

République Algérienne Démocratique et populaire  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

**UNIVERSITE MOULOU MAMMERI DE TIZI-OUZOU**  
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des sciences de Gestion  
Département des Sciences économiques

Mémoire de Master en sciences économiques  
Spécialité « Management Territorial et Ingénierie de Projets »  
Option : Management des Services publics Territoriaux

Préparé par :

**Kahina GAHRAR**

**Transport interurbain et réseaux de villes :**  
*Cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia*

Sous la direction de  
**Malika AHMED ZAID**

Année universitaire 2014-2015

# **Transport interurbain et réseaux de villes**

*Cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia*

## Résumé

Le transport favorise l'émergence d'un réseau de villes et la mobilité qui est nécessaire à toute activité, et il constitue l'un des facteurs principaux pour le développement économique et social. Seulement il n'a pas apporté que des progrès mais il a entraîné de nombreuses nuisances. En Algérie, l'Etat s'est retiré du marché des transports interurbains au profit des opérateurs privés suite à la crise économique des années 90. A ce titre, les wilayas algériennes n'ont pas échappées à cette réalité notamment Tizi-Ouzou et Bejaia, pour répondre à la demande importante de transport interurbain d'une part, et la création d'emploi d'autre part, ce qui a conduit à l'anarchie et au dysfonctionnement de service public de transport interurbain, à cause de l'augmentation non contrôlée des opérateurs de transport interurbain et l'insuffisance des infrastructures de transport en général, ce qui a entraîné des difficultés en terme de mobilité quotidienne entre Tizi-Ouzou et Bejaia. Toutefois, les problèmes de transport interurbain entre les deux villes se posent en termes de qualité et d'organisation. Actuellement dans le cadre du retour de l'Etat dans le secteur de transport, les mesures qui ont été engagées, notamment le parachèvement et le lancement de nouveaux projets de moyens de transport ne pourront pas produire les effets positifs attendus ni de renforcer l'interconnexion entre les deux villes si ne se développe pas en parallèle une démarche participative et une communication novatrice.

**Mots clés :** Service public de transport, transport interurbain, réseaux de villes, Tizi-Ouzou, Bejaia

***Summary: intercity and city networks: the case of the city of Tizi-Ouzou and Bejaia***

*Transportation promotes the emergence of a network of cities and the mobility that is necessary for any activity, and it is one of the main factors for economic and social development. Only he did not bring that progress but it has resulted in many nuisances. In Algeria, the State has withdrawn from the interurban transport market to private operators following the economic crisis of 90. As such, the Algerian wilayas have not escaped this reality including Bejaia and Tizi-Ouzou, to meet the high demand for intercity transport on the one hand, and the creation of other jobs, which led to anarchy and public service malfunction intercity transportation, because of the increase Uncontrolled long distance transport operators and the lack of transport infrastructure in general, which resulted in difficulties in terms of daily mobility between Tizi-Ouzou and Bejaia. However, the long distance transportation problems between the two cities arise in terms of quality and organization. Currently in the return of the State in the transport sector, measures have been initiated, including the completion and launch of new transportation projects will not produce the expected positive effects or strengthen the interconnection between the two cities if not developing in parallel a participatory approach and innovative communication.*

**Keys Words:** Public transport service, intercity, city networks, Tizi-Ouzou, Bejaia

## **DEDICACE**

*A Toutes ma famille*

*A tous mes amis*

*A tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin.*

## REMERCIEMENTS

Merci à Dieu de m'avoir donné la force et le courage de mener ce travail a terme

Je tiens tout d'abord à remercier la directrice de ce mémoire Madame le Pr. Malika AHMED ZAID qui m'a encadré tout au long de ce travail ; directrice du laboratoire REDYL « Réforme économique et Dynamique Locale » et responsable du master « Management Territorial et Ingénierie de Projets », Je la remercie à la fois pour le suivi régulier de ce master, mais également pour l'aide le temps qu'elle a bien voulu me consacrer, pour les conseils et les pistes de réflexions partagées au cours de trois ans, ainsi pour ses critiques constructives qui m'ont servi et aidé à l'élaboration de ce mémoire.

Mes remerciements s'adressent aussi à M<sup>elle</sup> Samira RAMDINI, d'avoir accepté de co-diriger ce mémoire. Je remercie également Mr Aziz LALEG qui m'a initié aux techniques de système d'information géographique

Je tiens à exprimer ma gratitude et sincère reconnaissance à l'ensemble de mes enseignants, pour leurs orientations et leurs conseils.

Merci à l'ensemble du personnel des administrations publiques et organismes visités, à savoir : la Direction des transports de TO, la Direction des travaux publics de TO, la Direction des gares routières de TO, notamment le personnel au sein de la nouvelle gare de Bouhinoun.

J'adresse mes chaleureux et sincères remerciements à toute ma famille, spécialement mes parents pour leurs sacrifices et leur soutien tout au long de mes études, mes chers frères, et mes chères sœurs, pour leurs incessants conseils et encouragements.

Je remercie également tous mes amis et mes collègues du master « Management Territorial et Ingénierie de Projets », ainsi toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Merci a tous.

## **ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS**

<b>%</b>	<b>Pourcentage</b>
<b>AB</b>	<b>Autobus</b>
<b>AC</b>	<b>Autocar</b>
<b>ACL</b>	<b>Agglomération de Chef Lieu</b>
<b>ADM</b>	<b>Autoroute de la mer</b>
<b>Art</b>	<b>Article</b>
<b>BETU</b>	<b>Bureau d'Etudes des Transports Urbains</b>
<b>CC</b>	<b>Chemins Communaux</b>
<b>CHU</b>	<b>Centre Hospitalo-universitaire</b>
<b>CNPSR</b>	<b>le Centre National de la Prévention et de la Sécurité Routière</b>
<b>CNTC</b>	<b>Centre National des Technologies et du Consulting</b>
<b>CW</b>	<b>Chemins de la Wilaya</b>
<b>DA</b>	<b>Dinar Algérien</b>
<b>DBK</b>	<b>Draa Ben Khedda</b>
<b>DTP</b>	<b>Direction des travaux publics</b>
<b>DTT</b>	<b>Direction des Transports Terrestres</b>
<b>DTUCR</b>	<b>Direction des Transports Urbains et de la Circulation Routière</b>
<b>DTW</b>	<b>Direction de Transport de la Wilaya</b>
<b>EGRTO</b>	<b>Entreprise des Gares Routiers de Tizi-Ouzou</b>
<b>EMA</b>	<b>Entreprise du Metro d'Alger</b>
<b>ENACTA</b>	<b>Etablissement National de Contrôle Technique Automobile</b>
<b>ETUS</b>	<b>Entreprise des Transports Urbains et Suburbains</b>
<b>Freq</b>	<b>Fréquence</b>
<b>JO</b>	<b>Journal Officiel</b>
<b>KMS</b>	<b>kilomètres</b>
<b>LNI</b>	<b>Larba nath iratene</b>
<b>LOOTT</b>	<b>Loi portant Orientation et Organisation des Transports Terrestres</b>
<b>MC</b>	<b>Ministère du Commerce</b>

<b>MHU</b>	<b>Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme</b>
<b>MT</b>	<b>Ministère de Transport</b>
<b>MTP</b>	<b>Ministère des Travaux Publics</b>
<b>ONT</b>	<b>Office national du transport</b>
<b>PTU</b>	<b>Périmètre des transports urbains</b>
<b>POS</b>	<b>plans d'occupation des sols</b>
<b>RN</b>	<b>Route nationale</b>
<b>RNC</b>	<b>Région nord centre</b>
<b>SNCF</b>	<b>Société nationale des chemins de ferres</b>
<b>TGV</b>	<b>Transport a grande vitesse</b>
<b>TO</b>	<b>Tizi-Ouzou</b>
<b>ZI</b>	<b>Zone industrielle</b>

## Sommaire

### SOMMAIRE GENERAL

<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre I :organisation et fonctionnementde service public de transport .....</b>	<b>6</b>
<b>1- aperçu historique de service public de transport.....</b>	<b>6</b>
2- fonctionnement de service public de transport interurbain.....	13
3- l'organisation institutionnelle de service public de transport interurbain.....	19
<b>Chapitre II LE TRANSPORT INTERURBAIN ET LE RAYONNEMENT DES VILLES .....</b>	<b>35</b>
1- les perspectives de développement de la notion de la ville.....	35
2- état des lieux de transport inter urbain a Tizi-Ouzou.....	43
3-caractéristique de la ville de Bejaia et la structuration de son réseau de transport interurbain.....	56
4- consistance de réseau routier reliant la ville de Tizi-Ouzou et celle de bejaia .....	63
<b>Chapitre III :le transport interurbain et le reseau de ville :quelle interaction? .....</b>	<b>71</b>
1- le réseau de ville : une volonté périphérique.....	71
2- le rôle operateur de transport interurbain dans le développement de réseau de villes...	76
<b>Conclusion.....</b>	<b>95</b>
<b>Annexe .....</b>	<b>99</b>
<b>Références bibliographiques .....</b>	<b>108</b>
<b>Listes des annexes, tableaux, figures et graphiques .....</b>	<b>116</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>118</b>

# **INTRODUCTION GENERALE**

## **INTRODUCTION GENERALE**

Le transport est un service public par excellence ; il présente un des piliers fondamentaux de développement et de prospérité de tout pays. Les transports ont, dans le monde moderne, une importance primordiale. La vie économique moderne est basée sur des transports massifs et à bon marché<sup>1</sup>. Il est un élément important dans la vie quotidienne des citoyens, la plus grande importance est accordée au transport urbain ou au réseau urbain, ce dernier qui est conçu comme un ensemble hiérarchisé de centres émanant du territoire qu'ils encadrent et desservent doit répondre aux différents objectifs, en mettant l'accent sur :

- Les flux de personnes et d'informations, en termes de critères de flux de relations et sur des pôles d'échanges ;
- Les relations des villes avec leur territoire et celles des villes entre elles ;
- Le savoir géo-économique par rapport à des objectifs d'action.

L'existence de services publics au sens fonctionnel fait référence à l'intérêt général ; dont, le service public est défini comme étant une activité d'intérêt général prise en charge par une personne publique. La définition organique du service public selon L. Duguit : « Toute activité dont l'accomplissement doit être assuré, réglé et contrôlé par les gouvernants, parce que l'accomplissement de cette activité est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale, et qu'elle est d'une telle nature qu'elle ne peut être réalisée complètement que par les gouvernants est un service public ».

Le service public est une notion liée à la notion d'intérêt général, en effet, est une mission, qui est une activité d'intérêt général, et un mode d'organisation consistant à prendre en charge ces activités d'intérêt général par une personne publique ou privée mais sous le contrôle d'une personne publique.

L'émergence de transport collectif urbain comme élément intéressant a fait apparaître la notion de transport interurbain ; le réseau interurbain de transport est une compétence portée par des wilayas (autorité organisatrice de transport) comme le transport en commun.

---

<sup>1</sup> André Huybrechts. « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées »

In: Revue économique. Volume 22, n°1, 1971. pp. 140-162. Citer p.143

## Introduction générale

Elles leur reviennent d'organiser le transport entre les différentes villes de la wilaya avec des liaisons avec les principales villes des wilayas limitrophes, ou des coopérations entre réseaux interurbains, qu'il s'agit généralement d'un réseau routier. Les transports interurbains ont pour caractéristique de répondre aux besoins de transport à l'extérieure des agglomérations, en général d'une ville à une autre. Elles peuvent être aussi des lignes express régionales et inter-régionales.

Cette dépendance d'une ville à une autre par des liaisons et des relations constitue les réseaux de villes. La notion de réseaux de villes est apparue à la fin des années 1960 ; elle définit les liens tissés entre des villes dans le cadre d'une politique d'association et de coopération ; elle caractérise la répartition géographique et la hiérarchie des villes dans un cadre régional, national ou continental.

En Algérie le transport est diversifié vu la superficie de ce pays. Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, même si quelques régions algériennes restent encore isolées en raison de l'absence d'infrastructure routière. Prenant en considération la région kabyle (la grande Kabylie et la petite Kabylie) en précisant plus, Tizi-Ouzou et Bejaia.

Bien qu'ayant entretenu dans le passé des relations, les deux villes affichent aujourd'hui une volonté de rapprochement. Ce qui constitue une source d'union entre les citoyens. Ces relations constituent un élément fondamental dans le processus d'intégration régionale. De ce fait, il est nécessaire d'aménager ces espaces pour accélérer les politiques afin de faire de ces régions des chaînons d'intégration socio-économique. Les deux villes de Tizi-Ouzou et de Béjaia constituent des « couloirs » qui se manifestent par leur dynamisme économique industriel et commercial. A cet effet, elles doivent être fournies en équipements de base dont le rayonnement dépasse chaque territoire.

### ***La problématique :***

*À l'égard de la place importante qu'occupent les deux villes, en tant que pôles fonctionnels, le transport interurbain favorise-t-il, à travers, l'émergence d'un réseau de villes ?*

## Introduction générale

### **Questions secondaires :**

- *Quel est l'état des lieux des réseaux de transport entre les deux villes ; et quels sont les projets et les mesures qui sont pris et mis en place pour améliorer la situation ?*
- *Comment s'organise-t-il le transport interurbain entre les deux villes ?*
- *Quels sont les niveaux de l'offre et de la demande de transport interurbain de personnes entre les deux villes ?*

### **Les hypothèses :**

- *Tant que les deux villes sont des pôles fonctionnels ; une augmentation importante des flux de mobilité a été engendrée ;*
- *Face à l'accroissement des flux de mobilité entre les deux villes, un encombrement et une dévastation des infrastructures ont été introduits, ce qui constitue un obstacle pour la mobilité des personnes ;*
- *Pour faire face à la situation de manque d'infrastructures, les autorités publiques vont mettre en place des projets structurants afin de faciliter la mobilité et de renforcer les liens entre les deux villes.*

### **Objectif du travail**

A travers cette analyse, nous nous intéressons au sujet de transport interurbain et réseaux de villes entre Tizi-Ouzou et Bejaia. Notre objectif est de comprendre et d'analyser les fondements théoriques qui sous tendent le transport interurbain permettant une maîtrise de la mobilité des personnes et l'émergence de réseaux de villes, ainsi que d'apporter un éclairage aux chercheurs et les décideurs confrontés aux problèmes de système de transport et de la mobilité entre Tizi-Ouzou et Bejaia.

Nous avons fait le choix d'étudier le cas d'un service public local : celui de transport interurbain et réseaux de villes entre Tizi-Ouzou et Bejaia. L'importance de transport dans la vie quotidienne des citoyens pour faciliter leur déplacement et la situation que connaissent les deux en matière de ce service et de la mobilité ont motivé notre choix. En outre, le nombre

## Introduction générale

réduit des études et travaux de recherche sur ce thème nous a encouragé pour continuer dans cette démarche scientifique<sup>2</sup>.

### ***Méthodologie du travail***

Pour mieux conduire notre travail, nous avons choisi de le structurer en trois chapitres. Dans le premier, nous traiterons l'organisation institutionnelle du transport interurbain en générale et en Algérie particulièrement. Nous chercherons dans ce chapitre à donner un aperçu historique sur l'évolution de la réglementation destinée au service public de transport et les différents acteurs qui interviennent dans ce domaine, ainsi son fonctionnement et les moyens qui lui sont mobilisés. Ensuite, dans un second chapitre nous poursuivrons par la présentation de la notion de la ville ainsi que les différentes caractéristiques et le réseau de transport interurbain au niveau des deux villes, et puis présenter les grands axes reliant la ville de Tizi-Ouzou a celle de Bejaia. Enfin, en troisième chapitre, nous nous intéresserons à l'analyse de la mobilité et la demande de transport interurbain entre les deux villes et les interactions existantes entre le transport interurbain et le réseau de villes. Dans ce chapitre, nous allons examiner le niveau de maîtrise de la mobilité et les caractéristiques de la demande de transport interurbain, ainsi que le niveau de satisfaction de l'offre de ce service confronté à la demande des usagers et des transporteurs en analysant leurs opinions à travers une enquête réalisée auprès des usagers et des transporteurs de transport interurbain entre Tizi-Ouzou et Bejaia. et bien sure en dernier lieu le type et nature des relations entre les deux villes.

---

<sup>2</sup>AHMED ZAID M. & AMIRI D., (2009), « *Gestion durable des territoires et politique publique des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou* », Proceedings du Symposium international Transport et Environnement dans des contextes différents, INRETS Lyon-ENP Alger, tome 2.

**CHAPITRE I : ORGANISATION ET  
FONCTIONNEMENT DE SERVICE PUBLIC DE  
TRANSPORT**

## **CHAPITRE I : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT**

La réglementation des transports évolue dans le temps, et elle est intégrée par les entreprises comme une composante de leur action quotidienne et de leur stratégie.

En Algérie, cette évolution est caractérisée au niveau national par l'assouplissement du cadre réglementaire des transports en général. Elle intègre aussi des mesures liées à l'intégration sous-régionale.

### **Section 01 Aperçu historique de service public de transport**

#### **1-1 Historique**

Le transport a toujours existé. Il y a des milliers d'années, avant la domestication des animaux, l'homme a toujours eu besoin de transporter sa nourriture, ses objets personnels pour vivre. L'homme a d'abord porté lui-même tout ce dont il a eu besoin. Puis, au fil du temps, l'homme a appris à se servir des animaux pour transporter. En inventant la roue, les premiers véhicules à traction animale ont vu le jour. Ainsi, des bêtes comme des chevaux, des boeufs, des ânes, des mules, des lamas, des éléphants, des dromadaires et des chameaux, des chiens sont utilisés pour tirer des charrettes de marchandises, des instruments agricoles, et même et des chars et roulottes, avec des personnes dessus.

Le transport terrestre est toujours resté le mode de transport le plus utilisé par l'homme. Cependant, celui-ci a développé d'autres modes de transport. Avec l'invention du bateau, 10 000 ans avant Jésus-Christ, l'homme a pu se déplacer sur l'eau et faire transiter des marchandises. Il se sert aussi du courant naturel des fleuves pour y naviguer.

Durant des centaines d'années, le transport s'est fait au moyen de la force humaine ou animale. Mais le développement de la machine à vapeur, au 18<sup>em</sup> siècle révolutionne les modes de transport. Au tout début du 19<sup>em</sup> siècle, la révolution industrielle débute, la locomotive apparaît, et le chemin de fer se développe. L'automobile fait ensuite peu à peu son apparition. Au cours du 20<sup>em</sup> siècle, on assiste au développement du transport aérien, c'est-à-dire par les airs. Puis, l'homme invente et développe le transport dans l'espace, en envoyant des robots, des satellites et hommes des personnes, appelées astronautes. Ils réussissent à se rendre sur la lune en juillet 1969.

## **1-2 Les grandes étapes de la réglementation du transport en Algérie :**

Juste après l'indépendance c'est le monopole de l'Office National du Transport(ONT) qui s'est chargé de la gestion du transport en Algérie, qui coordonnait l'activité des entreprises opérationnelles. Après, dans le cadre de l'organisation de service public de transport, de nombreux textes de lois, décrets et arrêtés ministériels ont été mis en œuvre par le ministère de transport définissant le dispositif général du secteur de transport en général et le transport interurbain en particulier. A ce titre, la réglementation du secteur des transports a connu plusieurs étapes:

### ***1-2-1- La période de 1967 à 1988 :***

Durant cette période, le monopole de l'Etat est institué sur les services de transports terrestres en général et le transport interurbain en particulier comme étant un service public, à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités territoriales. Durant cette période les tarifs étaient réglementés suite à la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres, les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'Etat à certaines catégories sociales<sup>3</sup>. Jusqu'au 1988, la construction, l'exploitation et le financement des infrastructures de transport sont le fait de l'Etat sous la double tutelle des ministères des transports et des travaux publics. Durant cette période la demande de transport interurbain est nettement supérieure à l'offre, ce qui a induit un déséquilibre notable durant la décennie quatre-vingt<sup>4</sup>.

### ***1-2-2- La période de 1988 à 2001 :***

Cette période correspond à l'ouverture du marché des transports terrestres au secteur privé suite à la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres<sup>5</sup>. L'ère de l'ouverture et de l'économie de marché ne l'a pas épargné et

---

<sup>3</sup> CHABANE L., « Inégalité spatiale de l'offre de transport urbain des voyageurs par bus à Alger », travail mené dans le cadre d'un projet de recherche du CREAD sur la mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger, p.01, <http://www.codatu.org>.

<sup>4</sup> HEDJAR .N , « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de tizi-Ouzou ». Mémoire de master soutenu en 2013 sous la direction de Pr AHMED ZAID M.

<sup>5</sup> SAFARZITOUN M & TABTI-TALAMALI A., (2009), « La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives », Alger, p.50.

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

désormais le secteur est démonopolisé dans son cadre réglementaire, même si l'Etat demeure le principal financeur et gestionnaire. La volonté affichée par les pouvoirs publics pour améliorer l'offre d'infrastructures était otage de la fluctuation des prix du pétrole et des crises qui ont secoué l'Algérie aux années 1990. Ce qui a comme conséquence le déphasage entre l'offre de service et la demande engendrée par l'accroissement de la population et l'augmentation des besoins logistiques et de transport exprimés par les opérateurs économiques.

A ce titre, la loi n°88-17 du 10 mai 1988 est venue poser les conditions de développement du transport de voyageur par la contribution du secteur privé face à une situation considérée comme ne pouvant être prise en charge par les seuls moyens des entreprises publiques, qui ont été confrontées à des problèmes de plus en plus aigus de régression des parcs de véhicules et de financement du renouvellement de ces parcs avec pour conséquence la hausse accélérée des tarifs et la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public si sensible à tous points de vu, économique, social et politique<sup>6</sup>. Dans ses principales dispositions, cette loi indique que l'exploitation du service public de transport peut être réalisée en gestion directe par les collectivités territoriales, en régie, ou confiée à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de convention, ainsi la réalisation des gares et des équipements d'accueil des voyageurs doit être prise en charge par les collectivités territoriales. En effet, il faut observer le caractère précurseur exceptionnel de cette loi en matière de privatisation dans le pays quand on sait que cette loi n'a pas été adoptée qu'en 1995.

### ***1-2-3- La période de 2001 à ce jour :***

Cette période correspond à l'adoption de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, qui devait palier les insuffisances<sup>7</sup> de la loi 88-17. En 2001, deux textes sont institués : la loi n°01-13 du 7 août 2001 qui a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises et la loi n°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, qui stipulent et énoncent les objectifs suivants : améliorer les services de transport et satisfaire les besoins des citoyens en la matière, intégrer le secteur au

---

<sup>6</sup> 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, p.20

<sup>7</sup> SAFARZITOUN M. & TABTI-TALAMALI A., (2009), op.cit, p.50

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

développement de la triptyque de développement économique, social et la préservation de l'environnement ainsi que l'adaptation des règles régissant la sécurité routière pour juguler le niveau élevé des accidents de la route. Ainsi, la loi n°1-13 du 7 août 2001 place le chemin de fer sur un même pied d'égalité avec les autres modes de transport, en autorisant les contrats de concession à toute entreprise privée de droit algérien qui en a la qualification requise. En réalité, cette loi s'inscrit dans la politique de l'Etat qui vise à faire participer le secteur privé au financement, à la réalisation et à la gestion des infrastructures, ainsi qu'à l'exploitation des services ferroviaires. En 2011, il s'est institué la loi n°11-09 du 05 juin 2011 modifiant et complétant la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres. En effet, cette loi n'a pas apporté de grandes modifications à la loi 01-13. Enfin, en 2012, il y a eu l'institution de décret exécutif n°12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains, qui a pour mission l'organisation et le développement des transports à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain. En effet, la loi n° 01-13 du 7 août 2001 reconnaît le rôle de service public des transports publics terrestres de voyageurs et détermine que l'État et/ou les collectivités territoriales doivent compenser les opérateurs pour toute sujétion de service public qui entraîne un manque à gagner ou un déficit résultant de l'exploitation du service imposé. La loi indique aussi que l'exploitation des réseaux de transport urbain et interurbain sera assurée sous le régime de la concession ; ainsi elle met à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales la décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs. Leur réalisation et leur gestion peuvent être concédées à des personnes physiques ou morales de droit Algérien (Art. 51). De même, l'article 21 de la même loi démonopolise le transport ferroviaire en permettant à des opérateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession dans la gestion et/ou l'exploitation du réseau ferré national. Enfin, il est important de souligner que malgré la durée importante (14 ans) séparant les deux lois, la loi du 07-08-2001 n'a pas apporté de grandes modifications sauf quelques rajouts sommaires. Donc, l'ouverture au secteur privé ne veut pas dire pour autant le désengagement total de l'Etat, mais celui-ci compte tenu de l'absence d'opérateurs privés a établi un programme de grande envergure pour le développement des infrastructures de transport de base qui s'étale sur différentes périodes (1999-2004, 2005-2009,2009-2014). Pour la réalisation de ce

programme l'Etat a réservé une enveloppe de près de 35 milliards de dollars US pour la période 2005-2009 et autant pour la période 2009-2014<sup>8</sup>.

