-transports-et-économie/>.
4. <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/définition/transport/>,

Annexe 1 : Enquête auprès des usagers des transports publics interurbains dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

QUESTIONNAIRE

Université MOULOUD MAMRIE Tizi-Ouzou

Ce questionnaire est anonyme et inscrit dans le cadre d'un master académique en « Management Territorial et Ingénierie de Projets » ; réalisant un travail de recherche, dans l'objectif principal est d'analyser l'implication de transport public interurbain sur la transformation des modes de vie de la population et sur le développement de bassin d'emploi, tel que organisé dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

I- Caractéristiques socioprofessionnelle

1- Quel est votre sexe ?

1. Homme ☐

2. Femme ☐

2- Votre tranche d'âge ?

1. Moins de 25ans ☐

3. 35-50ans ☐

2. 25-35ans ☐

4. 50ans et + ☐

3- Quelle est votre situation familiale ?

1. Célibataire ☐

3. veuf ☐

2. Marie ☐

4. Divorcé ☐

4- Quel est le nombre de personne dans votre ménage ?

.....

5- Lieu de résidence ?

.....

6- Lieu de travail ?

.....

7- Quelle est votre profession ?

1. Etudiant ☐

3. Fonctionnaire ☐

5. chômeur ☐

2. Fonction libérale ☐

4. Retraité ☐

8- précisez :

9- Quel est votre niveau d'instruction ?

1. Primaire ☐

3. Lycée ☐

5. Autres ☐

2. Moyen ☐

4. Universitaire ☐

10- Si 'autres' précisez :

11- Quel est votre revenu mensuel ?

1. 0 à 18000 DA ☐ 4. 60000 à 85000 DA ☐ 6. 90000 à 110000 DA ☐
2. 20000 à 35000 DA ☐ 5. 40000 à 55000 DA ☐ 7. Plus de 110000 DA ☐

12- Quel est votre revenu par ménage ?.....

13-

**II- caractéristiques de déplacements et implication de transport public interurbain
sur la transformation des modes de vie de la population dans la wilaya de
Tizi-Ouzou.**

14- êtes vous utilisateur de transport public interurbain ?

1. Oui ☐ 2. Non ☐

15- Si « oui » Quel est votre motif principal de déplacement ?

1. achat ☐ 4. Travail ☐ 7. loisir ☐
2. Etudes ☐ 5. Soins ☐ 8. Tourisme ☐
3. Démarches administratives ☐ 6. Visite familiale ☐ 9. autres ☐

16- quel est le mode de transport que vous utilisez le plus fréquemment ?

1. Mini bus ☐ 3. TAXI collectif ☐ 5. Taxi individuel ☐
2. Autobus ☐ 4. Fourgon ☐ 6. Train ☐

17- Sur quel critère vous avez choisir se mode d transport public interurbain ?

1. sécurité ☐
2. confort ☐
3. tarif ☐
4. durée de trajet ☐
5. obligation ☐

18- Niveau de la mobilité ?

1. 0-1 déplacement/jrs ☐ 3. 2-3 déplacements/jrs ☐
2. 1-2 déplacements/jrs ☐ 4. 3et + déplacements/jrs ☐

19- Quelle distance parcourez-vous pour votre trajet ?

EnvironKM

20- Quelle est la durée moyenne de votre temps de trajet ?

EnvironMin

21- Pensez-vous que cette durée ?

1. Court ☐ 2. Langue ☐ 3. convenable ☐

22- A quel moment de la journée déplacez-vous le plus ?

1. 7H-8h30 ☐ 5. 12h30-13h30 ☐ 8. 15h30-16h30 ☐

Annexes

- | | | | | | |
|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|
| 2. 8h30-9h30 | ☐ | 6. 13h30-14h30 | ☐ | 9. 16h30-17h30 | ☐ |
| 3. 9h30-11h30 | ☐ | 7. 14h30-15h30 | ☐ | 10. 10.18h et+ | ☐ |
| 4. 11h30-12h30 | ☐ | | | | |

23- Quelles sont vos dépenses en matière de transport public interurbain par jour ?

EnvironDA

24- Pensez-vous que ces dépenses ?

- | | | | |
|-------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| 1. Cher inacceptable | ☐ | 3. Moyennement cher | ☐ |
| 2. Cher mais acceptable | ☐ | 4. Pas cher de tout | ☐ |

25- utilisez-vous de transport public interurbain pour les autres motifs de vous déplacements ?