## **2- La définition du transport**

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisir, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles, généralement motorisés sur une installation qu'on appelle infrastructure.

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est régi par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport, l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement

Le transport est un service (public ou privé selon les cas) nécessaire ou utile pour de nombreux actes et activités de la vie courante.

Le **transport** de quelque chose est le déplacement de celle-ci, objets, marchandises, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Le déplacé peut être : quelque chose de nombrable, dénombrable ou discret (ex : des containers) ; quelque chose de continu (ex. : matériau extrudé ou fluide) ; ou un animal, quelqu'un ou un groupe d'individu (morts ou vivants). Lors du parcours, le point départ et d'arrivée peut-être choisi ou imposé par un prestataire du transport. Pour l'arrivée, le mot (« destination ») est plus précis et utilisé quasi uniquement dans ce secteur.

Selon le dictionnaire de Droit le "transport" pris au sens de déplacement de marchandises ou de déplacement de personnes, est un contrat qui est rangé dans le Code civil dans le louage d'industrie aux articles 1779, mais, outre les règles générales qui figurent dans

---

<sup>8</sup> MERZOUG S. & BELKHIRI A., « la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale, cas de l'Algérie », [www.iefpedia.com](http://www.iefpedia.com)

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

ce Code, il fait l'objet de réglementations spécifiques où l'on distingue le transport terrestre, le transport maritime, le transport fluvial et le transport aérien<sup>9</sup>.

Le vocable transport est défini comme étant « *le déplacement de personnes ou de choses, sur une assez longue distance, par des moyens spéciaux* »<sup>10</sup>. L'originalité de cette définition relève des contours de cette notion qui sont différents selon d'une part, l'objet transporté et, d'autre part, selon la distance à parcourir, ou encore selon les moyens ou les modes utilisés. L'on distingue à cet effet :

- le transport de personnes ou de marchandises, selon la nature de l'objet,
- le transport local, urbain, interurbain, régional, national... selon la distance,
- le transport routier, ferroviaire, aérien, fluvial, maritime...selon le mode utilisé.

Définition du Larousse 2009 : Le transport c'est un ensemble des techniques et des moyens de déplacement des marchandises et des personnes.

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 qu'un bien, parce qu'il est plus immatériel que matériel, même si on conservera ici l'habitude de le désigner 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 autre<sup>11</sup>.

Globalement on peut dire que le **transport** est un déplacement de marchandises ou de personnes, effectué au moyen d'un certain mode de transport. Dans le domaine économique, le transport est un service, tel qu'il est mentionné dans l'article 07 de la loi n 01-13 du 7 août

---

<sup>9</sup> <http://www.universalis.fr/encyclopedie/transports-transports-et-economie/>

<sup>10</sup> Définition du vocable transport selon le dictionnaire Larousse illustré (2007), page 1855.

<sup>11</sup> <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/transport/#definition>

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

2001 portant orientation et organisation des transports terrestres (JO 2001-44) modifiée par la loi n°10-13 du 29 décembre 2010 portant loi de finances pour 2011 (JO 2010-80) et la loi n°11-09 du 5 juin 2011 (JO 2011-32) « les transports publics terrestres de voyageurs constituent un service public », Effectué la plupart du temps par une entreprise en droit d'exercer dans ce domaine. Il est très important pour l'économie d'un pays, car sans lui, elle ne pourrait fonctionner. Pour son bon fonctionnement, un transport doit être organisé, géré, exploité, réglementé et contrôlé, que ce soit pour le transport de marchandises ou le transport de voyageurs. Mais le transport, au sens large, fait référence à l'action de porter quelque chose soi-même vers un endroit. Cela peut être une action de tous les jours effectuée par n'importe qui. Le transport est l'une des branches de l'activité économique, sociale et de service, vise à faciliter la circulation des personnes.

En effet, le transport est un droit : la loi définit le service public de transport terrestre comme devant viser à rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en terme de sécurité, de disponibilité des moyens de transport, de coût, de prix et de qualité de service.

**Figure 01 : situation du réseau routier en Algérie**



## **Section 2 : Fonctionnement de service public de transport interurbain**

### **2-1 Le concept de service public**

Comme le suggèrent avec pertinence V.BARBIER, F.FROIS et P. LE MASNE (2003), un service public est une activité considérée comme devant être disponible pour tous.

La notion du service public, dans le droit au transport, consiste à considérer la possibilité de se déplacer comme un droit naturel que l'Etat doit assurer et respecter et, souvent, dans des conditions raisonnables de coût. A cet effet, ce principe puise son fondement sur le fait qu'il ne peut y avoir de vie économique et sociale sans le transport. Ce qui fait du transport un service d'intérêt général. Et, seul l'Etat peut ériger une activité pareille au rang de service public.

Cette notion n'a pas de définition universelle mais, s'appuie sur celle d'intérêt général et est distincte de la notion de secteur public. Elle s'applique aux modes et types de transport non marchand et se fonde sur une volonté d'unité nationale, de continuité territoriale. Les activités d'un service public sont soumises, sur certains points, à un régime juridique spécifique et, pour compléter la distinction entre service public et secteur public, on notera qu'une collectivité publique (Etat, Collectivité Territoriale) a le choix entre :

- assumer directement un service public,
- ou déléguer sa gestion à un organisme spécifique du secteur public ou du secteur privé.

Et, concernant les fonctions du service public remplies par le secteur public, on distingue :

- celles qui relèvent des fonctions régaliennes de l'Etat : on parle dans ce cas d'une intervention directe de celui-ci,
- Et, celles qui relèvent du secteur administré ou du secteur marchand mais que le secteur public aurait pris en main. La raison avancée à ce niveau étant un besoin d'intérêt général (routes, ports...), et on parle dans ce cas des obligations particulières visant la continuité du service ou l'égalité des usagers devant le service.

La tradition classique de l'économie publique reconnaît la notion de service public. Depuis le 20<sup>em</sup> siècle, la réflexion économique du service public s'appuie sur la théorie néoclassique.

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

Pour A.SMITH, l'Etat est seul capable d'assurer un certain nombre de tâches d'intérêt public, au travers d'institutions spécialisées, appelées services publics. Nous retenons que le service public favorise l'interdépendance sociale. Le jeu économique n'aboutissant pas à un résultat social satisfaisant, les carences du marché justifient cette intervention de l'Etat.

Néanmoins, l'expression « service public » correspond à une notion développée en France pour certaines raisons, notamment parce que :

- certains biens dits collectifs, peuvent être utilisés par plusieurs personnes sans que pour autant leurs caractéristiques en soient affectées. C'est le cas de la consommation de l'éclairage public, les programmes radio et de télévision, services de police et justice etc..., et qui sont qualifiés de biens collectifs purs, dans la mesure où il est impossible de faire payer chaque utilisateur du bien et le paiement ne peut se dérouler qu'au moyen de l'impôt et la gestion de ces biens par l'Etat,
- l'existence des rendements croissants dans certains secteurs de l'économie conduit à des monopoles naturels qui doivent être gérés, soit par des entreprises publiques, soit confiés à des entreprises privées sous le contrôle de l'Etat, comme dans le cas du transport, de l'électricité, du téléphone dont la gestion est essentiellement assurée par les entreprises publiques,
- l'existence d'externalités économiques ou sociales relève de la compétence du service public. Notons que les externalités économiques peuvent être soit positives (cas du téléphone où il peut y avoir plusieurs abonnés dans le même réseau) ou négatives (les effets de pollution du transport sur les hommes et l'environnement).

Le service public est défini comme étant une activité d'intérêt général prise en charge par une personne publique ; « les services publics semblent donc désigner tous les champs d'activité dans lesquels l'État a été amené à intervenir. »<sup>12</sup>. Selon L. Duguit : « Toute activité dont l'accomplissement doit être assuré, réglé et contrôlé par les gouvernants, parce que l'accomplissement de cette activité est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale, et qu'elle est d'une telle nature qu'elle ne peut être réalisée complètement que par les gouvernants est un service public ».

---

<sup>12</sup> Lysiane cartelier existe-t-il un fondement économique à la notion de service public ?  
Sociétés Contemporaines (1998) n° 32 (p. 25-35) p 25

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

Le service public est une notion liée à la notion d'intérêt général, en effet, est une mission, qui est une activité d'intérêt général, et un mode d'organisation consistant à prendre en charge ces activités d'intérêt général par une personne publique ou privée mais sous le contrôle d'une personne publique. Elle renvoie aux missions spécifiques qui imposent à l'opérateur des obligations – de service public – en contrepartie des droits exclusifs qui lui sont souvent (mais pas toujours) accordés<sup>13</sup>. , le service public de transport désigne 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 vu confier une mission de service public. Dans ce dernier cas, la mission de service public peut prendre diverses formes : concession, cahier des charges, fixation des tarifs, contrôles des investissements<sup>14</sup>.

### **2-2 Les principes de service public**

Le régime juridique du service public est organisé autour de trois grands principes.

#### ***2-2-1 Le principe de continuité***

Le premier est celui de la continuité du service public. Il constitue un des aspects de la continuité de l'État. Il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption. Le principe de continuité est, sans doute, le principe pour lequel la doctrine a eu le plus de considération, estimant que la continuité est de l'essence même du service public. A ce sujet, CHAPUS écrit que « ce principe est le seul explicitement qualifié de loi par ROLLAND ». Ce principe de continuité signifie que l'Administration est tenue de prendre toutes mesures, de façon plus générale, pour assurer un fonctionnement continu du service public, sans que des incidents provoquent son interruption. Il n'implique certes pas que les services publics fonctionnent en permanence, mais il impose un fonctionnement régulier, sans limitations autres que celles autorisées par les textes légaux.

---

<sup>13</sup> Lysiane cartelier existe-t-il un fondement économique à la notion de service public ?  
op.cit p.26

<sup>14</sup> RAMDINI S., cours: Grands services publics territoriaux, Master II : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2014/2015

En Algérien, cela est justifié par 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. ». Ainsi, selon l'article 08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier de voyageurs : « Le transporteur est tenu d'exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé. La continuité des services publics est la concrétisation de celle de l'Etat et elle peut également être considérée comme un corollaire de celui d'égalité, car la rupture du service pourrait introduire une discrimination entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont privés<sup>15</sup>.

### ***2-2-2 Le principe d'égalité***

Le deuxième principe est celui de l'égalité devant le service public, lui aussi principe à valeur constitutionnelle, est l'application à ce domaine du principe général d'égalité de tous devant la loi. Il signifie que toute personne a un droit égal à l'accès au service, participe de manière égale aux charges financières résultant du service (égalité tarifaire sauf pour les services facultatifs), et enfin doit être traitée de la même façon que tout autre usager du service. Le principe d'égalité implique qu'aucune distinction ne soit faite entre usagers quant à l'accès au service public comme au service rendu lui-même. Chacun doit être à même de bénéficier des prestations du service public sans se trouver en position d'infériorité en raison de sa condition sociale, de son handicap, de sa résidence, ou de tout autre motif tenant à sa situation personnelle ou à celle du groupe social dont il fait partie.<sup>16</sup>

### ***2-2-3 Le principe d'adaptabilité ou de mutabilité***

Enfin, le dernier principe de fonctionnement du service public est celui de l'adaptabilité ou mutabilité. Présenté comme un corollaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services

---

<sup>15</sup> PETIT F., (2005). « Quels principes pour les services publics ? », Paris, [www.aitec.reseau-ipam.org](http://www.aitec.reseau-ipam.org)

<sup>16</sup> PETIT F., (2005), op.cit.

publics) ainsi que les évolutions techniques. Le principe de mutabilité, qualifié également de « principe d'adaptation constante du service public » implique que le service public doit s'adapter aux nécessités changeantes de l'intérêt général. C'est ainsi que certains le qualifient de « loi du changement ». En d'autres termes, le régime du service public doit pouvoir être adapté, chaque fois qu'il le faut, à l'évolution des besoins collectifs et aux exigences de l'intérêt général. L'administration possède donc de ce fait le pouvoir de modification dans l'exécution des contrats administratifs.

## **2-3 Les différents réseaux de transport en Algérie**

### **2-3-1 Les réseaux de transport rural :**

Transport Rural est un «porteur» composante essentielle d'une économie de pays en développement qui contribuera sensiblement à la réalisation des sociales et économiques de grande envergure Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

Transport rural comporte deux éléments distincts:

- a. **Mobilité** : est caractérisée par les moyens de transport disponibles - à la fois motorisé et non motorisé - pour les gens d'eux-mêmes et leurs biens, le transport et les services soient fournis. Les moyens sont généralement détenus et exploités par des individus et le secteur privé.
  - b. **Infrastructures de transport** : sont les routes, les pistes, les sentiers, les chemins, les structures rurales de cours d'eau et passerelles, ainsi que les cours d'eau en milieu rural et leurs installations de transfert. La responsabilité de la fourniture et l'entretien des infrastructures de transport tombe habituellement à l'administration centrale ou locale, ou les communautés elles-mêmes. La disponibilité limitée des ressources du gouvernement signifie souvent que la charge de la fourniture d'infrastructures de transport et l'entretien incombe principalement sur les communautés rurales pauvres; les parties prenantes moins en mesure de contribuer en termes de ressources ou de connaissances.
- Une large distinction entre *infrastructures de transport rural*, et les services de transport en milieu rural. Ceux-ci peuvent être définis comme suit:

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

- *infrastructure de transport rural* : Sont liés aux transports infrastructures, allant des routes de district ou nourricières proclamés, au niveau du village- routes, pistes, sentiers, des chemins et des passerelles, dont la plupart est souvent proclamé ou enregistré.

- *Les services de transport rural*. Cela comprend les services fournis par les utilisateurs eux-mêmes (par exemple, la tête de chargement, le transport privé des véhicules) et par les opérateurs de tous les moyens de transport motorisés et non motorisés

Il est un aspect regrettable du secteur transport rural que pour de nombreuses communautés rurales à la fois les moyens de transport et l'infrastructure sont peu développés. Conditions d'infrastructure sont généralement inférieures à cause du manque de ressources pour les améliorer et les entretenir ; les routes sont souvent impraticables surtout en période de pluies ou d'inondations. En outre, l'accès aux hôpitaux, les écoles et d'autres services peut être beaucoup moins qu'optimale. Le résultat est souvent coûts unitaires de transport élevés et un accès fiable; les deux sont de véritables obstacles à l'investissement, la production, le développement économique et social. Dans ces circonstances, la pauvreté reste retranchée.

Cependant, il est largement reconnu qu'il ya généralement des inefficacités considérables dans le secteur du transport rural actuel.

### **2-3-2 Le réseau de transport urbain**

Un réseau urbain est, lui, mis en place par une commune ou une intercommunalité, qui là encore exerce les compétences d'une autorité organisatrice de transports.

Le transport urbain n'est autre chose qu'une distinction spécifique du transport effectué au sein d'une agglomération. Les transports urbains sont couramment confondus avec la terminologie « transports en commun », traitent en réalité aussi de transport individuel comme la voiture ou le vélo. Ils concernent les différents moyens de transport qui sont propres à une ville ou un milieu urbain, adaptés à cet environnement.

Ces caractéristiques propres sont principalement: une densité démographique et géographique importante, ce qui implique de bien gérer les flux de voyageurs et marchandises dans l'espace urbain; des activités économiques importantes ce qui ajoute que la ville est à la fois le lieu de départ et d'arrivée de ces flux ; d'autres caractéristiques font que la ville apporte beaucoup de contraintes menant à une politique de transports urbains précise. La politique de

transports urbains est plus généralement une partie de la gestion urbanistique, entremêlant les politiques de logement, de construction, de répartition des activités, et d'accès.

### **2-3-3 Le réseau de transport interurbain**

Un réseau interurbain de transports est 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, (on parle alors de bus ou cars).

Les transports interurbains désignent l'ensemble des réseaux de transports qui ne sont pas organisés dans le cadre d'un PTU. C'est ce que nous allons développer dans la section qui s'ensuit.

## **Section 03 : L'organisation institutionnelle de service public de transport interurbain**

### **3-1 Définition de transport interurbain**

Le réseau interurbain de transport est une compétence portée par des wilayas (autorité organisatrice de transport) comme le transport en commun. Elles leur reviennent d'organiser le transport entre les différentes villes de la wilaya avec des liaisons avec les principales villes des wilayas limitrophes, ou des coopérations entre réseaux interurbains, qu'il s'agit généralement d'un réseau routier. Les transports interurbains ont pour caractéristique de répondre aux besoins de transport à l'extérieur des agglomérations, en général d'une ville à une autre. Elles peuvent être aussi des lignes express régionales et inter-régionales.

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 régions. Les transports non urbains ou interurbains d'intérêt départemental relèvent du conseil général au sein de son territoire, hors PTU. Ils sont considérés non urbains car ils s'effectuent à l'extérieur des périmètres urbains, d'une agglomération à une autre. En suivant un certain itinéraire à l'extérieur des agglomérations concernées. Ils comprennent les services réguliers et les

services à la demande de transport routier qui peuvent être délégués, par le département, à des autorités organisatrices de transports secondaires que sont les communes ou leurs groupements : à la demande de ces derniers, le département peut faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service de transport<sup>17</sup>. Ont comme caractéristique commune de répondre aux besoins de transport à l'extérieur des agglomérations, en général d'une ville à une autre<sup>18</sup>, souvent pour atteindre des localités mal desservies par le chemin de fer. Ces services sont habituellement assurés par autocar et non par autobus, bien que la distinction entre « autocar » et « autobus » n'existe pas dans toutes les langues européennes. La définition exacte des services d'autocars interurbains varie également d'un pays à l'autre.

### **3-2 Les modes de transport interurbain**

Un mode de transport est, dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer d'un point à un autre. Pour posséder le statut de moyen de transport, celui-ci doit être accessible au public et posséder une instance de brevet approuvée. Il existe différents modes de transport, tel que la voiture, la motocyclette et le vélocipède, qui sont des moyens de transports individuels. Il y a également les modes de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train, le taxi, le monorail... et bien d'autres. Il y a également le bateau et l'avion, qui sont en général des moyens de transport de masse utilisés pour le déplacement sur de longues distances.

Pour transporter une personne ou une marchandise d'un point à un autre, il est possible d'utiliser successivement plusieurs modes de transport. Les raisons de coût, de rapidité et de sécurité guident le choix des modes de transport qui seront mis en œuvre.

---

<sup>17</sup> M. Yves KRATTINGER au nom de la délégation aux collectivités territoriales. Rapport d'information n° 319 (2011-2012) 31 janvier 2012 : Les transports publics locaux en France : mettre les collectivités territoriales sur la bonne voie

<sup>18</sup> Didier VAN DE VELDE Les perspectives du transport interurbain de Personnes : Rapprocher les citoyens ; SESSION 3 : CONCURRENCE ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS INTERURBAINS : VERS UN NOUVEAU CADRE RÉGLEMENTAIRE ? *Les services d'autocars interurbains en Europe : Concessions ou marché ouvert ?* Université Technologique de Delft (Pays-Bas) et inno-V consultancy Amsterdam (Pays-Bas). OCDE/FIT, 2009.

### **3-2-1 Le transport routier**

Comme son nom l'indique, il s'agit du transport par la route. Avant l'apparition de l'automobile, l'homme voyage et transporte ses marchandises à l'aide des animaux. Les trajets sont alors longs. Lorsque l'automobile est apparue, le transport routier s'est peu à peu développé, pour devenir très important de nos jours. Il a permis de gagner beaucoup de temps, même s'il existe des modes plus rapides. Le transport routier occupe la place la plus importante parmi les différents modes de transports. Cela est dû d'une part au fait que, de façon générale, la réglementation en matière de transports routiers est simple et peu contraignante.

En effet, le flux de transports routiers interurbain et international des voyageurs est particulièrement important compte tenu de la forte demande. Soulignons que ce développement soutenu des transports routiers de voyageur est en partie liée à l'amélioration de la qualité de service avec des départs à l'heure contrairement à ce qui se passait il y a une dizaine d'années où le départ ne s'effectuait que si le véhicule a fait le plein de passagers et par la mise en place des minibus et des bus de grande capacité en remplacement des « taxis ».

C'est le mode de transport le plus utilisé pour le transport de marchandises. Celles-ci voyagent dans de lourds camions par autoroutes. Dans les villes, la voiture est très utilisée par la population dans les pays les plus développés, à tel point que certaines villes connaissent beaucoup d'embouteillages.

Depuis les années 1990, le monde a pris conscience de la pollution qu'engendre le transport routier. C'est pourquoi, en général, les pays conseillent à leurs habitants de rouler moins, ou d'emprunter davantage les transports en commun. Les autobus et trolleybus sont les principaux moyens de transport en commun sur route.

### ***3-2-2 Le chemin de fer***

Le transport ferroviaire, ou le chemin de fer, consiste à mettre des marchandises ou des personnes dans des trains ou métros roulant sur des rails. Même si les rails de fer datent du 18<sup>em</sup> siècle, la première locomotive est construite en 1811. Le chemin de fer se développe beaucoup pendant la révolution industrielle, et les lignes se multiplient. En ville, le tramway apparaît.

À la fin du 19<sup>em</sup> siècle, le métro fait aussi son apparition dans les grandes villes développées. Il fonctionne de la même façon que le train, si ce n'est que la plupart des lignes sont construites dans des galeries, sous terre. Le chemin de fer est connu pour être un transport très peu polluant, donc écologique puisqu'il fonctionne grâce au courant électrique. En revanche, le transport de marchandises s'avère cher et de moins en moins utilisé.

En ce qui concerne le transport de personnes, des lignes spéciales ont été construites pour circuler très rapidement. Ce sont les lignes à grandes vitesses. Les trains utilisés en France pour ces trajets sont les TGV. La SNCF est chargée en grande partie de la gestion et de l'exploitation des lignes de chemin de fer.

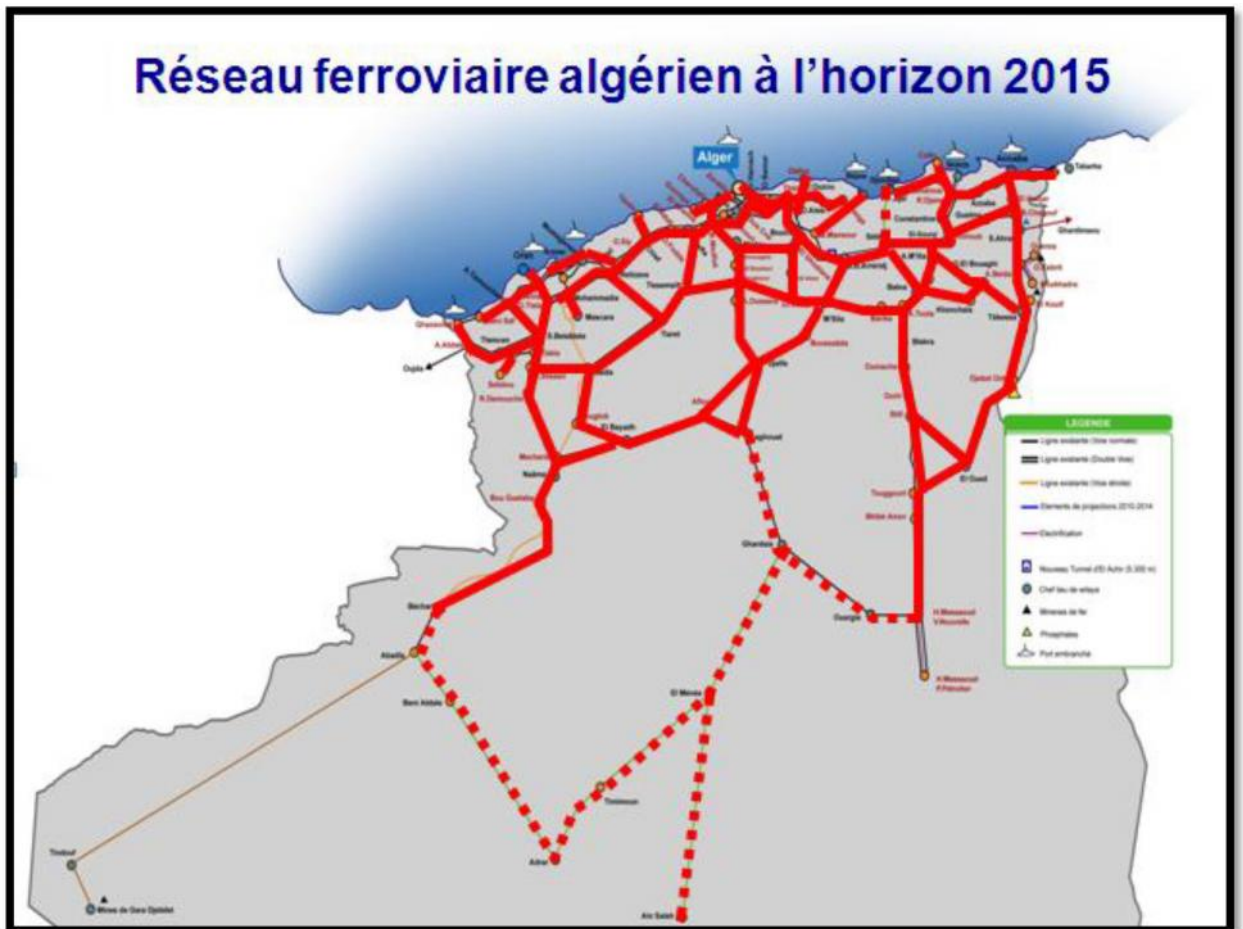
Le programme de développement du transport ferroviaire en Algérie, a donné la priorité à la poursuite de l'extension et de la modernisation du réseau ferré en termes de dédoublement de voies (sur l'ensemble de la rocade ferroviaire nord « Est-Ouest »), de création de voies nouvelles (rocade des hauts plateaux, boucles du Sud et des liaisons Nord-Sud), de signalisation et d'électrification de l'ensemble du réseau ainsi que l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant.<sup>19</sup>

Le maillage du réseau ferré algérien, est illustré dans la carte ci-après :

---

<sup>19</sup> Ministère des transports, « développement des transports ferroviaires en Algérie »

Figure 02 : le réseau ferroviaire algérien à l'horizon 2015



Source : Ministère des Transports

### 3-2-3 Le transport maritime

Dès l'Antiquité, le transport maritime est surtout utilisé pour le transport de marchandises et de troupes militaires.

De nos jours, le transport maritime est le mode de transport international de marchandises le plus utilisé. Les marchandises sont transportées la plupart du temps dans des conteneurs, de grandes boîtes métalliques, entreposées dans de grands navires conçus pour les accueillir en grand nombre, les portes- conteneurs. Aujourd'hui, plus des trois quarts des échanges internationaux des marchandises transitent par la mer. Ainsi, le transport maritime a la particularité d'être essentiellement liée au commerce international. De ce fait, ce mode de transport est vu comme un facteur important et déterminant de la prospérité économique du pays. Les transports maritimes permettent essentiellement le transport des marchandises (importations et exportations) des pays situés à l'intérieur du continent. Le transport de

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

personnes par la mer se fait par immenses paquebots ou ferrys. Certains navires sont même utilisés pour transporter des véhicules : le passager embarque avec sa voiture, la gare dans une immense cale puis, ressort avec lors du débarquement.

### ***3-2-4 Le transport fluvial***

Ce mode de transport fonctionne à peu près de la même façon que le transport maritime, mais au lieu de fonctionner en mer, il se déroule sur des fleuves. Suivant les longueur, largeur et profondeur du fleuve en question, les tailles des bateaux ne sont pas les mêmes. Plus un fleuve sera long et large, plus de gros bateaux pourront y naviguer. On peut augmenter la profondeur du cours d'eau en y installant des barrages avec écluses. Les gros navires peuvent porter davantage de marchandises. Ce mode de transport est économique et fiable, même s'il est plus lent. Cependant, il constitue une alternative au transport routier, car il est bien plus sûr et écologique que celui-ci.

Avant le 20<sup>em</sup> siècle, les bateaux de transport fluvial, sont le plus souvent tirés depuis la berge. C'est le halage. Les canaux voire les cours d'eau étaient aménagés pour cela. Cela permettait de déplacer avec un cheval des masses beaucoup plus importantes que s'il les portait ou s'il les tirait dans un attelage sur roue.

Le transport fluvial doit subir d'autres contraintes que les dimensions du fleuve : les bateaux doivent souvent faire face à des cours d'eau plus haut ou plus bas que celui où ils naviguent (il n'est plus au même niveau). Pour résoudre ce problème, des infrastructures ont été construites pour pouvoir passer d'un niveau d'eau plus haut ou plus bas. Ces ouvrages sont appelés écluses. Quand la pente d'eau est trop importante et que le système d'écluse reste insuffisant, des ascenseurs pour bateaux sont construits. Les bateaux sont mis dans des bacs d'eau qui montent et descendent pour atteindre un cours d'eau beaucoup plus haut ou plus bas.

### ***3-2-5 Le transport aérien***

Même si Léonard de Vinci a déjà parlé d'un appareil plus lourd que l'air qui peut voler, au début du 16<sup>em</sup> siècle, ce n'est qu'au cours du 20<sup>em</sup> siècle, que le transport aérien se développe vraiment. C'est en 1903 que les frères Wright effectuent le premier vol contrôlé d'un aéronef. Les avions militaires font leur apparition avant la Première Guerre mondiale. De même durant la Seconde Guerre mondiale, l'avion est très utilisé pour les combats. Ces

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

appareils deviennent alors de plus en plus perfectionnés, rapides, sécurisés. Dans la deuxième partie du 20<sup>em</sup> siècle, l'aviation civile se développe, de nombreux aéroports sont construits.

Aujourd'hui le transport aérien est devenu important. Les deux principaux constructeurs d'appareils sont Boeing et Airbus. S'il n'est pas le premier mode de transport international de marchandises, il est un mode très utilisé pour le transport de voyageurs. C'est le mode de transport le plus rapide et le plus sûr après le train.

D'autres appareils sont capables de voler, comme l'hélicoptère, les planeurs (avion sans moteur) ou les ballons dirigeables, mais leur fonction de transport demeure bien moins active que l'avion. En effet, l'hélicoptère n'est utilisé que pour des missions bien spécifiques : sauvetages de personnes, lutte contre les incendies, ou transport de blessés ou de matériel médical. L'armée dispose d'hélicoptères de combat pouvant transporter des troupes, du matériel, des armes.

L'usage de ces différents modes de transport fait ressortir la notion de mobilité. De sorte que la mobilité peut être définie comme étant la possibilité et le fait, pour une personne, de se déplacer, ou de déplacer une chose dans l'espace (entre une origine et une destination), dans le temps (avec une certaine vitesse), pour différents motifs et besoins de déplacement et avec différents modes agissant sur des réseaux adaptés ou encore le nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'une journée.

### **3-3 le cadre organisationnel des transports interurbains en Algérie**

On retrouve ici différents acteurs institutionnels qui sont soit des ministères, soit des organismes divers.

#### ***3-3-1 le rôle des institutions ministérielles***

On distingue :

Le Ministère des Transports

Chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique en matière de transport terrestres, de leur coordination, de la conception et de l'application de la réglementation de ces derniers, et qui intervient par l'entremise de deux principales fonctions dont, ces principales fonctions sont :

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

1) la division des Transports terrestres, chargée de la conception, de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de transport terrestre ; 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 transports terrestres et du suivi des organismes et structures chargées desdits transports ;

2) les services déconcentrés comprenant les Délégations Provinciales des transports et les Délégations chargées de la supervision et de la coordination des activités de l'ensemble des services du Ministère des Transports dans chaque région et chaque département notamment des gouverneurs des régions, des préfets, des sous-préfets des arrondissements en tant que représentant de la force publique sur les lieux. Ils émettent des arrêtés réglementant la circulation et le stationnement des véhicules sur la voie publique dans les villes ;

Comme il exerce aussi les missions relatives à la conception, l'organisation, l'exploitation et la commercialisation des activités de transport de la météorologie afin de satisfaire la demande dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service<sup>20</sup>.

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 directe sur plusieurs entreprises de transports collectifs terrestres<sup>21</sup> :

- *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 Urbains (BETUR) du Conseil National des Transports routiers (CNTR) : organe consultatif placé sous l'autorité du Ministre chargé des Transports, et qui est chargé de donner son avis sur toutes les questions intéressant l'organisation, le fonctionnement et la réglementation des transports routiers, ainsi que l'harmonisation des intérêts des transporteurs routiers, des professionnels des autres modes de transport public et fait des*

---

<sup>20</sup> [http : www.ministere-transport.org.dz/](http://www.ministere-transport.org.dz/)

<sup>21</sup> HEDJAR .N , « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de tizi-Ouzou ». Op.cite p.28

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

propositions à l'élaboration de la politique nationale en matière de transports routiers ainsi qu'à la programmation des investissements publics de ce secteur, à la coordination des actions internationales en matière de transports routiers, à la concertation entre les intervenants du secteur des transports routiers, aux études et au programme de formation nécessaire à une meilleure maîtrise de l'information et de l'expertise dans le secteur des transports routiers,

- *la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF)*<sup>22</sup> : La SNTF est la société nationale des transports ferroviaires algériens, responsable de la gestion du trafic et des lignes ferroviaires nationales. Elle est créée en 26 Mars 1976 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, Sétif, 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 à caractère Industriel et Commercial (EPIC)<sup>23</sup>, elle a pour missions :

- 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 du réseau ferroviaire : voies, bâtiments, installations diverses ;
- la modernisation et l'extension du réseau ferroviaire.
- *les Entreprises Publiques de Transport Urbain et Suburbain* : entreprise publique sous tutelle du ministère des transports. Etablissement public à caractère industriel et commercial EPIC depuis 1995, elle est issue de la transformation en 1988 de la nature juridique de la Régie Syndicale des transports algérois. est un établissement public qui assure le transport public de l'agglomération d'Alger.

---

<sup>22</sup> AHMED ZAID M. & RAMDINI S, (2013), *Global performance and public services' mission of National Company of the Rail Transports (SNTF) in Algeria in context of change. Case study, the future of public enterprise, Mission, performance and governance: learning from success and failures*, 9-10/9/ 2013, Brussels, p.12.

<sup>23</sup> décret n°90-391 du 01/12/1990

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

- *le Centre National de la Prévention et de la Sécurité Routière (CNPSR)* : étudie et propose au Ministre toutes mesures susceptibles d'optimiser les actions de prévention et de sécurité routières ; il est par ailleurs chargé de l'élaboration du plan national de prévention et de sécurité routière, de l'examen et de l'adoption du plan d'action annuel de prévention et de sécurité routières, de l'examen et de l'adoption du budget de la prévention et de la sécurité routière, de la mise en œuvre et du suivi de l'exécution du plan d'action de la prévention et de la sécurité routière et finalement de la coordination des différentes structures intervenant dans la prévention sécurité routière,

- *L'Etablissement National de Contrôle Technique Automobile (ENACT)* : Etablissement de visite technique assurant le contrôle technique des véhicules, qui porte sur des éléments dont la défektivité peut dégrader les infrastructures routières et par conséquent porter atteinte à la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement

### Le Ministère des travaux publics

Il assure la maîtrise d'ouvrage 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 et suburbaines 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<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> SAFARZITOUN M. & TABTI-TALAMALI A., (2009), op.cit, p.48

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU) :

Il a des responsabilités plus élargies dans divers secteurs d'activités du transport urbain, dont celui des transports terrestres où il intervient dans l'entretien et la protection du patrimoine routier (routes, signalisation routière, entretien...); il intervient également dans l'organisation du trafic routier dans les centres urbains notamment dans la construction et la gestion des gares routières de voyageurs, , itinéraires particuliers pour certains types de transports, ainsi que de la délivrance des autorisations d'exploitation des terminaux routiers. Le Ministère de l'Habitat et de l'urbanisme, participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transport urbain au niveau national ; il est chargé de la mise de l'application de la réglementation des transports urbains selon la loi, de l'étude des plans de transports, de l'organisation du trafic urbain, de la planification des différents modes, de l'amélioration de la circulation, du stationnement, et établit les documents de planification en matière d'urbanisme et l'occupation des sols ; Il a la compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. A ce titre, il encadre l'élaboration et la mise en œuvre des instruments d'urbanisme : plans d'occupation des sols (POS) et plan directeur d'aménagement urbain (PDAU), à travers lesquels sont définies les emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport : chemin de fer, tramway, etc<sup>25</sup>.

Le Ministère du Commerce (MC) :

Il a la charge de délivrer aux opérateurs de transport le registre de commerce, de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter les tarifs des services urbains et interurbains des transports de voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et taxis collectifs. Il donne son avis pour toute fixation du tarif en milieu urbain proposé par le Ministère des Transports, lorsque, après avis du Conseil de la Concurrence le projet est alors soumis au Secrétariat Général du Gouvernement.

- Dans un cadre restreint on peut citer le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation sous tutelle de ces collectivités publiques locales, le Ministère de la Planification, de la Programmation et de

---

<sup>25</sup> HEDJAR .N , « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de tizi-Ouzou ». Op.cite p.29

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

l'Aménagement du territoire chargé de l'élaboration du budget d'investissements publics, le Ministère du Travail chargé de la réglementation du travail.

### **3-3-2 La place et rôle de divers autres organismes**

A ces différents ministères, se joignent des organismes intervenant également dans la gestion, la régulation et l'exploitation des transports interurbains. Il s'agit :

La direction de transport de la wilaya

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, elle est un organe déconcentré du ministère des transports placé sous l'autorité du Wali. Les DTW relèvent du ministère des transports concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation et du Ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales pour les aspects administratifs. La DTW a pour missions principales :

- 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 ;
- la mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière ;
- l'organisation des examens de permis de conduire, etc.

Le fonds national routier et autoroutier

Ce compte retrace en recettes :

- le produit des taxes spécifiques fixées par les lois de finances ;
- une partie du produit de la concession de la licence GSM ;
- les subventions éventuelles de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- les dons et legs.
- Les dépenses imputables sur le fonds national routier et autoroutier sont définies comme suit :

1) Les contributions au titre de l'entretien et de la sauvegarde du réseau routier national:

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

- travaux de revêtement et traitement des dépendances ;
- travaux de renforcement et réhabilitation des routes nationales ;
- entretien, réparation et confortement des ouvrages d'art ;
- traitement des points accidentogènes et amélioration de la sécurité routière ;
- actions de sensibilisation et de vulgarisation des techniques d'entretien et de sauvegarde du réseau routier national.

2) Le financement total ou partiel des projets importants d'aménagement de voiries dans et autour des grandes agglomérations :

- réalisation de trémies ;
- réalisation d'échangeurs.

3) La quote-part de l'Etat au titre de la réalisation de tronçons autoroutiers qui seront mis en concession<sup>26</sup>

### Les collectivités territoriales :

La Wilaya et la Commune ont des prérogatives en matière de transport interurbain qu'elles ont pleinement exercé avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport. Pour la wilaya, ses missions spécifiques liées au secteur des transports sont d'initier des actions liées aux travaux d'aménagement, de maintenance et d'entretien des chemins de wilaya (CW). La wilaya peut<sup>27</sup>, créer des services publics de transports en vue de satisfaire les besoins de déplacement sur les liaisons situées à l'intérieur de son territoire. Elle peut également réaliser des études de plans de transport et de circulation routière, ainsi que leur mise en œuvre.

La commune constitue le cadre institutionnel de prise en charge de la plus grande partie des services touchant à la vie quotidienne des habitants et est par ailleurs chargée de l'organisation des transports urbains sur son territoire. Théoriquement, la commune est chargée, entre autres, de réaliser et de mettre en œuvre les études de plans de transport et de circulation routière, d'initier des actions liées à la construction, gestion et entretien de la voirie communale, de créer des services publics de transport sous forme de régie,

---

<sup>26</sup> décret exécutif n° 2000-117 du 25 Safar 1421 correspondant au 29 mai 2000, modifié et complété au 29 décembre 2003, fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n° 302-100 intitulé "Fonds national routier" ;

<sup>27</sup> selon les dispositions de la loi n° 12-07 du 21 février 2012 relative à la wilaya

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) ou concession en vue de satisfaire les besoins de ses administrés en matière de déplacement, de réglementer la circulation urbaine, de réaliser des aires de stationnement et des gares routières, de définir son périmètre de transport urbain, etc<sup>28</sup>.

La Délégation Générale de la Sûreté Nationale :

Représentée par la police nationale ainsi que la gendarmerie nationale, intervenant au terme de police de circulation en milieu urbain au travers du contrôle routier, régulation du trafic, établissements des constats lors des accidents et des procès verbaux ;

Organisme de l'Etat créé par décision ministérielle :

Ayant pour mission de collecter et d'afficher les offres et demandes de transport, de veiller au respect de l'émission et de la délivrance et la signature des documents obligatoires du transport, d'assister le ministère des transports pour la mise en œuvre des textes et instructions.

En définitive, l'organisation du transport interurbain relève de l'intervention de différents acteurs jouant chacun un rôle bien précis. Il ne semble cependant y avoir de cadre législatif clairement établi pour les prérogatives allouées aux collectivités locales en matière de gestion ou de participation à la gestion des structures de transports interurbains.

On observe, au cours de ces dernières années, tant au niveau national que le local, un fort développement du système de transport en général. Cette tendance lourde est due largement, mais non entièrement aux changements intervenus dans le cadre réglementaire et institutionnel du secteur des transports, et aussi à l'amélioration du réseau d'infrastructures routières.

Plusieurs programmes de développement du secteur du transport routier sont en cours d'exécution pour favoriser la fluidité des transports tant au niveau national qu'au niveau local. Leur réalisation favorisera la coopération inter-régions indispensable aux gains d'expérience et donc à la compétitivité des entreprises.

---

<sup>28</sup> SAFARZITOUN M. & TABTI-TALAMALI A., (2009), op.cit, pp.48-4

## Chapitre I : Organisation et fonctionnement de service public de transport interurbain

Alors l'évolution de l'industrie de transport a permis à travers l'histoire de profondes mutations que se soit au niveau international ou national.

En effet, grâce à son effet multiplicateur et d'entraînement on a pu assister aux effets suivants:

- *un accroissement de l'activité industrielle et l'apparition des villes;*
- *création d'emplois directs et indirects;*
- *une amélioration des revenus de ménages;*
- *une nette augmentation de la consommation;*
- *une amélioration de la qualité de vie et de bien-être;*
- *une contribution dans le développement.*

Concernant l'Algérie, et en dépit de toutes les réformes dernièrement mises en place en vue de développer ce secteur, ce dernier souffre de certains dysfonctionnements à savoir:

- sa mauvaise gestion et organisation;
- son exploitation par des rentiers;
- sa concurrence déloyale par un secteur informel;...

Car malgré sa contribution importante dans le développement sociale et économique, le transport a besoin toujours d'une organisation qui reflète le degré de développement d'une région.

Face à tous ces changements intervenus dans le secteur, on doit s'interroger aussi sur la place faite au transport interurbain des voyageurs dans la politique des transports au niveau local ou régional.

## **CHAPITRE II : LE TRANSPORT INTERURBAIN ET LE RAYONNEMENT DES VILLES**

## **CHAPITRE II : LE TRANSPORT INTERURBAIN ET LE RAYONNEMENT DES VILLES**

La connaissance de la ville, de ses rouages, de son fonctionnement, est essentielle pour tous ceux qui font profession de recherche sur cette entité géographique, elle l'est d'ailleurs aussi pour le citoyen qui l'habite.

C'est donc dans cette optique que ce chapitre est rédigé, il constituera un support de cette recherche, la synthèse d'une lecture de plusieurs ouvrages. Il s'attache en premier lieu à donner des définitions et des éclaircissements sur la notion de la ville; en deuxième lieu il abordera le fonctionnement, les caractéristiques et les potentialités des deux villes (Tizi-Ouzou et Bejaia) et la dernière partie sera réservée à la consistance des différents axes routiers reliant les deux villes.

### **Section 01 : Les perspectives de développement de la notion de la ville**

#### **1-1 La notion de la ville**

La notion de ville est perçue par tous mais rentre difficilement dans une définition standard. Toutefois, les critères tels le paysage, le nombre d'habitants et les activités dominantes permettent d'esquisser une définition de la ville.

- a) Le critère statistique ou numérique ou densité de la population  
Il renvoie au nombre d'habitants. Il varie selon les pays : est ville, une agglomération de 2000 habitants en France, de 200 au Danemark, 50 000 au Japon. Les Nations unies retiennent le seuil de 20 000 habitants.
- b) Le critère du paysage : La ville diffère de la campagne ou du village par son aspect, caractérisé par l'enchevêtrement des rues et des immeubles, des gratte-ciel.
- c) Le critère des activités dominantes : Les activités de la ville ne sont généralement plus agricoles. Y dominent les emplois industriels et les services.

Donc la ville peut être définie comme une agglomération relativement peuplée, dotée d'équipements modernes où dominent les activités non- agricoles.

**1-1-1 Apparition des villes**

Le fait urbain est apparu il y a des millénaires dans les foyers de grandes civilisations (vallée de l'Indus, du Nil et du Jourdain, du Gange, Méditerranée). La Révolution industrielle du 19ème siècle donne un coup d'accélérateur au phénomène, au point où aujourd'hui on compte des villes gigantesques ou multimillionnaires : Tokyo, New York, Mexico, Londres, Paris, le Caire, Lagos...

A- **L'effet de la croissance urbaine** : l'urbanisation est le processus de développement des villes. La croissance de la ville est observable sous un triple aspect :

- La croissance démographique : augmentation de la population due surtout à l'exode rural ou à l'arrivée des migrants ;
- La croissance fonctionnelle : augmentation des fonctions ou activités dans la ville
- La croissance spatiale : nouvelles constructions pour contenir le flux des personnes et les activités.

B- **Les fonctions urbaines** : Les fonctions de la ville sont liées aux activités dominantes qu'elle exerce, des fonctions parfois complexes.

- a. La fonction sociale : la ville est avant tout le lieu de résidence pour ses habitants.
- b. La fonction industrielle : Elle est la caractéristique de la plupart des grandes villes qui se sont installées autour des ressources du sous-sol, et ont drainé une masse importante de main-d'œuvre.
- c. La fonction administrative : La ville est le centre du pouvoir administratif et politique : capitale politique, chef-lieu de circonscription administrative ;
- d. La fonction tertiaire : Elle regroupe les activités du tertiaire moderne :
- e. Fonction commerciale : places boursières et financières internationales (banques, bourses de valeurs, commerce, assurances, services divers) ;
- f. Fonction intellectuelle : Les villes universitaires;
- g. Fonction touristique : Les villes touristiques ;
- h. Fonction religieuse : Les villes religieuses ;

C- **Les problèmes urbains** : La concentration des personnes et des activités dans la ville pose de nombreux problèmes au quotidien :

- Le problème de logement qui entraîne la prolifération des habitats spontanés, précaires et insalubres ou bidonvilles ;

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- Le problème d'emploi : main-d'œuvre abondante certes, mais avec une qualification insuffisante d'où le développement du secteur informel avec la prolifération des petits métiers ;
- Le problème d'approvisionnement en produits de première nécessité, parfois tributaire de l'étranger ;
- Le problème d'équipement en eau potable, système d'égouts, service de ramassage des ordures ménagères ;
- Le problème de transport en commun : embouteillages, manque ou insuffisance des infrastructures de communication ;
- Le problème de sécurité : délinquance, banditisme, prostitution
- Le problème de pollution : pollution de l'air, de l'eau, nuisances diverses ;...