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 1. Achat | ☐ |
| 2. L'accompagnent des enfants | ☐ |
| 3. Démarches administrative | ☐ |
| 4. Soins | ☐ |
| 5. Loisir | ☐ |
| 6. Tourisme | ☐ |
| 7. Visite familiale | ☐ |

26- Si « non » quel mode de transport utiliser vous ?

- | | | | |
|-----------------------|--------------------------|----------|--------------------------|
| 1. Véhicule personnel | ☐ | 2. Autre | ☐ |
|-----------------------|--------------------------|----------|--------------------------|

27- Est-ce-que le transport interurbain à une influence sur l'évolution de votre pratique dans votre vie quotidienne

- | | | | |
|--------|--------------------------|--------|--------------------------|
| 1. oui | ☐ | 2. non | ☐ |
|--------|--------------------------|--------|--------------------------|

Liste des tableaux, cartes et figures

Cartes :

Carte 01 : Découpage administratif de la wilaya de Tizi-Ouzou	40
Carte 02 : consistance et articulation de réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou	53
Carte 03 : schéma directeur des infrastructures ferroviaire	60
Carte 04 : Densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou	66
Carte 05 : Armature urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou	68
Carte 06 : Importance de flux vers la ville de Tizi-Ouzou.....	76

Figures

Figure 01 : Evolution de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou par RGPH	43
Figure 02 : Répartition de la population totale par tranche d'âge et par sexe au 31/12/2016.	44
Figure 03 : Répartition de la population par branche d'activité.....	47
Figure 04 : Consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou	52
Figure 05 : sexe des usagers.....	78
Figure 06 : tranche d'âge des usagers	78
Figure 07 : réparations des usagers selon leur niveau d'instruction	79
Figure 08 : répartitions des usagers selon leur profession	79
Figure 09 : nombre de personne pris en charges par les usagers	81
Figure 10 : Répartitions des usagers selon le motif de déplacement	82
Figure 11 : Fréquence de déplacement des actifs.....	83
Figure 12 : les critères du choix du mode de transport.....	84
Figure 13 : réparation des actifs selon les heures de départ du domicile	85
Figure 14 : répartition des actifs selon les heures de départ du travail.....	86
Figure 15 : la durée de trajet selon les usagers.....	87
Figure 16 : coût de transport public selon les usagers.....	88
Figure 17 : utilisation de transport interurbain pour les déplacements de sphère domestique.	89

Liste des tableaux, cartes et figures

Figure 18 : implication de transport interurbain sur l'évolution de la sphère domestique des usagers	89
Figure 19: façon d'implication de transport public interurbain dans la sphère domestique selon l'avis des usagers	90
Figure 20: utilisation de transport interurbain pour loisir et activités libres qui rentrent dans le quotidien.....	91
Figure 21: utilisation de transport interurbain pour le tourisme.....	91
Figure 22 : implication de transport interurbain sur la transformation des pratiques du temps libre.....	91
Figure 23: la façon d'influence de transport public interurbain sur les activités de temps libre	92
Figure 24: utilisation de transport interurbain pour la sphère de l'engagement.....	93
Figure 25 : implication de transport public interurbain sur la transformation de la sphère d'engagement	93
Figure 26 : les points d'influence de transport interurbain sur la transformation de la sphère de l'engagement	94
 Tableaux	
Tableau01 : la tarification du transport collectif de voyageurs par km	35
Tableau 02 : la tarification du transport collectif de voyageurs plus de 30 km	35
Tableau 03 : Tarifs appliqués par SNTF sur ligne Tizi-Ouzou	36
Tableau 04 : Répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune.....	41
Tableau 05 : Evolution de la population au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou entre 87/98 et 98et08	42
Tableau 06 : Réparation spéciale des industrielles de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	45
Tableau 07 : Consistance et état du réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou	51
Tableau 08 : Composition du parc bus de la wilaya de Tizi-Ouzou (2eme trimestre 2017) .	58
Tableau 09 : Parc taxi selon le mode d'exploitation de la wilaya de Tizi-Ouzou 31/12/2016	59