### **D- La ville et sa région**

La ville n'évolue pas en vase clos. Elle s'inscrit dans l'espace régional avec lequel elle opère des échanges. Elle exerce ainsi une influence qui a des effets à la fois positifs et négatifs sur la campagne.

- a. **La ville domine sa région** : La ville domine sa région environnante en tant que pôle administratif et politique. C'est en ville que les populations des environs viennent légaliser leurs documents. Au plan social, la ville dispose des infrastructures de qualité dont a besoin sa région : centres de formation, écoles supérieures, universités, hôpitaux de référence, infrastructures sportives,... Au plan économique, la ville est un débouché pour les produits de la campagne, et un marché de distribution de biens matériels et financiers (banques, assurances).
- b. **L'apport de la campagne à la ville** : C'est la campagne environnante qui approvisionne la ville en produits vivriers nécessaires à l'alimentation des citadins (tomates, légumes, céréales). La campagne constitue un réservoir de main-d'œuvre bon marché pour la ville. La campagne est aussi la zone d'extension de la ville (rurbanisation et périurbanisation) et le lieu où les citadins vont se reposer et se distraire loin des bruits et de l'air pollué de la ville.
- c. **Les aspects négatifs de la relation ville-campagne** : La campagne proche est la zone de déversement des déchets de la ville. Les déchets industriels et ménagers polluent ainsi les sols, les rivières, toute chose qui peut avoir une incidence négative sur la

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

santé des habitants des campagnes. La ville s'agrandit vers la campagne ; c'est le phénomène de rurbanisation ou extension de la ville sur les espaces ruraux proches (ou périurbanisation). Ce qui dépossède les habitants des campagnes des espaces cultivables. Elle est donc un élément destructeur de l'espace rural. La ville draine aussi les bras valides des campagnes à travers le phénomène d'exode rural. Ce qui prive celles-ci de la force de travail, mais pose d'énormes difficultés en ville en cas d'inadaptation ou de la non-insertion.

La ville, par définition, est un périmètre où vivent au moins deux mille (2000) personnes (en France). Dans sa conception géographique, la notion d'espace ville fait référence à un territoire, conçu par certains auteurs, sous la forme nationale, régionale ou locale, rurale, urbaine, sociale, industrielle.... Ces notions relèvent la variabilité de la taille des regroupements humains présents dans la ville et, l'occupation du sol qui en est faite. En ce qui concerne l'occupation du sol, le transport constitue l'un des facteurs déterminants de l'évolution du tissu urbain dans la mesure où la ville doit être agréable, lisible bref, présenter un cadre de vie meilleur. En effet, la dynamique des activités économiques dans un lieu (la métropole) est la résultante de deux caractéristiques principales à savoir :

- La situation de la métropole par rapport au champ de forces d'agglomération (facteurs de localisation) et de dispersion qui régissent le territoire.

- La dynamique endogène ou l'attrait de ce milieu au développement économique.

A la vue de ces raisons évoquées, la promotion des transports urbains et interurbains est nécessaire dans la mesure où elle vise d'une part, à satisfaire les besoins des populations, notamment des couches sociales les plus défavorisées, dans le but de leur intégration sociale et leur accès quotidien à leurs activités essentielles et, d'autre part, à préserver le bien-être des citoyens et de la métropole par l'amélioration de la fluidité de la circulation.

En outre, dans le milieu économique, la loi du marché conduit au regroupement des entreprises dans la métropole où elles trouvent une main d'œuvre abondante, des services aux entreprises, des fournisseurs, la professionnalisation conduisant à la formation, l'innovation ou encore la recherche de nouveaux marchés.

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

Le phénomène de concentration s'applique également dans le commerce et les services, la recherche du profit conduisant au regroupement des activités dans des espaces périurbains au détriment des centres villes. Par contre, le développement des infrastructures ne va pas au même rythme que celui de la consommation de l'espace urbain. Cette situation semble difficile pour les populations démunies, qui sont contraintes de se déplacer quotidiennement de la banlieue vers le centre urbain. La périurbanisation est aussi favorisée par la concentration anarchique des ménages pauvres vers les périphéries. L'expansion de cette périurbanisation engendre des coûts énormes en matière de réseaux et provoque une multiplication de déplacements. En conséquence, il s'avère difficile de desservir les zones éloignées par les transports en commun. La faiblesse générale de l'offre du transport urbain (et interurbain), augmenté des externalités négatives du transport que sont la congestion, le mauvais état des infrastructures, l'engorgement de la ville, la pollution atmosphérique, et autres accidents, étouffent de plus en plus l'atmosphère urbain.

En raison de ces logiques, il serait souhaitable de retrouver, au moyen de l'intervention publique, le rétablissement des territoires par le canal de l'aménagement du territoire. Donner les moyens d'une intervention forte c'est donner aux collectivités locales les moyens d'agir, à la hauteur des compétences qui sont les leurs.

Donc, la ville naît de la volonté des hommes qui se regroupent autour d'un projet commun, celui de vivre en société. C'est pour cela que l'espace public apparaît comme l'élément symbolique primordial de la fondation de la ville. La ville apparaît alors comme un projet politique au sens étymologique du terme, de *polis* qui en grec veut dire la cité. La ville n'est donc pas qu'un rassemblement d'hommes et de femmes guidés par des soucis essentiellement fonctionnels. La ville regroupe sur un territoire donné, des hommes et des femmes et leurs activités avec le projet commun de vivre ensemble, projet plus ou moins explicité d'ailleurs et parfois même sous la contrainte relative d'un leader qu'il soit laïc ou religieux.

## **1-2 Les villes et les agglomérations en Algérie**

Une **ville** est une forme de l'occupation de l'espace par les hommes. Elle rassemble une population nombreuse sur un espace restreint. En ville on trouve diverses activités humaines telle que le commerce, l'industrie, l'éducation, la politique, la culture dont elle favorise les échanges culturels et sociaux... La vie en ville est particulièrement animée et bruyante. Selon les quartiers le paysage urbain est différent, cependant les constructions sont serrées et à plusieurs étages. Selon leur situation, leur ancienneté les villes sont différentes. Aujourd'hui environ 55% de personnes vivent dans les villes.

Selon Pierre George, une ville se définit comme « un groupement de populations agglomérées caractérisé par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale ».

Les villes et agglomérations urbaines, désignées aussi sous le terme unique d'unité urbaine, dont la délimitation est fondée sur le seul critère de continuité de l'habitat, peuvent être constituées :

- 1-2-1 ***de deux ou plusieurs communes*** : c'est-à-dire d'une ville-centre et de sa banlieue (exceptionnellement de plusieurs villes-centres), sur le territoire desquelles une zone agglomérée contient plus de 2 000 habitants ; une telle unité urbaine porte alors le nom d'agglomération multi communale ;
- 1-2-2 ***d'une seule commune***, dont la population agglomérée compte au moins 2 000 habitants ; une telle commune est dite ville isolée ou plus communément ville. La délimitation des villes et agglomérations urbaines a été réalisée à l'occasion des recensements divers, et bien sur, de nouvelles unités urbaines ont été constituées lors de ces recensements.

Alors, une ville est un milieu physique, le milieu urbain où se concentre une forte population humaine, et dont l'espace est aménagé pour faciliter et concentrer ses activités. En France, où l'organisation municipale est devenue uniforme, l'INSEE définit la ville selon le critère de l'importance du peuplement et de la continuité de l'habitat. Une ville se définit par une population d'au moins 2 000 habitants, dont les habitations doivent être à moins de 200 m l'une de l'autre ;

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- D'autres dénominations existent, plus précises, pour traiter du phénomène urbain : une **localité urbaine** est un terme très vaste attribué à tout espace où l'on trouve des habitants quel que soit leur nombre, tandis qu'une **agglomération urbaine** désigne une ville et sa banlieue. Une zone où l'on trouve de nombreuses agglomérations urbaines proches les unes des autres constitue une **région urbaine**, qui peut constituer une **conurbation** si elle est polynucléaire, c'est-à-dire qu'aucune des villes ne s'affirme plus que les autres en termes de taille et d'attractivité. Dans le cas français la dénomination d'une ville obéit à plusieurs critères. L'échelon fondamental est l'**unité urbaine**, ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert d'une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Les constructions d'une même unité urbaine ne doivent pas être séparées entre elles de plus de 200 mètres, à l'exception des cours d'eau traversés par des ponts, des terrains publics (jardins, cimetières, stades, aérodromes,...), et des terrains industriels ou commerciaux (usines, parcs de stationnement,...). Si l'unité urbaine n'est formée que d'une commune, celle-ci est qualifiée de ville isolée ; sinon, il s'agit d'une agglomération multi communale avec centre et banlieue. Dans une telle agglomération, la ville centre est celle qui concentre la majorité de la population de l'unité urbaine, ou bien la commune la plus peuplée et celles dont la population est supérieure à la moitié de celle-ci ; les communes restantes forment la banlieue de l'unité urbaine.
- L'échelon intermédiaire est le **pôle urbain**, qui désigne une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'appartient pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.
  - L'échelon supérieur est l'**aire urbaine**, qui constitue un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, formé d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. Celle-ci est formée de communes rurales et d'unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente active ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci.

. En Algérie, le terme ville est utilisé pour une agglomération de plus de 20 000 habitants ; selon la loi n°06-06 du 20 février 2006 portant orientation de la ville :

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

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- ✓ Ville moyenne : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants.
- ✓ Petite ville : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants.
- ✓ Une agglomération urbaine : l'espace urbain qui abrite une population agglomérée d'au moins 5000 habitants.

En effet l'Algérie est caractérisée par la croissance marquée des petites et moyennes agglomérations, juste en dessous des villes intermédiaires avec une croissance annuelle moyenne de plus de 10 % entre 1977 et 1987. Selon KATEB K., ces villes jouent dans le système urbain *différents rôles selon la position qu'elles occupent dans l'espace national*. Une première catégorie, *joue probablement un rôle de relais aux migrations vers les grandes villes et fixent momentanément une population rurale potentiellement mobile* pour celles qui se sont implantées dans les wilayas dépourvues d'investissements significatifs (industriels, touristiques ou administratifs) et susceptibles d'attirer ces flux de population<sup>29</sup>.

### **1-3 Les activités dominantes en ville**

Une partie grandissante des citoyens est employée dans les services administratifs ou dans les organismes politiques qui siègent en ville. Nombre de villes doivent leur origine à l'installation d'un pouvoir local qui s'entoure de serviteurs pour gérer le territoire qu'il contrôle. Aujourd'hui, les services relevant de l'État (ou des grandes administrations) sont la plupart du temps installés en ville. La ville a donc un rôle de commandement sur la région environnante.

En tant que centre de pouvoir politique la ville doit aussi former ceux qui vont diriger. Les collèges, les universités, les grandes écoles se fixent à proximité des futurs employeurs de leurs élèves. Pour faciliter les études, imprimeurs, éditeurs, marchands de livres s'installent dans les quartiers "étudiants". La ville développe alors des activités culturelles. Aujourd'hui les établissements d'enseignement des grandes villes attirent les jeunes des régions voisines (voire même éloignée) qui peuvent y poursuivre leurs études.

---

<sup>29</sup> KASDALLAH.N. « Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : *Effet chef-lieu et perspectives de développement* » ; p 93

**1-3-1 La ville a un rôle commercial.**

En plus des commerces courants fournissant l'alimentation et les objets de première nécessité, il y a des commerces plus spécialisés qui ont besoin d'un grand nombre de clients pour exister. De nombreuses villes ont pour origine la fixation d'un marché hebdomadaire ou de foires où les commerçants pouvaient, de manière temporaire puis souvent permanente, présenter leurs produits aux "puissants" de la région temporaire puis souvent permanente, présenter leurs produits aux "puissants" de la ville. En ville également se trouvent des artisans qui produisent et vendent aux nombreux citoyens.

Aujourd'hui cependant les villes perdent leur fonction de production industrielle ; mais elles conservent le plus souvent les services centraux et de direction des entreprises, services dont le personnel répugne à quitter le cadre urbain et ses avantages.

Au cours du temps la ville est devenue un centre de services pour les habitants et ceux de la région voisine. On y trouve les services de santé de haut niveau, les services bancaires, les services juridiques, mais aussi les activités de loisirs (cinémas, théâtre, salle de concert, musées, installations sportives de grande capacité...). Et pour satisfaire les besoins et participer à ces services, il nous faut toujours un moyen de déplacement; on fait alors recours au service de transport qui est un élément indispensable dans ces cas.

**Section 02 : Etat des lieux de transport interurbain à Tizi-Ouzou**

**2-1 Consistance du territoire**

Tizi-Ouzou est une ville de la wilaya de Tizi-Ouzou dont elle est le chef-lieu. La ville est située à 100 km à l'est de la capitale Alger, à 125 km à l'ouest de Béjaïa et à 30 km au sud des côtes méditerranéennes la wilaya de tizi-ouzou est délimitée :

- A l'Est par la wilaya de Bejaia;
- A l'Ouest par la wilaya de Boumerdes ;
- Au Sud par la wilaya de Bouira ;
- Au Nord par la mer Méditerranée avec une façade maritime longue de 70kms.

La ville se situe au centre-ouest de la wilaya, la commune de Tizi-Ouzou touche les communes de Draâ Ben Khedda et Tirmatine à l'ouest, de Maâtkas au sud-ouest, de Souk El Thenine, Beni Zmenzer et Beni Aïssi au sud, d'Irdjen au sud-est, d'Ouaguenoun et Tizi

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

Rached à l'est et Djebel Aissa Mimoun au nord-est. Elle couvre une superficie de 10 236 hectares. Le territoire de la commune de Tizi-Ouzou est l'un des plus grands de sa wilaya. Il comprend la ville de Tizi-Ouzou et de nombreux villages situés à la périphérie de la ville.

### **2-1-1 Les principaux quartiers**

- La Haute-Ville ou Dechra: désigne tout ce qui se trouve au-delà du boulevard du Nord. Il s'agit de la partie la plus ancienne de la ville. Ces quartiers datent de la période d'avant l'occupation coloniale. Les rues y sont très étroites et les habitations traditionnellement basses. Dechra renferme encore bon nombre de vestiges datant de la période ottomane avec notamment des maisons kabyles typiques, des mosquées (Lalla Saida, Lalla Dmaniya) des écoles coraniques, la résidence des Aît-Kaci (sorte de palais résidentiel des maîtres de la région à cette époque). La Haute-Ville se décompose elle-même en plusieurs quartiers dont Zellal, Ain-Halouf, Ain-Soltane, Thazougart, Tabenalit, Bordj Hmar et Ihammouthen.
- Le centre-ville : il concentre l'essentiel de l'activité culturelle (maison de la culture, cinémas, théâtre et maison de l'artisanat), éducatives (nombreux lycées, et centres de formation, académie régionale, école paramédicale) commerciale, financière, bancaire, hôtelière, administrative (mairie, siège de la daïra, siège de la wilaya et le tribunal). De même que l'essentiel des infrastructures de santé s'y trouve : l'Hôpital D' Mohamed Nedir (regroupe l'essentiel des services du CHU de Tizi-Ouzou), la Clinique Tassadat Sbihi de Gynécologie-Obstétrique, la Clinique dentaire, le centre d'appareillage pour personnes handicapées et la Caisse d'assurance maladie. Le Centre-ville est réparti sur différents quartiers tels Les Bâtiments Bleus, Les Genêts, Le Djurdjura, La Cité du 20 août et Les Eucalyptus. Le centre-ville s'est développé autour ou dans le prolongement de l'avenue Ramdane Abane dite "la Grand-rue", qui est la principale artère marchande de la ville.
- En périphérie du centre-ville : Les Cadis, la cité Million, la Cité des Fonctionnaires, Bekkar, Berchiche, la Cité du 5 juillet, les Tours-Villas, Bouaziz, Jolie-Vue,
- Tala Allam, à l'origine un village devenu quartier résidentiel auquel se sont ajoutées diverses infrastructures telles la piscine olympique, nombreux lycées et centres de formation, l'École hôtelière, un centre universitaire, l'hôtel Amraoua et en contre-bas sur la route d'Alger une zone d'activité.

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- Mdouha, qui abrite la cité universitaire de jeunes filles, le musée de la révolution, le monument aux morts de la lutte de libération nationale, le cimetière de la ville...
- La Nouvelle-Ville : se trouve au sud de la ville. C'est une excroissance composée de plusieurs cités dont la Cité Salah Louanchi, Cité Med Boudiaf, Cité Djurdjura et autres lotissements tels Amirouche, Amyoud, Bouzar... À l'origine, cette nouvelle partie de la ville, construite dès la fin des années soixante-dix, devait supplanter en termes d'activité commerciale le Centre-Ville. Mais quarante ans après, le Centre-Ville demeure le cœur de toute l'activité marchande de la ville de Tizi-Ouzou. La Nouvelle-Ville est surtout une zone d'habitation malgré l'apparition de nouveaux boulevards marchands tels Bd Begaz, Bd Frères Belhadj, Bd Belkacem Krim, et l'installation de nombreuses infrastructures (cliniques, directions et antennes administratives). C'est dans la Nouvelle-Ville que se trouve l'essentiel de l'infrastructure de l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.
- Les lotissements du sud-ouest et du nord-est : Tizi-Ouzou s'est beaucoup agrandi dans ces deux directions. De nombreux lotissements de villas ont été construits, tels que les lotissements Salhi, Hamoutène, Malouli, Sud-Ouest et Veuve Amirouche.

### **2-2 Le relief**

Tizi-Ouzou est située dans la vallée de l'oued Sebaou. Elle occupe un col (d'où son nom) et est entourée de montagnes. La ville est construite à une altitude de 200 m.

La ville des genêts s'étale au pied du mont Sidi Belloua auquel s'adosse une partie de la vieille ville (dite la *Haute Ville*). Ce massif tient son nom du saint éponyme Sidi Belloua et culmine à plus de 600 m. Les villages de Redjaouna n'El Bor et de Redjaouna n'Tacht, tous deux rattachés à la commune de Tizi-Ouzou, sont situés sur les hauteurs du mont Sidi Belloua.

### **2-3 Le climat**

Tizi-Ouzou se situe dans la zone du climat méditerranéen. En raison des massifs montagneux qui entourent la ville, il neige chaque année en hiver entre décembre pour les hautes altitudes 600m et plus et février pour les basse altitudes. En été, la chaleur peut être suffocante car l'air marin se heurte au relief montagneux qui l'empêche d'atteindre la ville. À partir de Novembre les températures sont de 5°C ou au dessous mais, quelques hivers à Tizi-Ouzou sont marqués par des record de chaleur en hiver comme 2012 ou il a fait 17 °C et plus. En février 2012 quand il a neigé, la température enregistré était de -2°C. La température la plus élevée jamais enregistrer à Tizi-Ouzou date de Juillet 1901 ou il a fait 50°C, et la température la plus froide date de février 1982 ou il a fait -11°C.

### **2-4 Les données socio-économiques**

#### ***2-4-1 La démographie***

La wilaya de Tizi-Ouzou a connu une baisse de taux d'accroissement de la population de Wilaya, dont il est de 1.54% durant la période de 1987-1998 et de 0.2% durant la période de 1998-2008. Cette tendance à la baisse du taux d'accroissement est observée également d'une façon sensible pour toutes les communes de la wilaya.

**Tableau N°1 : Evolution des indicateurs démographique de 2000 à 2008 pour l'ensemble de la wilaya**

<b>ANNEE</b>	<b>TAUX BRUT DE NATALITE ‰</b>	<b>TAUX BRUT DE MORTALITE ‰</b>	<b>TAUX D'ACCROISSEMENT NATUREL ‰</b>	<b>TAUX DE NUPTIALITE ‰</b>	<b>TAUX DE MORTALITE INFANTILE ‰</b>
<b>2000</b>	13, 63	4, 16	9, 47	5, 29	21, 08
<b>2001</b>	13, 14	4, 02	9, 11	5, 21	20, 26
<b>2002</b>	12, 36	3, 94	8, 42	5, 43	22, 7

Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

<b>2003</b>	12, 97	4, 09	8, 88	5, 99	19, 62
<b>2004</b>	12, 79	3, 96	8, 83	7, 01	17, 80
<b>2005</b>	13, 39	4, 15	9, 24	7, 34	16, 44
<b>2006</b>	13, 80	3, 89	9, 91	7, 97	18, 03
<b>2007</b>	14, 70	3, 83	10, 8	8, 68	16, 5
<b>2008</b>	17, 71	4, 69	13, 02	9, 95	16, 13

Source : RGPH

La commune de Tizi-Ouzou représente la commune la plus peuplée de la wilaya qui représente un nombre important d'habitants. Le nombre d'habitants dépasse 14% du total de la wilaya, qui est de 160000 habitants en 2012, par une densité de 1563hab/km<sup>2</sup>. Ce nombre est supérieur à celui estimé par le RGPH qui est près de 146000 habitants, donc il y a une augmentation d'environ de 8.75%.

**Tableau N°2 : Projection de la population de la commune de Tizi-Ouzou à l'horizon 2015 par strate urbaine et rurale estimée sur la base du RGPH 2008**

Désignation des communes	ANNEE 2011			ANNEE 2012			ANNEE 2013			ANNEE 2014			ANNEE 2015		
	urbain	rural	totale	urbain	rural	totale	urbain	rural	totale	urbain	rural	totale	urbain	rural	totale
TIZI-OUZOU	10 713	2 665	43 377	12 374	3 154	45 528	14 059	3 652	47 711	15 770	4 157	49 927	15 770	4 157	49 927
TOTAL DAIRA	10 713	2 665	43 377	12 374	3 154	45 528	14 059	3 652	47 711	15 770	4 157	49 927	15 770	4 157	49 927

Source : RGPH 2008

## **2-5 Le transport**

### **2-5-1 Présentation du réseau de transport**

#### 2-5-1-1 Structure et organisation

Le réseau interurbain restructuré s'organisera autour de cinq stations intermédiaires (urbaines – interurbaines) situées à la périphérie de l'agglomération de Tizi-Ouzou afin d'assurer la connexion avec le réseau urbain :

- La première station « **Station Timizar-Loughbar** » est située en bordure du CW N°124 à la sortie Est de la ville de Tizi-Ouzou. Elle prendra en charge les voyageurs à destination des localités situées au Nord-est, à l'Est et au Sud-est de la wilaya. Elle desservira une quarantaines de villes par quatre itinéraires principaux :

- Tizi-Ouzou – Fréha - Azazga
- Tizi-Ouzou – Tigzirt
- Tizi-Ouzou – Ouaguenoun
- Tizi-Ouzou – L.N. Irathen – Makla -Ain El Hammam.

La station sera connectée au réseau urbain à l'aide de la ligne 01 qui passe par le centre ville et de ligne 05 qui traverse le Haut de la ville pour rejoindre la station Boukhalfa à l'Ouest.

- La deuxième station « **Station de Béni Douala** » est située sur en bordure du CW N°100 à la sortie Sud-est de la ville de Tizi-Ouzou. Elle desservira les localités situées sur l'itinéraire Tizi-Ouzou – Béni Douala. Elle sera connectée au réseau urbain à l'aide de la ligne 06.
- La gare multimodale de Kef En Naâdja est située en bordure de la rocade de contournement à la périphérie Sud de l'agglomération de Tizi-Ouzou. Elle est appelée à jouer un rôle très important dans la gestion des flux qui ont pour origine/destination la ville de Tizi-Ouzou. Une proportion importante des taxis collectifs qui opérait au centre ville sera affectée à cette nouvelle gare. En plus des lignes 02 et 04 prévues dans les variantes 02 et 03, une navette reliera celle-ci au centre ville.
- La quatrième station « **Station de Bouhinoun** » située en bordure de la rocade de contournement à la périphérie Sud de l'agglomération de Tizi-Ouzou. Elle se trouve à un kilomètre à l'Ouest de la précédente et desservira :

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- ✓ Les agglomérations secondaires du sud de la commune de Tizi-Ouzou
- ✓ Les agglomérations situées sur le CW147 (Maâkas – Souk-El-Tenine – Mechtras...)

Elle sera connectée au réseau urbain par le biais de la ligne 02

- La cinquième station « **station Oued Falli** » est située en bordure de CW N°128 desservira deux villes importantes, Boghni et Dra El Mizan ainsi que les localités situées sur l'itinéraire de celles-ci. Elle sera raccordée au réseau urbain à l'aide de la ligne 06 ou par le biais d'une navette
- La sixième station « **Station Naftal** » est située à l'entrée Ouest de la ville de Tizi-Ouzou en bordure de la route d'Alger. Elle prendra en charge les voyageurs à destination des localités situées au Nord-ouest, à l'Ouest et au Sud-ouest de la wilaya. Elle desservira particulièrement les localités situées sur la RN N°12 et sera connectée au réseau urbain à travers les lignes 01, 04 et 05

La restructuration du réseau doit aussi être accompagnée d'affectation d'assiettes de terrains au niveau de chaque chef lieu de daïra devant accueillir les infrastructures de traitement de voyageurs. Ces infrastructures (gares routières, stations, aires de stationnement) doivent être dimensionnées en fonction de l'importance de l'agglomération ainsi que de la demande prévisible.

### **2-5-2 Infrastructures routières**

La ville de Tizi-Ouzou bénéficie d'un réseau routier très dense. Un périphérique, partiellement livré, doit contourner la ville. Seule la partie sud (dite *rocade sud*) est en service et permet de contourner par le sud de Boukhalfa à Tazmalt n'El Kaf.

La partie nord du périphérique (en direction de Tigzirt/Makouda/Ouaguenoun) est actuellement en travaux. Elle contournera la ville par le nord, au-delà du massif de Sidi Belloua, depuis Tazmalt n'El Kaf jusqu'à Vouaid. Plusieurs bretelles d'entrée et de sortie y

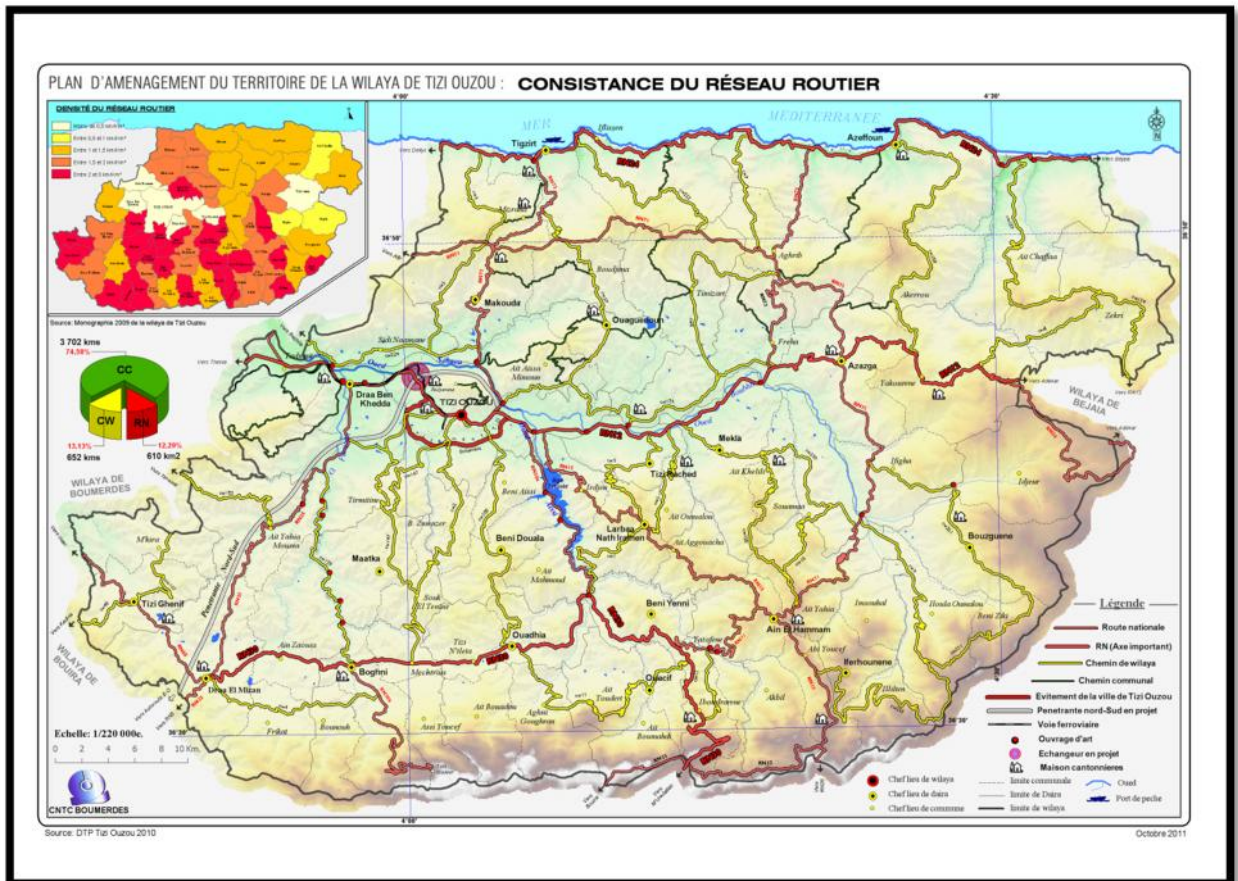
## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

sont prévues vers différents quartiers de Tizi-Ouzou, ainsi que vers les villes et villages avoisinants (Sidi Namane, Timizar n'Leghvar, Makouda...).

Selon la direction des travaux public le réseau routier de la wilaya se compose de :

- Routes nationales : 573,783 Kms
- Chemins wilaya : 652,313 Kms
- Chemins communaux : 2.826,090 Kms
- Total : 3.796,346 Km

**Figure 03 : Consistance du réseau routier de la wilaya de T-O.**



Source : DTW

### **2-5-3 Transport routier**

La ville est reliée aux autres wilayas et plusieurs localités kabyles par un important réseau routier.

La ville de Tizi-Ouzou possède une gare routière. Une ligne de bus relie Tizi-Ouzou aux villes du grand sud algérien, notamment : Hassi Messaoud, Ouargla, Ghardaia, Laghouat, Djelfa et Bou Saada.

### **2-5-4 Transport ferroviaire**

Tizi-Ouzou possède une gare ferroviaire. La ligne Tizi-Ouzou-Alger a été interrompue à la suite des différents attentats ayant ciblé la région dans les années 1990 et 2000. La ligne a été remise en service en juillet 2009 après 15 ans d'arrêt, dans un premier temps elle effectuera une rotation aller-retour par jour entre Tizi-Ouzou et Alger.

Un projet de train de banlieue a vu le jour dans les années 2000. Cette nouvelle ligne relie Tizi-Ouzou à la région de Oued Aïssi, le but étant de désengorger le réseau existant et de désenclaver l'est du département. La ligne a été inaugurée le 28 juin 2010, elle effectue une quinzaine d'aller-retours par jour entre Draâ Ben Khedda, Tizi-Ouzou et la zone industrielle Aïssat Idir de Oued Aïssi. Un projet d'extension de la ligne jusqu'à Azazga est prévu en passant par le pôle universitaire de Tamda.

Chemin de fer : 100 Kms entre Alger et Tizi-Ouzou dont la partie comprise entre Alger et la ville de Thénia est en cours d'électrification et Thénia Tizi-Ouzou en phase de réaménagement du tracé et son électrification, s'inscrivant dans le cadre de modernisation du chemin de fer. Une extension de 14 Kms à l'est (vers la zone industrielle de Oued Aïssi) en cours de réalisation<sup>30</sup>.

### **2.5.5 Réseaux de transport collectif**

Selon la direction des Transports de la wilaya Tizi-Ouzou (D.T.W) on a les réseaux suivants : «urbaines», « interurbain », « rurales » et « inter wilaya ».

---

<sup>30</sup> La direction des travaux publics

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

- a. **Réseau Inter-wilaya** : Il est composé de 90 lignes partagées entre 204 opérateurs. Le réseau couvre les villes suivantes : Alger, Rouiba, Boumerdes, Bordj Ménaiel, Béjaïa, Boumerdes, Bouira, Sétif et certaines villes du Sud algérien. Notons que 50% des lignes ont pour destinations la capitale.
- b. **Réseau interurbain** : Il relie la ville de Tizi-Ouzou aux différentes localités de la wilaya. Il est composé de 160 lignes 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.
- c. **Réseau Rural** : Le réseau est assez dense. Il relie les différentes localités hameaux et villages avec les principales agglomérations de la wilaya. Il est composé de 152 lignes et partagé entre 1185 opérateurs. Le parc est en majorité constitué de véhicules anciens aménagés en 11 places.
- d. **Réseau urbain** : le réseau urbain concerne seulement le chef lieu de la wilaya. Il est partagé entre les taxis collectifs de 05 ou 07 places et les autobus. Le réseau urbain est constitué de :
  - Cinq lignes urbaines desservant les principaux axes et artères de la ville de Tizi-Ouzou avec 626 taxis collectifs.
  - Trois lignes urbaines par autobus ayant comme point de départ une station informelle sur voirie. Elles couvrent le centre et la ville nouvelle.

### **2-6 L'enseignement**

Tizi-Ouzou dispose de nombreux lycées, tels que : le lycée Ramdane Abane, le lycée Lalla Fatma N'Soumer, le plus ancien lycée de la ville, le lycée Colonel Amirouche Ait-Hamouda (dit Lycée Polyvalent), le Technicum de la Nouvelle-Ville, le lycée Rabah Stambouli ex-Hamlat, le lycée Al Khansa, Lycée Boukhalfa ainsi que de nombreux lycées privés, notamment à la Nouvelle-Ville.

Tizi-Ouzou est l'une des principales villes universitaires du pays. Contient l'université de la ville, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO), compte de nombreuses facultés réparties sur plusieurs pôles : Bastos, Ihasnaouen (Nouvelle-Ville), Boukhalfa, Oued

Aïssi et Tamda. Elle accueille près de 50 000 étudiants dont plus de 8 000 sur le nouveau site de Tamda qui en comptera à sa livraison finale plus de 25 000.

### **2-7 Le Sport**

Un nouveau stade de 50 000 places dédié à la JSK (Jeunesse Sportive de Kabylie qui est le club de la ville de Tizi-Ouzou. Il est parmi les clubs les plus titrés du football algérien) est en cours de travaux à Boukhalfa , ce stade ultra moderne qui s'étendra sur une surface de 44 hectares répondra aux normes internationales de la FIFA et disposera également de magasins, hôtels, restaurants et d'un parking de 5000 places. Il remplacera partiellement le stade historique de la JSK, le « stade du 1<sup>er</sup> novembre 1954 ».

### **2-8 Le tourisme**

À l'est de la ville de Tizi-Ouzou (à 40 km du centre-ville) se trouve la forêt de Yakouren. Ce massif forestier très connu attire de nombreux visiteurs venant de tous le pays, et de nombreux immigrants pendant la période estivale. Le lieu est très dépaysant de par ses splendides végétations.

### **2-9 L'économie**

De grandes entreprises sont installées dans la wilaya de Tizi-Ouzou notamment dans la zone industrielle Oued Aïssi située à 10 km à l'est de Tizi-Ouzou et celle de Freha à 30 km.

- Laboratoire Novo Nordisk : entreprise pharmaceutique danoise, Z.I Idir Aïssat.
- Eniem : entreprise nationale, de production d'électroménager, Z.I Idir Aïssat.
- Frigor : entreprise algérienne de production de petit et gros électroménager, Z.I Idir Aïssat.
- Tizi Pâte : fabricant de spaghetti, Z.I Tizi-Ouzou.

#### **➤ Tizi-Ouzou dans la Hiérarchie urbaine régionale :**

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

Avec ces 104 312 habitants la ville de Tizi-Ouzou se classe au 6<sup>eme</sup> rang de la région nord centre. La ville de Tizi-Ouzou n'abrite que 9.33% de la population totale de la wilaya.

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

Alors que d'autres villes chef lieu de wilaya dans la RNC abritent comme Bejaia 22% et Blida 16% de leurs populations.

Pour ce qui est de la ceinture de ville et d'agglomérations des wilayas limitrophes on constate que d'emblé que seule la wilaya de Bejaia présente une agglomération de 100 000 habitants, Donc abstraction faite de la ville de Bejaia dont le poids démographique est indéniable mais dont l'éloignement relatif diminue son ressort d'attraction. Tizi-Ouzou est la seule ville des wilayas limitrophes qui dépasse les 100 000 habitants donc la hiérarchie urbaine régionale est marquée par une très nette prédominance de Tizi-Ouzou qui se détache nettement au dessus des autres villes moyenne de la région. A l'image du réseau urbain national qui réside justement dans la place prédominante occupée par les petites villes. La ville de Tizi-Ouzou semble malgré son poids démographique très relatif, occuper une situation principale par rapport au reste de sa région.

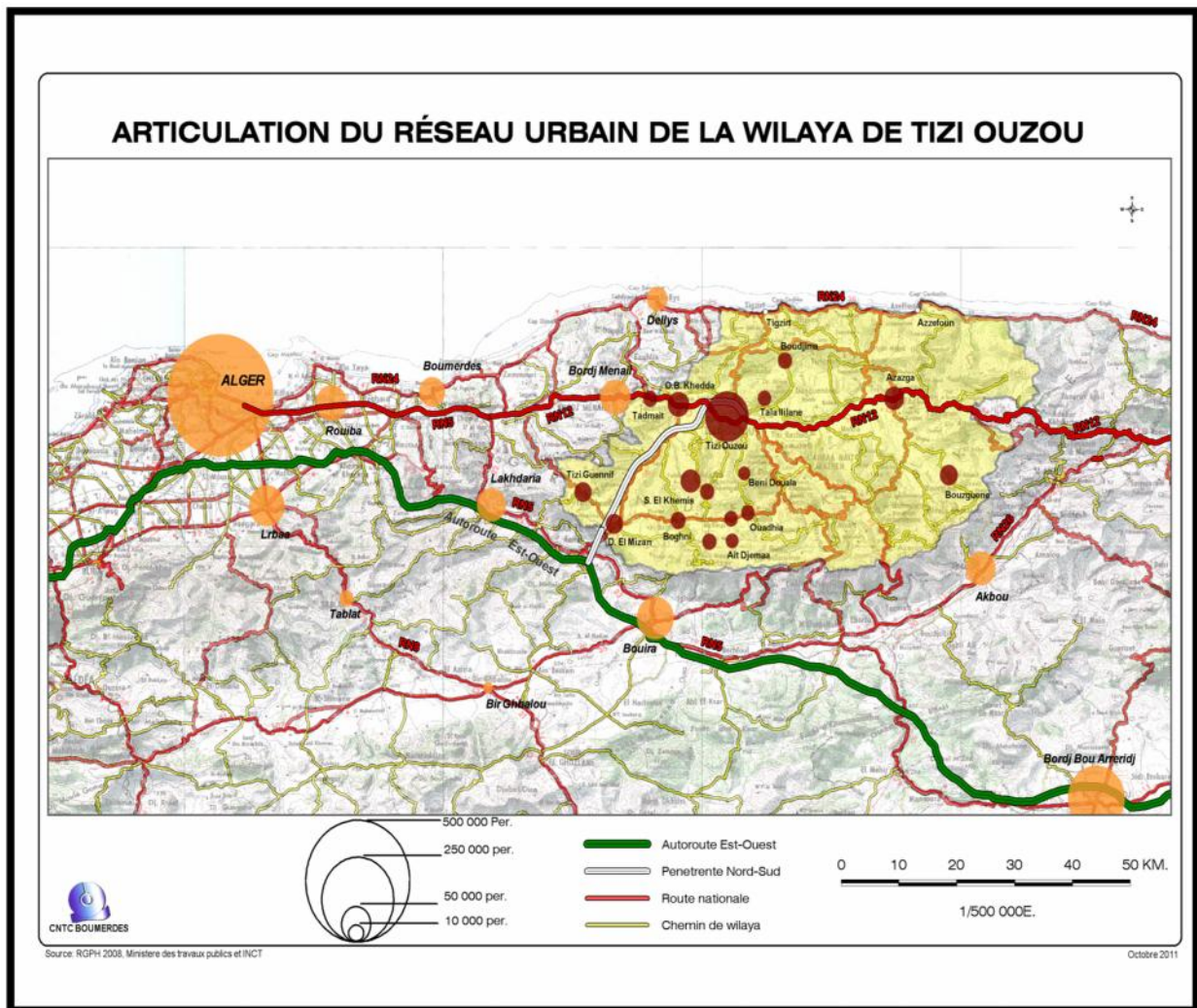


Figure 04 : articulation du réseau urbain de la wilaya de T-O

Source : DTW

### **Section 03 Caractéristique de la ville de Bejaia et la structuration de son réseau de transport interurbain**

#### **3-1 consistances de territoire**

Située au nord – centre du pays, la wilaya de Bejaia est limitée au nord par la mer méditerranée, au sud par les wilayas de Sétif et Bordj – Bou – Arreridj, à l'est par la wilaya de Jijel, et à l'ouest par les wilayas de Tizi – Ouzou et Bouira

S'ouvrant sur une façade maritime de 100 Kms, la wilaya de Bejaia s'étend sur une superficie de 322.348 hectares, marquée par la prédominance des reliefs montagneux, alternant la vallée de la Soummam et les massifs de Bouhatem et de Djurdjura au nord et les massifs de Bousselam et les Babors au sud. Bejaïa est située à 181 km à l'est de la capitale Alger, à 93 km à l'est de Tizi Ouzou, à 81,5 km au nord-est de Bordj Bou Arréridj, à 70 km au nord-ouest de Sétif et à 61 km à l'ouest de Jijel. Créée, dans le cadre du découpage administratif de 1974, la wilaya de Bejaia regroupe 19 dairates et 52 communes<sup>31</sup>

La ville de Bejaia est située au nord de la wilaya de Bejaïa, sur le littoral méditerranéen et traversée par le fleuve de la Soummam, elle est bordée au nord et à l'est par la mer Méditerranée et elle touche les communes de Toudja à l'est, d'Oued Ghir au sud et de Boukhelifa et Tala Hamza au sud-est. Elle couvre une superficie de 12 022 hectares.

#### **3-2 Les données socio-économiques de Bejaia**

##### **3-2-1 La population**

Avec ses 177 988 habitants au dernier recensement de 2008, Bejaïa est en termes de population la plus grande ville de Kabylie. Elle est aussi, grâce à sa situation géographique, le plus important pôle industriel de la région, notamment par la concentration de nombreuses industries et la présence d'un des plus grands ports pétroliers et commerciaux de Méditerranée. Comme elle est dotée d'un aéroport international.

---

<sup>31</sup> journal officiel n° 55 du 09 juillet 1974.

**Tableau 3 : les données démographiques de Bejaia de 2006 au 2014**

Données	2006	2009	2014
Population	173419	197356	219069
Population occupée	100710	114610	127220

Source : la direction de transport de la wilaya

D'après le tableau on remarque que la population est en augmentation d'une année à une autre. Suivie d'une augmentation remarquable de la population occupée.

### **3-2-2 Économie**

La ville de Bejaïa possède un port de commerce international. Aujourd'hui la principale activité du port est l'exportation d'hydrocarbures. Cependant la ville de Bejaïa sert de marché local notamment aux produits locaux de l'artisanat, et des produits agricoles qui parfois sont exportés, Ainsi le port de Bejaïa est le plus important du pays en termes de volume d'activité derrière celui d'Alger. Les ports de Bejaïa et de Djendjen (Jijel) ont été retenus par les autorités algériennes pour participer à la nouvelle initiative de l'Union européenne portant création des Autoroutes de la mer (ADM) dont le but est d'augmenter les échanges intermodaux entre les ports de la rive nord et sud de la Méditerranée, comme c'est le cas notamment pour les ports de Marseille, Agadir, Gabes et de Haifa. La ville de Bejaïa bénéficie également d'une activité de port de pêche, c'est un des secteurs qui est amené à se développer dans le futur<sup>21</sup>. Il faut donc remarquer que malgré le peu d'atout naturel et l'enclavement de la ville, Bejaïa figure parmi les villes les plus dynamiques de l'Algérie. Cependant les infrastructures restent insuffisantes et le développement de la ville en est tributaire.

La ville de Bejaia tire aussi profit de la production agricole de la région de Kabylie en ayant le rôle de marché local voire d'exportation des produits, avec l'oléiculture, la production de figes et l'apiculture. Au niveau national c'est aussi le siège de certaines entreprises agroalimentaires comme Ifri et des groupes comme Cevital s'y sont installés.

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

Au niveau de l'artisanat, la ville tire surtout profit de la production locale de vannerie et de poterie. La ville de Bejaïa essaye aussi d'exploiter son magnifique littoral méditerranéen et son patrimoine historique pour développer une activité touristique, cependant la majorité des touristes sont des algériens ou des immigrants originaires de la région.

### **3-2-3 Enseignement supérieur**

Bejaïa est un pôle universitaire important, la ville est dotée d'une université baptisée au nom de Abderrahmane Mira un martyr de la guerre d'Algérie. L'université est créée en 1983 avec un effectif de 205 étudiants et 40 enseignants pour passer à 22 792 étudiants pour 698 enseignants en 2006. L'université se déploie sur deux principaux sites: Targa Ouzemmour et Aboudaou. Elle compte actuellement sept facultés :la Faculté de Technologie, la Faculté des Lettres, des Sciences Humaines et du sport, la Faculté de Droit, la Faculté des Sciences Économiques, des sciences de gestion et des sciences commerciales, la Faculté de Médecine, la Faculté des Sciences Exactes, la Faculté de la Nature et de la Vie. L'évolution de la recherche scientifique au sein de l'université de Bejaïa est en progression permanente, elle est représentée actuellement par 20 laboratoires de recherche, agréés par le Ministère de L'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique.

La ville de Bejaïa comporte par ailleurs de nombreuses écoles de commerce et de gestion, dont l'École de sciences de gestion (ESG) et l'Institut International de Management (INSIM). La ville compte aussi plusieurs écoles de langues étrangères notamment l'anglais, le français, l'espagnol et l'allemand.

En ce qui concerne les données scolaires on a le tableau suivant :

**Tableau N4 : les données scolaires de Bejaia de 2006 au 2014**

Année	2006	2009	2014
Données Scolaires	24593	31307	28583

Source : la direction de transport de la wilaya

Une diminution presque de 3000 de donnés scolaires de 2009 au 2014.

### **3-3- Le transport**

Depuis sa création à ce jour, la wilaya de Bejaia jouit d'importantes infrastructures de transport, parmi lesquels il y a lieu de citer :

#### ***3-3-1 Infrastructures de transport collectif interurbain situées au niveau de la ville de Bejaia***

La ville de Bejaia compte deux stations interurbaines qui diffèrent par les lignes qu'elles regroupent. La première est située à proximité du port et dessert l'Est et le Sud-est de la wilaya alors que la deuxième, proche du stade, dessert les localités situées au Nord et au Nord-ouest. Elles ne sont pas aménagées (et ne peuvent pas l'être puisque la configuration de l'espace ne s'y prête pas) pour remplir leurs fonctions.

En effet, la station de l'arrière port, bien que pourvue de quelques de quais est traversée tout au long de la journée par des camions de gros tonnage.

La deuxième occupe le parking du stade et ne mérite même pas d'être désignée comme aire de stationnement. Par manque d'entretien et en l'absence de quais ainsi que de toute signalisation, ces aires de stationnement n'offrent aucune sorte de commodité ou de sécurité aux voyageurs. Cependant, et bien que souffrant de lacunes et insuffisances évidentes, elles assurent leurs fonctions au quotidien et permettent de traiter un nombre sans cesse croissant de voyageurs.