Liste des tableaux, cartes et figures

Tableau 10 : Evolution de nombre d'agglomération dans la wilaya de Tizi-Ouzou	64
Tableau 11 : Répartition des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou	65
Tableau 12 : Evolution du nombre d'agglomération urbaine au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou.	69
Tableau 13 : Evolution de la population urbain au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou dans les deux dernières dessinées	69
Tableau 14 : répartition des usagers selon la situation familiale, la fonction et le revenu (par individus et par ménage)	80
Tableau 15 : flux Déplacements domicile-travail	82
Tableau 16 : répartition de choix modale des actifs selon leur commune de résidence	83
Tableau 17 : la distance parcourue en transport interurbain selon la commune de résidence et la destination des répondants.....	85
Tableau 18 : La durée du trajet selon la commune de résidence et la destination des répondants	86
Tableau 19 : coût moyen par déplacement de transport public interurbain selon la commune de résidence et destination.....	87

Table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre I : organisation et réglementation du service public de transport en Algérie	5
Introduction du chapitre I.....	5
Section 1 : généralité sur le service public du transport.....	
I-Réflexion conceptuel sur les services publics	6
I-1 Mission de service public	7
I-2 Les trois principes directeurs du service public	9
I-3 Les modes de gestion des services publics	12
II- Service public en réseau	16
II-1 la notion de réseau	16
II-2 Caractéristiques de service public en réseau	18
Section 2: organisation et réglementation du service de transport public en Algérie	20
I-Le cadre conceptuel de service public du transport.....	20
I-1 La notion transport	20
I-2 Les spécificités de secteur du transport	23
I-3 Le plan de transport	24
II-Réglementation et organisation de service du transport en Algérie.....	24
II-1 Le cadre législatif et réglementaire du transport public interurbain en Algérie.....	24
II-2 Organisation de transport public interurbain en Algérie	26
II-3 Les opérateurs du transport	31
II-4 Les mécanismes du service public de transport interurbain en Algérie	33
Conclusion du chapitre I	37
Chapitre II : l'état de lieux des infrastructures de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou	38
Introduction du chapitre II.....	38
Section 1 : présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou	39
I-Présentation géographique.....	39
I-1 Situation géographique	39
I-2 Relief	41
I-3 Climat	41
II-Démographie	42
II-1 Evolution de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	42
II-2 Population totale par tranche d'âge et par sexe dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	43

Table des matières

III-Les potentialités économiques	44
III-1 Les infrastructures industrielles	44
III-2 Tourisme	46
III-3 L'agriculture	46
IV- L'emploi	47
V-Les équipements des services publics	48
V-1 Les équipements sanitaires.....	48
V-2 les équipements de l'enseignement.....	48
V-3 les équipements de la jeunesse et sportif.....	49
V-4 les équipements culturels	50
Section 2 : les composantes matérielles de système du transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou	50
I-Les réseaux de transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou.....	50
I-1 Le réseau routier	51
I-2 Le réseau ferroviaire	55
II- L'infrastructure d'accueil de transport public interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou ..	56
II-1 Gare multimodale de Bouhinoune.....	56
II-2 Les stations de transport intermédiaire	57
II-3 Les gares ferroviaires	57
III-Les différents modes de transport interurbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou	58
III-1 Le transport par bus	58
III-2 Le transport par taxi	59
III-3 Le transport par voie ferroviaire	59
Conclusion du chapitre II	63
Chapitre III : Interaction entre le système de transport public interurbain et les modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou	64
Introduction du chapitre III	64
Section I : L'urbanisation, lien avec le transport	65
I-Aménagement de territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	66
I-1consistance de nombre d'agglomération au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou	67
I-2 Densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	68
II-Armature urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou	70
II-1 Réseau urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	71

Table des matières

II-2 Aire d'influences des villes de notre échantillon	73
III-Interaction offre de transport et urbanisation	77
Section II : Implication de transport interurbain sur les modes de vie et l'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou	79
I-Présentation de l'enquête	79
I-1 Enquête	80
I-2 Objectif de l'étude	80
I-3 présentation du questionnaire	80
I-4 Caractéristiques socioprofessionnels des usagers	81
II-Caractéristique des déplacements interurbains et son implication sur la transformation des modes de vie de la population	83
Conclusion du chapitre III	97
Conclusion générale	98
Référence bibliographique	100
Annexes	104
Listes des tableaux, cartes et figures... ..	107