La wilaya de Bejaia dispose d'une seule gare routière implantée au chef lieu et qui enregistre un important mouvement de voyageurs. Cette infrastructure, située au centre ville s'avère déjà dépassée par l'important trafic qu'elle génère. Elle souffre de beaucoup d'insuffisances, manque de quais, d'hygiène, de plaques de signalisation et de clôture. Elle est dédiée au transport inter wilaya. Le rayon d'influence de la gare s'étend aux wilayas du centre, de l'est et du sud du pays.

### **3-3-2 Transport routier**

La ville est reliée à Alger, Tizi Ouzou, Bouira, Setif, Jijel et plusieurs localités kabyles par un important réseau routier. La ville de Béjaïa possède une gare routière. Des lignes de bus relient Béjaïa aux villes du grand sud algérien, notamment Hassi Messaoud, Ouargla, Ghardaïa, Laghouat, Djelfa et Bou Saada. Le réseau routier très dense et comprenant :

412 KMS de routes nationales, qui sont dans leur globalité en bon état, assurant ainsi la desserte des zones les plus actives de la wilaya, ainsi que les liaisons avec les wilayates limitrophes. En matière de transport routier de voyageurs, la wilaya de Béjaïa dispose d'un réseau de transport de 477 lignes exploitées par un parc privé de 1604 véhicules et un parc public de 22 véhicules, d'une capacité globale de 38.468 places. La wilaya dispose également d'un parc de taxis de 1298 véhicules en exploitation.

- Le réseau routier de la wilaya de Béjaïa se compose de :

- R.N : 411,7 Km dont 22 non revêtus ; la ville de Béjaïa contient 42 km de la route nationale qui sont en bon état,
- C.W : 515,6 Km dont 16,95 non revêtus ; 27,8 km pour la ville de Béjaïa,
- C.C : 3.227,7 Km dont 1.158,5 non revêtus ; 339,7 pour la ville de Béjaïa.

### **3-3-3 Transport ferroviaire**

Béjaïa possède une gare ferroviaire. L'autorail Béjaïa-Alger effectue une rotation aller-retour par jour entre Béjaïa et Alger. Un train de banlieue reliant Béjaïa à sa proche banlieue devrait être mis en service prochainement; il a été conçu dans le but de désengorger le réseau existant et de désenclaver l'est de la région. La ligne bénéficierait d'une quinzaine d'aller-retours par jour et devrait desservir les villes de Beni Mansour, Tazmalt, Allaghan, Akbou, Lazib Ben cherif, Ighzer Amokrane, Takriets, Sidi Aich, Ilmaten, El Kseur, Oued Ghir.

Elle contient 90KMS de réseau ferroviaire, desservant 09 gares se trouvant dans les principaux centres urbains.

### **3-3-4 Transport aérien**

Bejaïa dispose d'un aéroport international dénommé Aéroport de Bejaïa - Soummam - Abane Ramdane situé à 5 km au sud de la ville. L'aéroport a d'abord été dénommé aéroport de Bejaïa - Soummam entre 1982 et 1999, du nom du fleuve Soummam qui se jette dans la Méditerranée à Béjaïa. L'aéroport a été inauguré en 1982 pour les vols nationaux et en 1993 pour les vols internationaux. L'aéroport a été nommé Abane Ramdane en hommage à l'homme politique algérien qui joua un rôle essentiel dans l'histoire de la guerre d'indépendance algérienne. Il est composé, essentiellement, d'une piste de 2400 m de longueur et 45 m de largeur, d'une aérogare d'une capacité d'accueil de 250 passagers par jour en moyenne et d'une aire de stationnement de 24.576 M.

### **3-3-5 Transport maritime**

Bejaïa dispose d'un port qui occupe le deuxième rang en Algérie par son volume d'activité, le port de Bejaïa derrière celui d'Alger ; débouché important pour une partie de la production régionale (minerais, vins, figues, prunes ou liège), il a donné depuis les années 1960 une place grandissante au pétrole et aux produits pétroliers tirés du Sahara (les hydrocarbures représentent 86 % de ses exportations en 2005). En 2008, il a été intégré au projet européen des « autoroutes de la mer » (ADM), aux côtés de Gabès, Agadir et Haïfa. Le port est destiné à devenir un hub portuaire de niveau mondial et par le lancement des travaux de réalisation de la plus importante gare maritime d'Algérie conçue sur la base de normes internationales.

Donc est un port commercial, qui demeure une infrastructure stratégique au niveau de toute la région. Ce port comprend trois bassins d'une superficie globale de 156 Ha, un terre-plein de 50Ha, deux jetées de 3400 m de longueur. Ce port assure aussi bien le transport de marchandises que de voyageurs.

**3-3-6 Présentation des différents réseaux de transport au niveau de Béjaia :**

Conformément au cahier des charges le réseau pris en considération est composé de lignes que la Direction des Transports de la wilaya Béjaia (D.T.W.) classifie «urbaines», « interurbain »et « rurales ».

- a- **Réseau urbain de la ville de Béjaia :** le réseau urbain du chef lieu de la wilaya est composé de 30 lignes desservant les différents secteurs de la ville à partir des stations : Porte Sarazine, Ben Boulaid, Boulevard Amirouche, Sidi Ahmed et Amriw. Il y a lieu de souligner que les stations en question sont situées sur la voirie et n'offrent aucune commodité aux usagers.
- b- **Réseau interurbain :** Le réseau de transport collectif interurbain, communiqué par la direction des transports de la wilaya, est constitué de 178 lignes principales prises en charge par 834 opérateurs utilisant 884 véhicules. La capacité offerte est de 20.588 sièges. Parmi les 178 lignes en service, 130 ont pour origine ou pour destination la ville de Béjaia dont 129 desservent l'agglomération chef lieu. Le reste des lignes est partagé entre les villes d'Akbou, El Kseur, Sidi-Aich, Oued Amizour, Tazmalt et Souk El Tenine.
- c- **Réseau Rural :** le réseau rural est composé de 274 lignes. Il couvre l'ensemble des communes rurales de la wilaya de Béjaia.

**3-3-7 Le trafic journalier**

Il ressort des résultats des enquêtes réalisées au niveau de toutes les stations interurbaines de la commune de Béjaia et celles des autres communes de la wilaya, que le nombre quotidien de voyageurs sur le réseau interurbain s'élève à 46.000 voyageurs<sup>32</sup>.

La ville de Béjaia supporte à elle seule 51 % du trafic en enregistrant plus de **22.600** passagers.

---

<sup>32</sup> Selon la direction de transport de la wilaya de Béjaia

**Section 04 : Consistance de réseau routier reliant la ville de T-O a celle ce Bejaia**

**4-1 Le projet d'autoroute reliant la ville de Tizi-Ouzou à celle de Béjaïa :**

est subdivisé en deux parties:

**1. Tizi Ouzou - Azazga (32 km) : En travaux**

- **Tizi Ouzou - Tamda** : Dédoublément du tracé existant de la RN 12 en autoroute avec correction du tracé

Échangeur de Tazmalt n El Kaf : Livré

Trémie d'Irahallen – Livrée

Trémie d'Oued Aissi – Livrée

Échangeur de Tala Amara – Livré

**Tamda - Chaïb** : Nouveau tracé

Échangeur de Tamda – Livré

Échangeur de Taboukert - En construction

Trémie de Chaïb - Livrée

- **Chaïb - Azazga** : Nouveau tracé sur presque la totalité de ce tronçon  
Échangeur vers Bouzeguène, Illoula Oumalou et Aïn El Hammam - En construction  
Échangeur Freha/Azazga - En Construction

**2. Azazga - Béjaïa (48 km) : En étude**

En attendant le résultat des études pour connaitre le tracé exact, les 48 km est une estimation en supposant que cette autoroute débouchera sur le futur échangeur d'El Kseur qui est prévu sur la pénétrante autoroutière de Béjaïa.

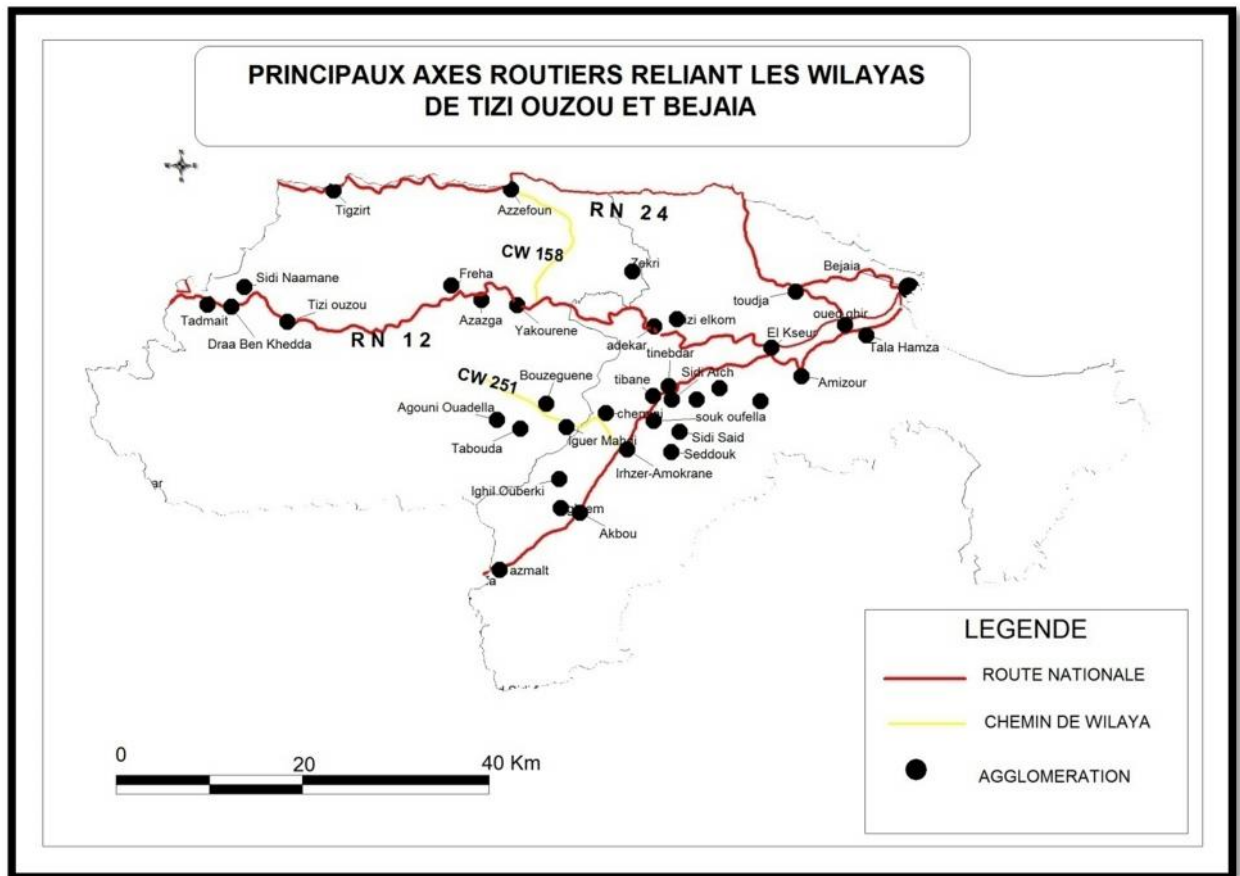
Le trajet tizi-ouzou Béjaïa on peut le faire par deux itinéraires :

- Azazga-yakouren puis béjaïa
- Azeffoun – béjaïa

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

La durée pu y aller jusqu'à 3h30 mn ou plus. A Oued aissi on risque de passer 30mn voire 45 dans l'embouteillage ; aussi on a un barrage de gendarmerie au trajet de yakourene. L'avantage par Azazga c'est qui est légèrement moins long et il y a des bus a tout moment, par contre par Azeffoun il y a un seul bus mais on a la mer pendant presque tout le trajet. Pour se déplacer de Tizi-Ouzou vers Béjaia par Azazga on peut prendre moins de trois heures s'il y aura pas d'embouteillage, on suit l'itinéraire suivant : on va faire Tizi-Ouzou Azazga puis Azazga yakourene puis yakouren Adekar ensuite Adekar el Ksseur et enfin el Ksseur Béjaia. Cet itinéraire est suivi par les opérateurs de transport interurbain entre ces deux villes quoi que se soit sa résidence. Chaque opérateur doit commencer la course du lieu de sa résidence en passant par Tizi-Ouzou et en suivant l'itinéraire précédant.

La carte suivante montre les différents axes routiers reliant T-O à Bejaia



Source : fait par nous même

**Figure n 05 : les principaux axes routiers reliant la ville de T-O a celle de Bejaia**

#### 4-2 Durée du trajet de transport interurbain :

Le temps est un facteur essentiel pour la mobilité quotidienne des personnes. A ce titre, dans les grandes métropoles au monde, il y a un couloir réservé au transport en commun pour gagner le facteur « temps » et la maîtrise de la mobilité. Mais dans les villes algériennes et notamment entre les deux villes c'est tout à fait le contraire comme indique les résultats suivants :

L'analyse des données des questionnaires envers les usagers et envers les transporteurs sur la durée du trajet nous a donné les résultats suivants :

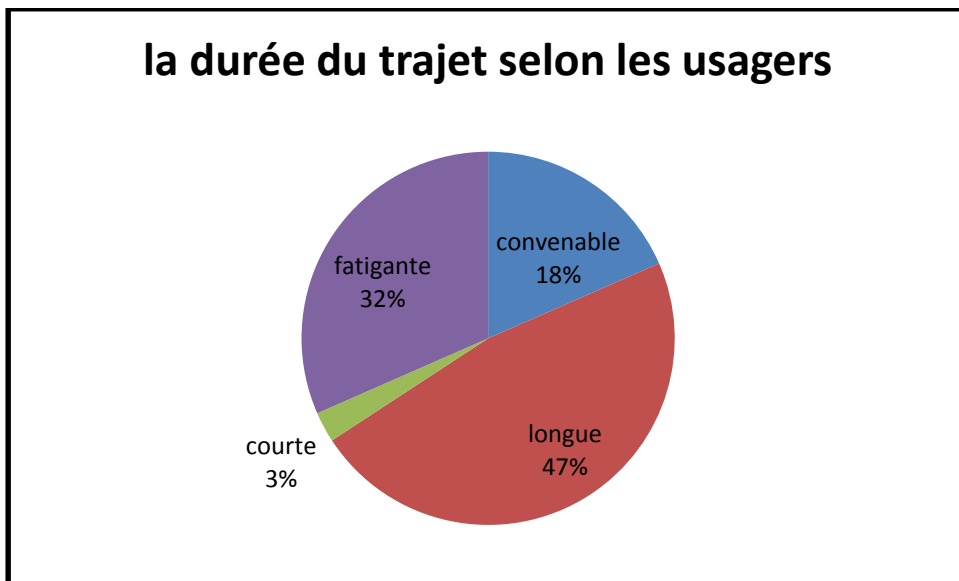


Figure 06: Durée du trajet selon les usagers de transport interurbain

Source : fait par nous même

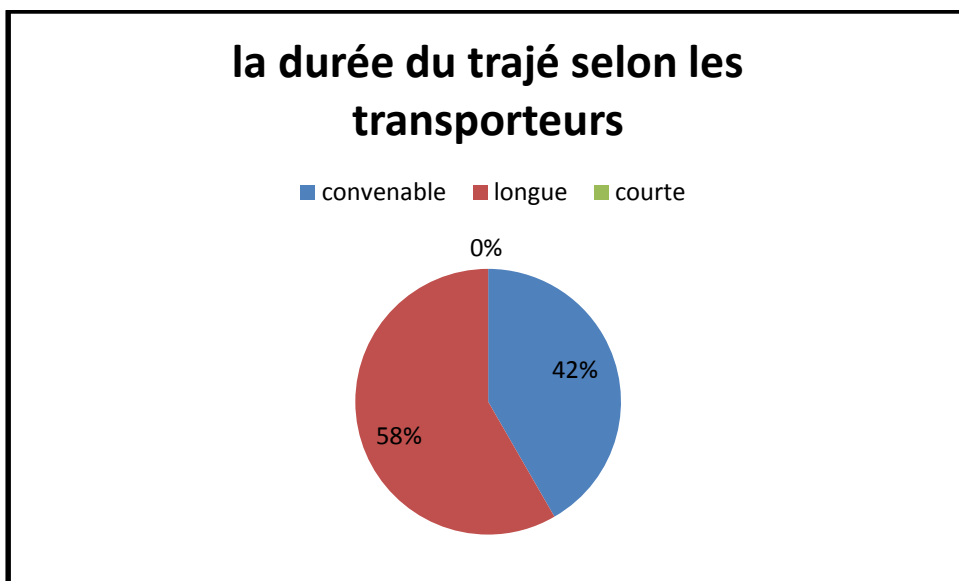


Figure 07 : Durée du trajet selon les transporteurs

Source : fait par nous même

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

L'interprétation de ces résultats fait ressortir que 47% de l'échantillon des usagers et 58% de celui des transporteurs estiment que le trajet est long et 32% des usagers l'estiment fatigant, cette forte part s'explique, d'une part par la longue distance entre les deux villes, et d'autre part de l'encombrement et mauvais état des routes. Ainsi, près de 18% du groupe de voyageurs et 42% du groupe de transporteurs estiment que la durée du trajet est convenable ; cette faible proportion s'explique par les voyageurs de yakouren qui voient que le trajet est convenable en raison de la courte distance entre yakouren et la ville de Tizi-Ouzou par rapport à celle du Bejaia et T-O.

Le tableau suivant désigne le nombre d'opérateurs dans le transport interurbain entre Tizi-ouzou et béjaia.

**Tableaux N05 : Etat des lignes reliant Tizi-Ouzou et Béjaia arrêtées le 10/08/2015**

LIGNES	Nbre d'opérateurs	Nbre de véhicules	Nbre de places offertes
<b>ABIZART – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>AGHRIBS – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AIN EL HAMMAM – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AIT KHELLIL – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>60</b>
<b>AIT OUMALOU – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>BENI AISSI – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>BOGHNI – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>60</b>
<b>BOUNOUH – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>53</b>
<b>BOUZEGUENE – BEJAIA</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>183</b>
<b>D.B.K – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>D.E.M – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>EL KAHRA – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>FREHA – BEJAIA</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>91</b>
<b>IFIGHA – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IFLISSSEN – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>

Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

<b>IGHIL BOUKSAS – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>IRDJEN – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>L.N.I – BEJAIA</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>120</b>
<b>MRKLA – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>SOUK EL TENINE – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>TIGROURINR – BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TIMIZART – BEJAIA</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>125</b>
<b>TIZI-RACHED – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>YAKOURENE – BEJAIA</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>T-O BEJAIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL DE T-O BEJAIA</b>	<b>22</b>	<b>31</b>	<b>992</b>

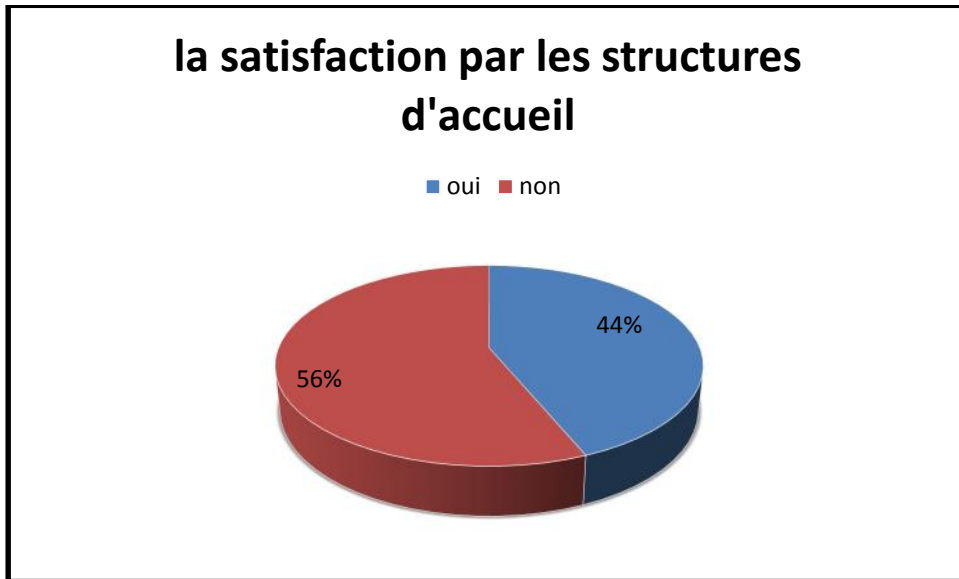
Source : DTW

D'après le tableau on remarque que : le nombre d'opérateurs est de 22, par seulement 31 véhicules. Le nombre de places offerte est de 992 c'est un chiffre énorme mais pas suffisant au égard de nombre des voyageurs et l'importance des flux entre ces deux villes.

Le transport interurbain est au demeurant assez correctement assuré, le nombre d'opérateurs et les moyens déployés dans ce créneau est, à cet égard, assez significatif de la volonté affichée des autorités locales de mettre en œuvre une politique volontariste en vue de désenclaver les villes et de les rendre plus proches entre elles et avec les chefs lieux.

Néanmoins, une certaine désorganisation et confusion se dégagent à la vue de la saturation de ce qu'il est convenu de nommer stations de bus au mépris de tout bon sens, notamment pour celles des chefs lieux qui nous renforce dans notre sentiment que les deux villes gagneraient à être exonérées d'un tel gâchis qui la dénature véritablement. Tel quel apparait dans les résultats de l'analyse de notre enquête si dessous :

**4-3 Degré de satisfaction par les structures d'accueil :**



**Figure 08 : Degré de satisfaction du groupe enquêté par les structures d'accueil (stations et arrêts...)**

Source : fait par nous même

L'analyse des résultats de l'enquête résumés dans le graphe ci-dessus confirme que 56% de la population interrogée voit que leurs structures d'accueils ne sont pas convenables à cause de:

- l'éloignement de ces structures qui sont implantées généralement au cœur des villes, et par conséquent, d'une part, l'augmentation des coûts de transports pour les voyageurs qui sont obligés de prendre un transport interurbain pour arriver à leur destinations, et d'autre part, la perte du temps, qui est un facteur essentiel pour la mobilité des personnes ;
- manque et insuffisance de tous les services accompagnés au transport (ces stations ne répondent pas à la demande et besoins des voyageurs et des transporteurs) ;
- non aménagement et non couverture de ces structures d'accueil ;
- l'anarchie et la mauvaise organisation de ces structures ;
- manque de sécurité et danger des endroits de la localisation de ces stations ;

Aussi, il n'est pas exagéré de dire que ces infrastructures, loin d'apporter confort et sécurité aux voyageurs dépourvues qu'elles sont de surcroît du minimum de commodités, demeurent à la traîne du développement économique et social des villes.

A cet effet, il est utile de relever à titre d'exemple état lamentable de la route au niveau du trajet de T-O et Azazga.

## Chapitre II : Service public de transport interurbain et le rayonnement des villes

A la fin de ce chapitre, on peut avancer que beaucoup de choses devraient pouvoir être améliorées à commencer par :

- Une modification de la structure des structures d'accueil. Cette opération aussi impérieuse qu'indispensable consiste en l'homogénéisation et le rajeunissement des infrastructures qui se caractérise par une multitude de marques et de gabarits et accuse un âge moyen avancé. Il nous faut des infrastructures qui répondent aux critères d'économie, d'espace et d'environnement.
- L'affectation d'assiettes de terrains au niveau de chaque entrée d'une ville et pas seulement au niveau des chefs lieux devant accueillir les infrastructures de traitement de voyageurs. Ces infrastructures qui s'inscrivent dans l'évolution naturelle de la société et des exigences légitimes de plus en plus affirmées de l'utilisateur.
- Opérer un maillage et une densification des liaisons inter villes qui pèchent aujourd'hui par une centralisation abusive sous forme de passage quasi obligé par le chef lieu, afin de soulager les villes.

**CHAPITRE III : LE TRANSPORT INTERURBAIN  
ET LE RESEAU DE VILLES : QUELLE  
INTERACTION ?**

## **CHAPITRE III : LE TRANSPORT INTERURBAIN ET LE RESEAU DE VILLES : QUELLE INTERACTION ?**

Il est un lieu commun de dire que l'organisation des transports a des implications directes sur le développement économique, l'urbanisme, l'environnement, la mobilité professionnelle, l'accès à la culture et à la formation.

Par ailleurs, le développement continu de la région kabyle et principalement les deux villes, impose la mise en place d'un système de transport et de moyens à même de satisfaire les différentes couches de la population afin de leur faciliter les déplacements à l'occasion du travail ou d'études notamment, mais aussi pour diverses autres nécessités, ce qui va renforcer les relations entretenues entre T-O et Bejaia.

### **Section 0 1 : Le réseau de villes : une volonté périphérique**

En premier ressort, un réseau désigne au sens concret « *un ensemble de lignes entrelacées* » et, au figuré « *un ensemble de relations* ».

Par extension, il désigne un ensemble interconnecté, fait de composants et de leurs interrelations, autorisant la circulation en mode continu ou discontinu de flux (eau, air, huile...) ou d'éléments finis (marchandises, informations, personnes...). Le réseau se définit comme une « trame ou une structure composée d'éléments ou de points, souvent qualifiés de nœuds ou de sommets, reliés entre eux par des liens ou liaisons, assurant leur interconnexion ou leur interaction et dont les variations obéissent à certaines règles de fonctionnement »<sup>33</sup>.

Les dictionnaires français retiennent la métaphore du filet : « tissu à mailles très larges, filet »<sup>34</sup>. Géographiquement, Roger Brunet définit un réseau comme un « ensemble de lignes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes »<sup>35</sup>. L'encyclopédie de la géographie

---

<sup>33</sup> F. Ost et M. van de Kerchove, *De la pyramide au réseau ? Pour une théorie dialectique du droit*, Publication des Facultés universitaires Saint Louis, n° 14, Bruxelles, 2002, p. 24.

<sup>34</sup> Le Grand Robert de la Langue Française

<sup>35</sup> Article « Réseau », BRUNET, R (2005), *Les mots de la géographie*, Paris, La documentation française.

### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

complète cette définition : « un ensemble de lignes qui relient les divers points de l'espace qu'ils desservent »<sup>36</sup>. Le réseau peut être matériel (infrastructures de communications, réseaux aériens) ou immatériel (flux, échanges culturels ou scientifiques). Un réseau peut être caractérisé par ses propriétés topologiques.

Les domaines d'utilisation du concept de réseau sont extrêmement variés. On le retrouve en sciences humaines (relations entre personnes), économie et gestion (relations entre organisations et entre acteurs économiques), informatique et télécommunications (interconnexion d'équipements), mathématiques (avec en particulier la théorie des graphes), toutes les autres sciences exactes (cristallographie, informatique abstraite, électricité, optique, biologie...), en transports...

La notion de réseau est utilisée dans des champs de la géographie comme la géographie des transports, la géographie urbaine et l'aménagement du territoire. Elle n'est pas seulement un objet de recherche mais aussi un élément important de l'analyse spatiale telle qu'elle peut être pratiquée par des spécialistes.

Outre l'analyse des réseaux de transports ou treillages, l'étude des réseaux urbains nous intéresse particulièrement pour mener une réflexion sur la Hanse. Un réseau urbain peut être défini comme : « *un ensemble de villes reliées entre elles d'une manière durable et structurante par des interactions et des flux d'échanges matériels ou immatériels* »<sup>37</sup>. Les villes peuvent se mettre en réseau d'une façon spontanée et passive ou bien de manière volontaire et active.

- Dans le premier cas, le réseau urbain est le résultat des relations habituelles qui se nouent entre des acteurs localisés dans les villes mêmes (flux d'acheteurs et de marchandises, coopérations et échanges entre organisations).
- Dans sa version active le réseau urbain prend plutôt le nom de « réseau de villes » et se présente comme une construction volontaire mise en place par des accords entre les villes qui réalisent ensemble des programmes de coopération. (Lévy, Lussault, 2006).

---

<sup>36</sup> BAILLY, A., FERRAS R., PUMAIN D. (1995), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, pp.518

<sup>37</sup> LEVY, J., LUSSAULT, M. Article « réseau urbain », (2006).p 797

### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

Dans ce sens on parle de politique de « réseaux de villes ». Roger Brunet (Pumain, 1996) évoque la logique des réseaux qui a plusieurs fondements : une relation de compétence entre des villes de même nature et de même fonction, un groupe d'intérêts entre des villes dont les acteurs estiment avoir des intérêts communs, un réseau de projet dont la finalité est la mise en place d'un projet défini.... Les systèmes de villes comme « *ensemble national ou régional de villes qui sont interdépendantes* »<sup>38</sup>. pour Denise Pumain tendent à se répandre car les villes ne dépendent plus exclusivement de leurs relations avec un hinterland rural qu'elles polarisent. Or ces réseaux urbains sont « *largement influencés dans leur configuration par les voies naturelles de circulation et les formes prises par les échanges* »<sup>39</sup>.

La réflexion géographique toute entière se fait à présent à l'échelle des réseaux urbains<sup>40</sup>, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire comme en témoigne Jean-Louis Guigou : « *le capital se concentre, transformant radicalement l'espace. Celui-ci était constitué d'une surface, de frontières et de distances. L'espace devient un graphe, c'est-à-dire un réseau de points, de nœuds, de pôles entre lesquels la circulation est de plus en plus rapide et fréquente* »<sup>41</sup>.

Le réseau va de pair avec l'intégration spatiale et donc, une forme de régionalisation : « *Nous pouvons parler d'intégration spatiale à propos des processus de rapprochement fonctionnel des territoires par abaissement des obstacles qu'ils soient physiques, ou comme c'est le cas à l'Est de l'Europe, politiques ou idéologiques. L'intégration désigne donc la connexion des territoires, c'est-à-dire le développement de réseaux et de flux* »<sup>42</sup>.

---

<sup>38</sup> BAILLY, A., FERRAS R., PUMAIN D. (1995), *Op. Cit.*, pp.638

<sup>39</sup> BAILLY, A., FERRAS R., PUMAIN D. (1995), *Ibid*, pp.640

<sup>40</sup> Cette idée que le réseau est partout date des années 1990

<sup>41</sup> Jean-Louis Guigou cité par Jean Louis Carrière dans ALLAIN, R., BAUELLE, G., GUY, C. (2003), *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp.145

<sup>42</sup> SERRY, A., (2006), *La réorganisation portuaire de la Baltique orientale - L'émergence d'une nouvelle région en Europe*, thèse soutenue à l'université du Havre le 24 novembre 2006, pp.9

## **1-2 Les diverses formes du réseau**

### ***1-2-1 Les réseaux institutionnels, et la construction de réseaux économiques***

Les réseaux immatériels constituent la première forme de réseau. Depuis 1992, une multitude d'organismes a vu le jour. On estime aujourd'hui plusieurs réseaux coopératifs existant dans et autour des différentes régions. Cette coopération est observable à toutes les échelles (locale, communale, régionale) et concerne tous les acteurs (privés, publics). Cet échange institutionnel est une forme complète d'intégration : La régionalisation est en effet plus complexe qu'une seule régionalisation de l'économie qui mettrait simplement en avant l'importance des productions et des flux d'échanges (Serry, 2006)

Souvent, ces réseaux de coopérations font référence explicitement à la Hanse dans leur nom ou leurs représentations. Mais ces réseaux s'éloignent des modes de coopérations hanséatiques historiques. La coopération ne se fait plus seulement entre des villes. Elle se voudrait plus politique qu'économique. Les acteurs coopérants définissent un thème ou des axes prioritaires sur lesquels coopérer qui peuvent toucher des domaines variés (environnement, culture). Enfin, comme le confirme Pawel Zaboklicki, elle prend des dimensions moindres : « *La Ligue Hanséatique peut être un modèle pour nous, mais elle était beaucoup plus importante à l'époque (...) Pour tous les grands projets d'infrastructures qui contribueront à dynamiser la région, ce sont les gouvernements et éventuellement des sociétés privées qui décident, pas les villes* »<sup>43</sup>. Pourtant, et là encore, parler de nouveaux réseaux hanséatiques est contestable, rappelons que la Hanse n'était en rien politique. « *Le contraste est frappant entre l'ampleur de ses réalisations et l'inconsistance de sa structure, assemblée plus ou moins formelle de villes qui ne sont jamais pleinement souveraines, et que nul ne peut recenser avec exactitude* »<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> BARON, A., « Passé Hanséatique et désir d'Europe », *La Tribune*, 26 Août 1998

<sup>44</sup> RAUGLAUDRE, Pascal (de), « Le littoral méridional de la Baltique. De Copenhague à Saint-Pétersbourg : renaissance d'un littoral oublié », in GIBELIN B., (dir), (1998), *Géohistoire de l'Europe médiane*, Paris, La Découverte/Livres, Hérodote, pp.70-71

### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

Ces réseaux de coopération institutionnelle sont présentés sous trois formes : les jumelages entre villes, les échanges de délégations et les réseaux de coopération se construisant sur des thèmes définis. Une histoire commune, un espace économique, des similitudes culturelles et/ou politiques, des menaces sécuritaires ou des défis écologiques communs. Tous ces éléments ont des rôles intéressants, l'histoire commune a joué un rôle important. Certaines villes ont tellement en commun une longue histoire et un futur prospère que l'on peut les utiliser pour résoudre quelques uns des problèmes contemporains. Comme c'est le cas des deux villes kabyles T-O et Bejaia.

La ville avait cité les processus de coopération comme une priorité de sa politique, comme une réaction à la concurrence croissante entre les villes

#### ***1-2-2 Les réseaux matériels***

Les réseaux d'infrastructures constituent, par opposition aux organismes de coopération, les réseaux matériels. Ce sont les échanges matériels et immatériels qui, rappelons le, forment les réseaux de villes. Ceux-ci, la plupart du temps, suivent les voies naturelles de circulation et la forme des échanges. L'intégration économique accrue qui se profile dans la région kabyle exige et suppose des réseaux d'infrastructures et de transports qui soient placés sous le signe de la durabilité. Trois réseaux infrastructurels sont essentiels: les réseaux aériens, les réseaux routiers et ferroviaires et les réseaux maritimes.

La diversification et le renforcement des réseaux infrastructurels, permet donc la création d'un véritable réseau de villes en favorisant un modèle polycentrique, faisant émerger plusieurs villes reliées par un système de transport. On reprend ainsi, en considérant les réseaux de transport comme l'une des priorités.

Un réseau de villes, travaillant conjointement pour la diversité culturelle et le développement urbain durable.

### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

Les villes sont reconnues comme étant :

- des « **centres créatifs** », promoteurs de développement socio-économique et culturel à la fois dans les pays développés et ceux en voie de développement grâce aux industries créatives
- des « **groupements socioculturels** » mettant en relation des communautés diverses sur le plan socioculturel afin de créer un environnement urbain sain.

Le Réseau vise à développer la coopération (nationale et internationale) entre villes et à les encourager à élaborer des partenariats de développement que sont « la culture et le développement » et « le développement durable ».

Lorsqu'une ville rejoint le réseau, elle peut partager ses expériences et créer de nouvelles opportunités de coopération avec les autres villes sur une plate-forme même mondiale, notamment autour d'activités basées sur les notions d'économie et de tourisme.

Le contexte d'ouverture aux modèles et produits du marché nationaux, d'urbanisation, de croissance démographique et de mutations économiques a favorisé le redéploiement et la restructuration des relations entraînant une interconnexion des espaces complémentaires inédits. Le développement de petites et moyennes villes participe aussi aux échanges nationaux qui profitent à certains citoyens.

#### **Section 02 : Le rôle opérateur de transport interurbain dans le développement de réseau de villes**

Bien qu'ayant entretenu dans le passé des relations, les deux villes affichent aujourd'hui une volonté de rapprochement. Ce qui constitue une source d'union entre les citoyens. Ces relations constituent un élément fondamental dans le processus d'intégration régionale. De ce fait, il est nécessaire d'aménager ces espaces pour accélérer les politiques afin de faire de ces régions des chainons d'intégration socio-économique. Les deux villes de Tizi-Ouzou et de Béjaïa constituent des « couloirs » qui se manifestent par leur dynamisme économique industriel et commercial. A cet effet, elles doivent être fournies en équipements de base dont le rayonnement dépasse chaque territoire. Les échanges entre T-O et Béjaïa sont organisés en couloirs permettant de faire débarquer et transiter les marchandises à l'intérieur des deux régions. Pourtant ces relations si elles sont bien gérées par les autorités concernées pouvaient

transformer ces couloirs en de véritables axes de développement économique et d'intégration. L'égalité des systèmes politiques, administratifs et économiques existant aux deux villes, fait que la mobilité entre elles, à fini par créer un lien fort qui se traduit par des flux très importants et par une unicité socio-culturelle. Les relations qui unissent T-o et Bejaia sont fondées sur l'histoire et la géographie des deux villes. Car les interrelations sont plus nombreuses en moyenne entre deux villes spatialement proches plutôt que deux villes éloignées, ou peuvent être plus nombreuses pour créer des regroupements régionaux. (Berry B.J.-L., 1967 ; Bonnefoy J.-L., 1996)<sup>45</sup>

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

La proximité géographique a favorisé la mobilité entre les deux villes. La région kabyle présente les mêmes caractéristiques physiques et reste proche des centres urbains. En effet la ville de T-O et Bejaia sont très proches (93 km) et facilement accessibles s'il y aura plus de moyens. Ainsi, la distance qui relie les deux villes favorise le contact direct entre les citoyens. L'installation d'autres infrastructures de base surtout celles du transport constitue un fondement de la vie des relations entre les deux villes. Cette situation favorise une accessibilité facile aux différents besoins et échanges.

### **2-2 types et nature des relations entre les deux villes**

En raison de l'indisponibilité d'information fiables, notre connaissance de la demande de transport interurbain et son influence sur les réseaux de villes, les diverses interactions entre les deux villes, leurs problèmes etc., nous mènent à faire une enquête de terrain composée de deux questionnaires, l'un dressé envers les usagers et l'autre envers les transporteurs. Les résultats nous semblent très intéressants et l'enquête elle-même est la seule de son genre réalisée pour déterminer l'influence de transport interurbain sur les réseaux de villes, (les interactions entre Tizi-Ouzou et Bejaia)

---

<sup>45</sup> KASDALLAH.N. Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : *Effet chef-lieu et perspectives de développement* ; THÈSE DE DOCTORAT DE GÉOGRAPHIE Présentée et soutenue, le 18 décembre 2013.Sous la direction de Pr. Sid-Ahmed SOUIAH, Université Cergy-Pontoise.p.83

**a- Présentation de l'enquête :**

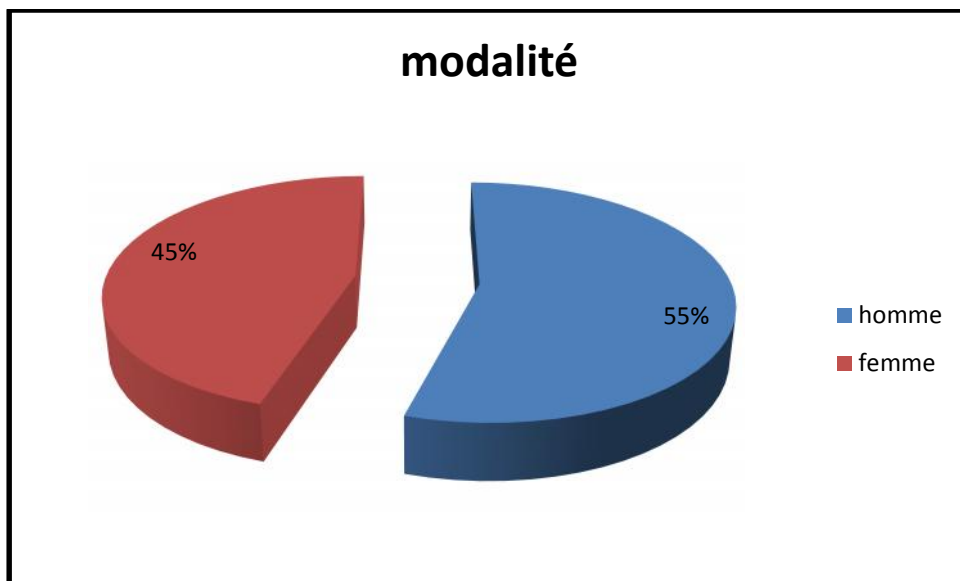
L'enquête a été considérée comme la partie prenante du projet de recherche, elle se compose de deux questionnaires, l'un envers les usagers et l'autre envers les transporteurs de transport interurbain.

**b- Présentation des questionnaires:**

La connaissance du niveau de la demande de transport interurbain et l'opinion des usagers et des transporteurs sur l'offre de transport entre Tizi-Ouzou et Bejaia est une préoccupation constante du Laboratoire REDYL que nous avons entreprise sous son encadrement, nous avons passé deux questionnaires, qui se présentent comme suit :

- *Questionnaire dressé aux usagers du transport interurbain :*

Il se compose de 37 questions, réparties en trois parties, la première est les caractéristiques socioéconomiques des usagers, la seconde est les caractéristiques du déplacement et la troisième est l'organisation et fonctionnement du transport interurbain. En fait, nous avons passé ce questionnaire sur un échantillon de 53 usagers de transport interurbain qui se répartit comme suit :



**Figure 09 : Répartition de l'échantillon des usagers selon le genre**

Source : fait par nous même

L'échantillon de la population interrogée indique clairement que toutes les tranches d'âges ont été touché, par ailleurs, un petit déséquilibre est indiqué en faveur des hommes (45% pour les femmes contre 55% pour les hommes). L'homogénéité de l'échantillon offre une raison de dire qu'il s'agit d'un échantillon représentatif et que ces résultats donnent une bonne

projection sur toute la population usagers du réseau de transport interurbain entre Tizi-Ouzou et Bejaia.

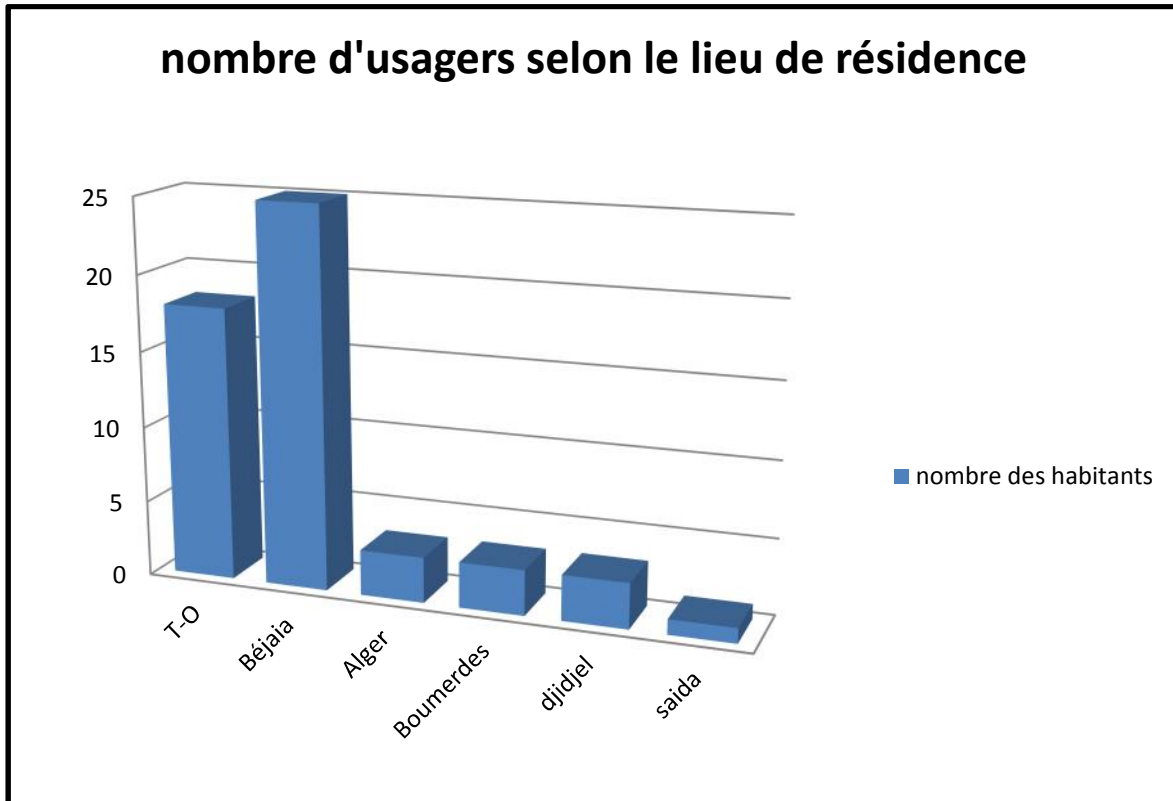
- ***Questionnaire dressé aux transporteurs du transport interurbain :***

Ce questionnaire se compose de 39 questions, réparties en quatre parties, la première est les caractéristiques socioéconomiques des transporteurs, la seconde est les caractéristiques du mode de transport, ensuite c'est les caractéristiques du déplacement et enfin c'est l'organisation et fonctionnement du transport interurbain. En fait, nous avons passé ce questionnaire aux transporteurs de transport interurbain de la ligne Tizi-Ouzou et Bejaia.

A ce titre, l'enquête a été réalisée pendant le mois de Octobre de l'année 2015, et elle a été un travail pénible, nous pouvons lire dans le texte du projet quelques expressions qui projettent les difficultés rencontrées durant cette enquête : « *en matière de recherche en Algérie, il y a lieu aujourd'hui rien de plus redoutable et de plus risqué que d'entreprendre une enquête auprès de la population, tant celle-ci est méfiante, hostile et peu coopérative* »<sup>46</sup>. Pour le traitement des données de l'enquête, nous avons utilisé les logiciels « Sphinx » et « Excel », qui donnent une bonne synthèse des résultats sous formes de tableaux et des graphes, pour chaque variable de l'enquête.

---

<sup>46</sup> HADJOUT M., cours méthodologie, master I, Management Territorial et Ingénierie de Projets, 2013-2014.



Source : fait par nous même

Figure 10 : nombre des usagés interrogés selon le lieu de résidence

### 2-3 Résultats sur les caractéristiques de la mobilité et de la demande de transport interurbain :

La demande de transport découle, en réalité, de la population résidente et non résidente et est déterminée par certains nombre de facteurs tels que la longueur du trajet, le motif du déplacement, la disponibilité des moyens de transport, le niveau de revenu, l'âge de l'utilisateur, etc. A cette tire, selon les résultats de l'enquête, le transport interurbain et besoins de la mobilité des personnes entre les deux villes ont été donné selon plusieurs critères qui se présentent comme suit :

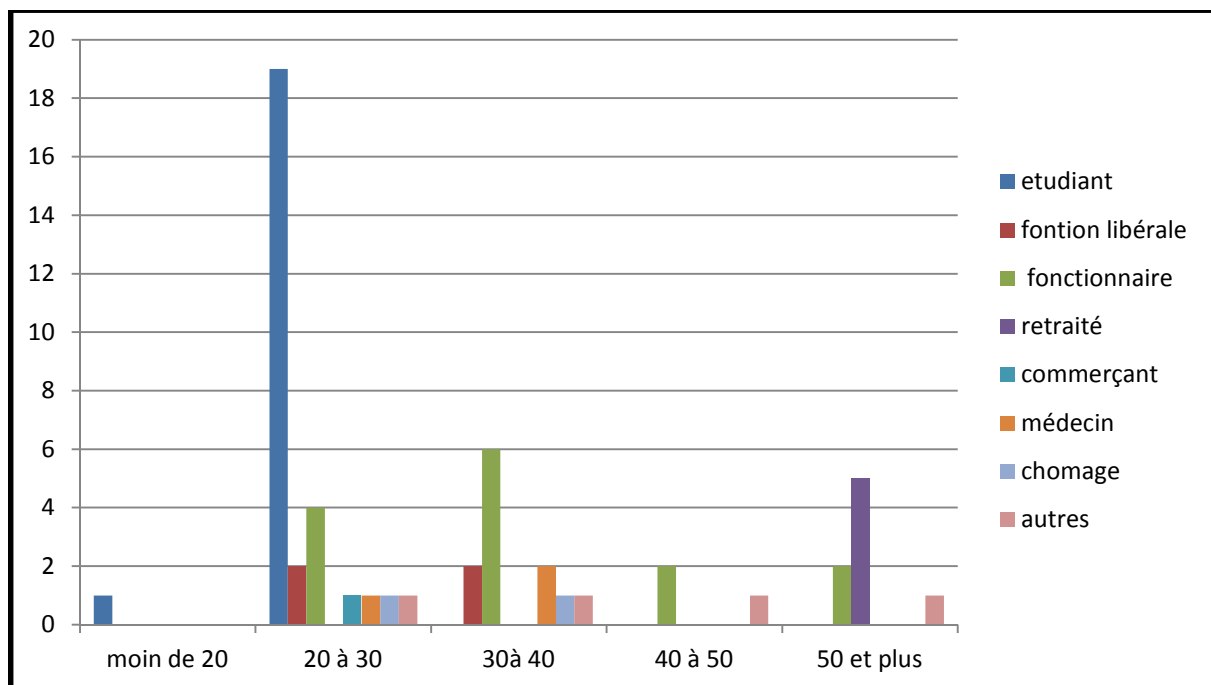
#### 2-3-1 Mobilité et demande de transport interurbain par catégorie socioéconomique :

L'analyse des données de l'enquête concernant les caractéristiques socio-économiques des usagers fait ressortir les résultats suivants :

**Tableau 6 : Répartition de la demande de transport interurbain selon la tranche d'âge et la profession des usagers**

profession/age (an)	étudiant	profession libérale	fonctionnaire	retraité	commerçant	médecin	chômage	autres	total
moins de 20	1.88%	0	0	0	0	0	0	0	1.88%
20 à 30	35.9%	3.77%	7.55%	0	1.88%	1.88%	1.8%	1.88%	4.74%
30 à 40	0	3.77%	11.32%	0	0	3.77%	1.8%	1.88%	2.64%
40 à 50	0	0	3.77%	0	0	0	0	1.88%	3.65%
50 et plus	0	0	3.77%	9.43%	0	0	0	1.88%	5.09%

Source : fait par nous même

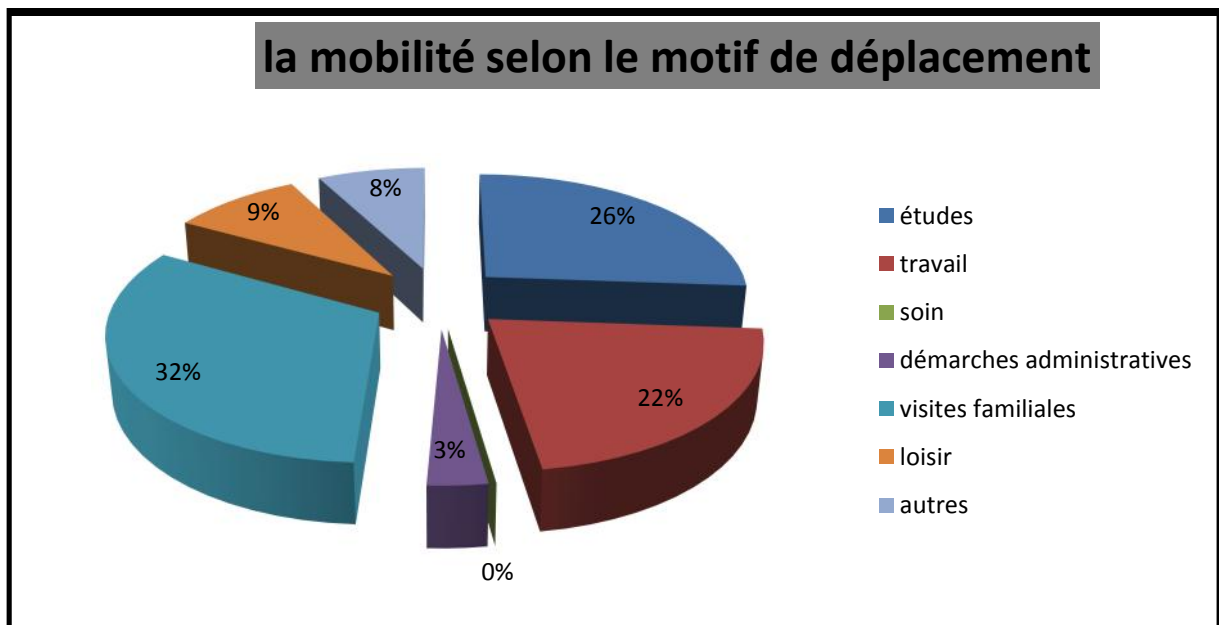


Source : fait par nous même

**Figure 11 : la demande de transport interurbain selon la tranche d'âge et la profession des usagers**

**2-3-2 La demande de transport interurbain par motif du déplacement et mobilité quotidienne:**

Les raisons qui peuvent amener un individu à emprunter un transport en commun sont si diverses qu'il serait vain d'essayer de les recenser toutes ; nous nous arrêterons sur celles qui constituent une part importante du marché : l'école, le travail et les affaires. Par ailleurs, les motifs de déplacement des individus entre les deux villes (Tizi-Ouzou et Bejaia) sont très variés, de fait qu'elles sont des pôles fonctionnelles et des lieux de la localisation de tous les équipements et activités nécessaires pour la vie des êtres humains. Dans ce cadre, l'analyse de l'enquête nous a donné les résultats suivants :



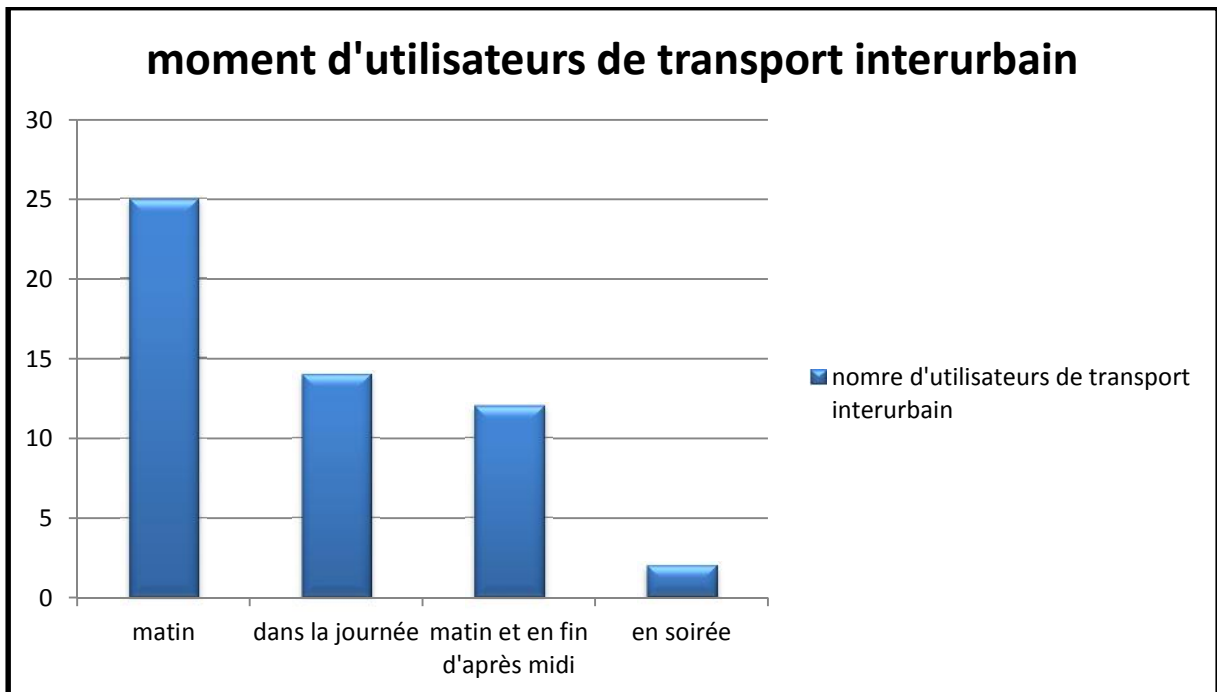
Source : fait par nous même

**Figure 12 : Mobilité et demande de transport interurbain selon le motif de déplacement**

D'après la figure n°12 ci-dessus, le motif de visites familiales est mis en première place par un pourcentage de 32% ; s'ensuit par la population estudiantine qu'elle est mise en deuxième lieu parmi les demandeurs de service de transport interurbain, 26% des déplacements interurbains sont motivés par les études. Après le motif de visites familiales et les études, c'est celui de « travail » qui vient avec 22%, ensuite, c'est le motif de loisir par un pourcentage de 9% ; les démarches administratives par un faibles pourcentage qui est de 3% et aucun pourcentage pour le motif de soin. Or les autres motifs ont un pourcentage faiblement intéressant par 8% seulement. Cette variété de motifs s'explique par la localisation de tous les équipements et activités socioéconomiques dans les deux villes.

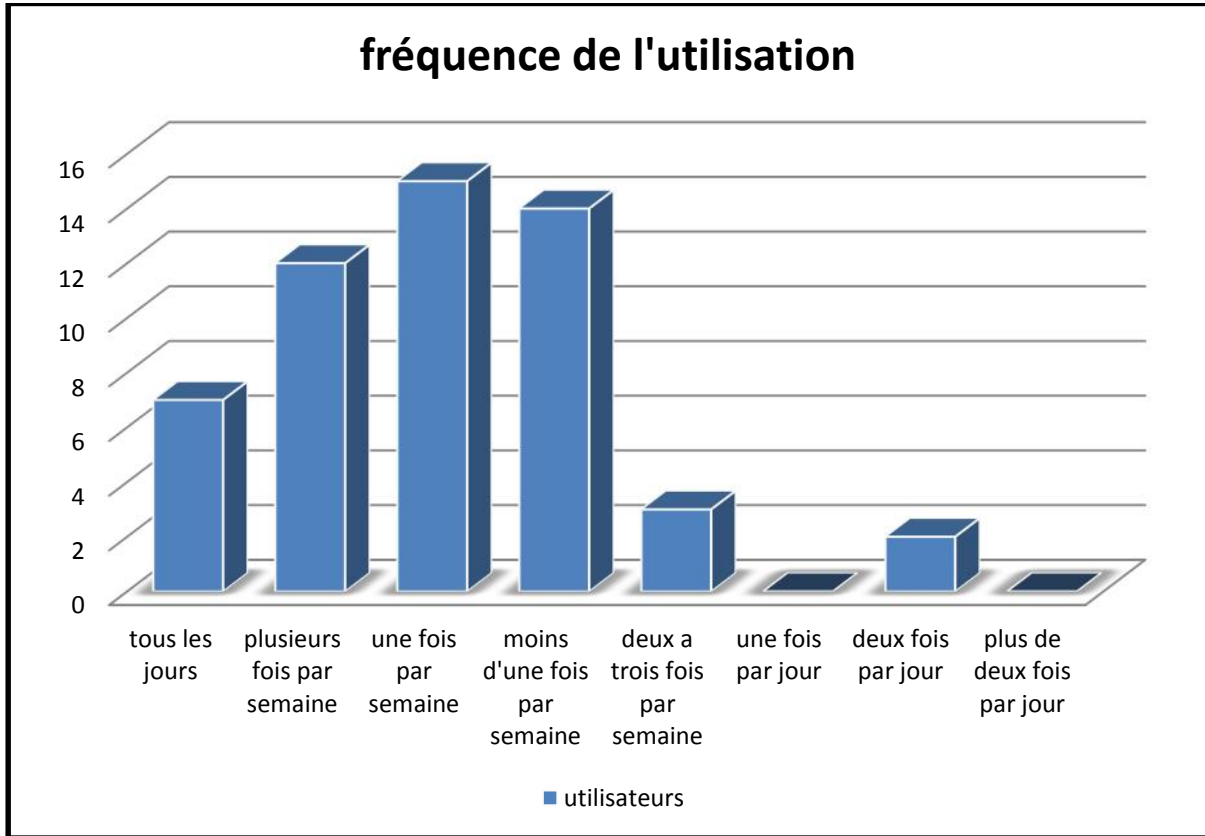
### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

La mobilité interurbaine entre T-O et Bejaia semble à être appréciable, puisque selon les résultats de cette enquête (voir les figures 13 et 14 ci-dessous), 13% de la population interrogée utilise tous les jours le transport interurbain et 23% l'utilise plusieurs fois par semaine et 28% l'utilise une fois par semaine. Quant au moment d'utilisation, 47% du groupe l'utilise le matin (avant 10h) en raison du motif de travail et étude, ainsi que la longue distance entre les deux villes qui les obligent à prendre le transport le matin pour arriver à l'heure à leur motif (travail, études, démarches administratives...), ensuite, 23% en fin d'après midi, qui s'explique par la fin de travail et l'étude et l'entrée chez eux, enfin 26% prend le transport interurbain dans la journée pour des visites familiales, loisir, qui n'est pas nécessaire de les faire le matin.



Source : fait par nous même

**Figure 13 : Moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers**



Source : fait par nous même

**Figure 14 : Fréquence d'utilisation de transport interurbain**

En effet, pendant l'utilisation de ce service de transport interurbain, 56% de la population interrogée estime que leurs besoins de déplacement et de mobilité ne sont pas couverts à cause de fort encombrement et manque de moyens de transport le soir, ainsi que manque de sécurité et d'autres mode de transport qui vont faciliter la mobilité interurbain entre les deux villes (Tizi-Ouzou et Bejaia) comme le train par exemple. Ainsi, selon les transporteurs interurbains, le moment de travail plus est le matin (avant 10h) et dans la journée (10h-16h), ce qui est conformément aux résultats tirés des usagers, qui voyagent beaucoup à ces moments.

le moment de travail par les transporteurs	freq
matin	45%
dans la journée	44%
en fin d'après midi	11%
en soirée	0%
Total	100%

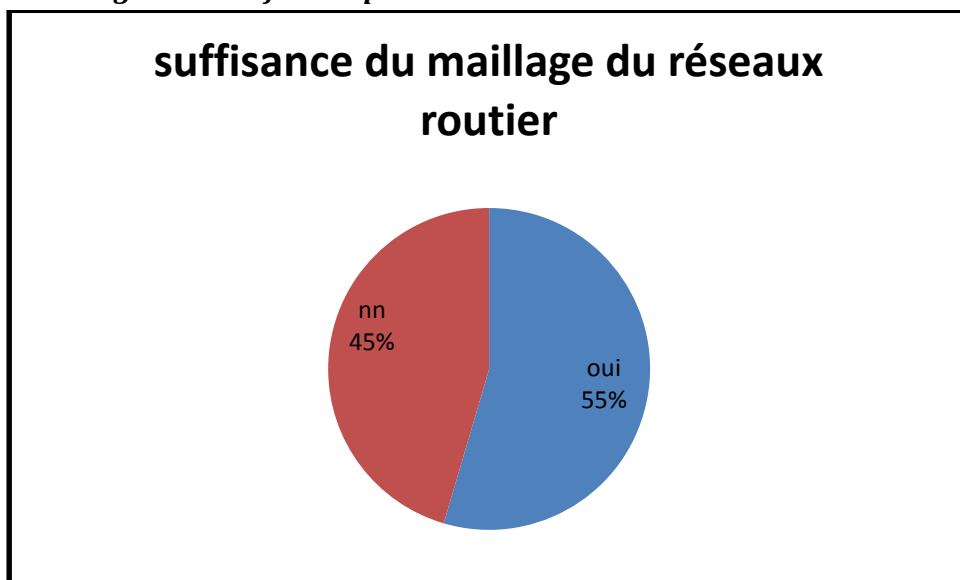
Source : fait par nous même

**Tableau 07: Moment du travail plus par les transporteurs**

## 2-4 Niveau de satisfaction de l'offre de transport interurbain à la demande des usagers et des transporteurs :

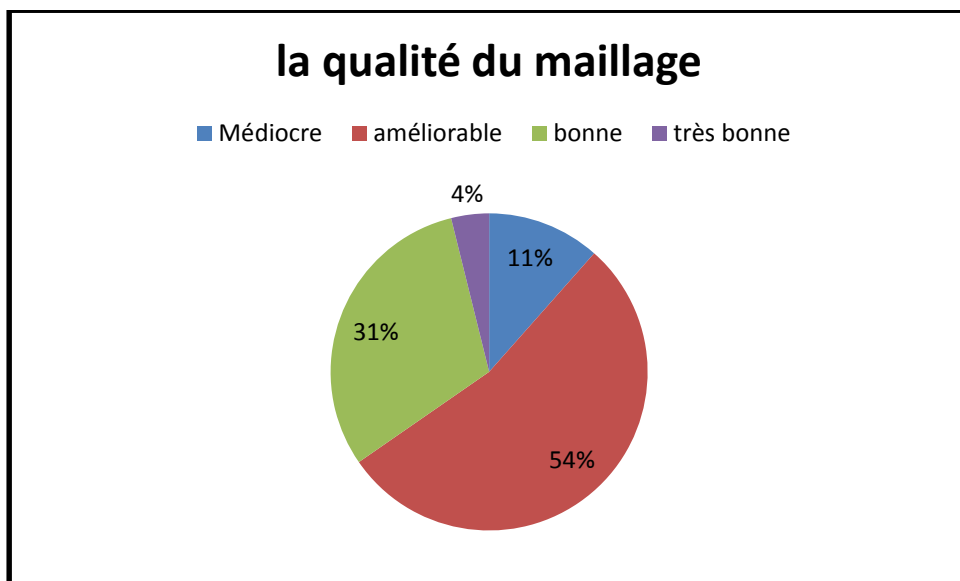
Nous allons essayer de voir les principales caractéristiques de transport interurbain selon les usagers et les transporteurs en terme qualitatif, afin de compléter notre connaissance du système de transport interurbain au niveau des deux villes. A ce titre, nous prenons les résultats de l'enquête comme suit :

### 2-4-1 Degré de satisfaction par réseau routier :



Source : fait par nous même

Figure 15 : Le maillage du réseau routier de votre ligne parait-il suffisant ?



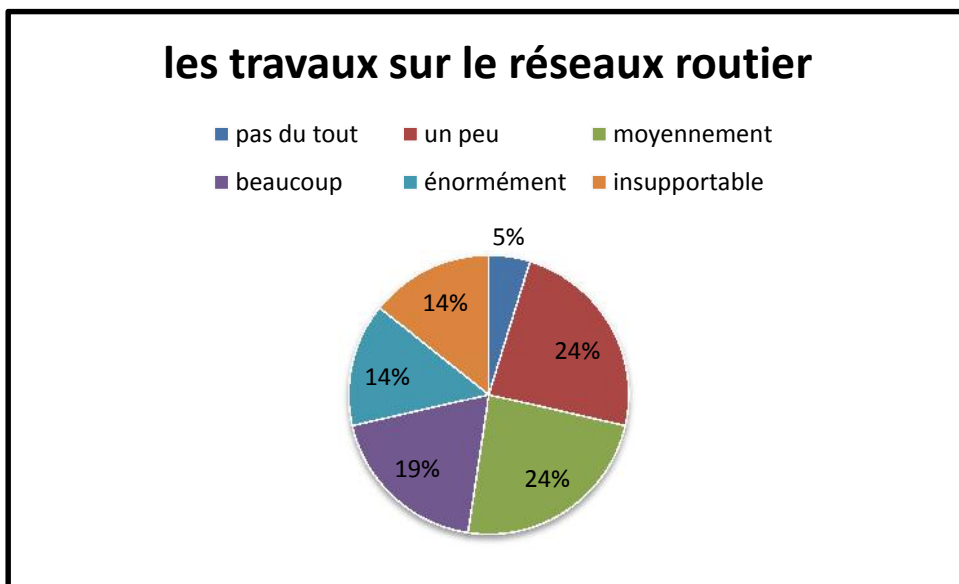
Source : fait par nous même

Figure 16 : Opinion des usagers sur la qualité du maillage du réseau routier

L'observation de la figure 15, indique que les réponses par la négative (insuffisant du réseau routier) sont très importantes. En effet, 54% du groupe enquêté estiment que la qualité de ce réseau routier est « améliorable » par rapport aux années précédentes, 31% l'estime de « bonne » qualité ainsi, les réponses « médiocre » représentent 11%, et seulement près de 4% de groupe leur paraissent de « très bonne qualité » (voir les figure 16). Cela explique que l'offre du réseau routier interurbain entre les deux villes ne répond pas à la demande totale de transport interurbain, ce qui constitue une contrainte pour la mobilité des usagers et des transporteurs. En effet, l'interprétation du graphe ci-dessous (figure n°17), montre que 14% du groupe des usagers interrogé leur perturbe les travaux sur le réseau routier à un point « insupportable », 19% leur perturbe « beaucoup », 24% « moyennement » et 14% « énormément », contre 24% leur perturbe « un peu » et seulement 5% ne leur perturbe « du tout ».

Ajoutant à cela que ces travaux ne sont ni bien signalés, ni organisés dans le temps, cela conduit donc à un effet d'encombrement constituant un obstacle pour la mobilité des personnes.

(Surtout sur le trajet T-O – Azazga)



Source : fait par nous même

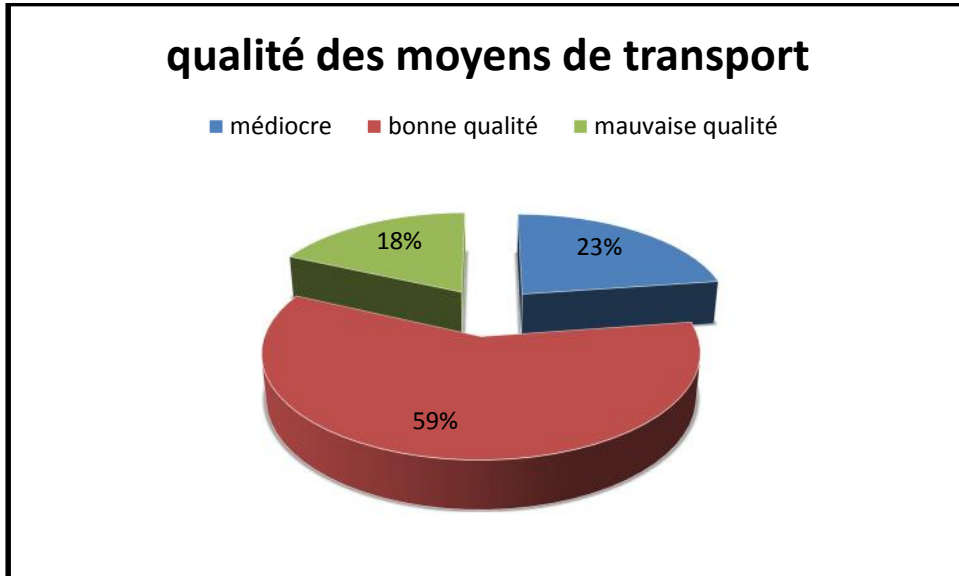
**Figure 17 : Opinion sur les travaux sur le réseau routier**

Quant aux arrêts du transport, la majorité des usagers et des transporteurs ne sont pas satisfaits de ces arrêts à cause de :

- manque des arrêts spéciaux adaptés aux besoins des voyageurs et transporteurs ; c'est sur la route qu'ils font les arrêts et ils sont très réduits, ce qui fait dangereux pour les voyageurs, et contraignant la circulation sur la route;

- perte du temps à cause des attentes aux arrêts pour prendre transport, ce qui augmente les coûts de déplacement en termes du temps
- l'anarchie et la mauvaise organisation, en fait, chacun fait des arrêts où il veut ;
- l'absence de sécurité.

#### **2- 4-2 qualité des moyens de transport**



Source : fait par nous même

#### **Figure 18 : Opinion des usagers sur la qualité des moyens de transport**

Concernant l'énergie des moyens de transport, la quasi-totalité des moyens de transport sont diésélisés. Ce phénomène gravement nuisible à l'environnement et à la santé publique (comme gaz à effet de serre, asphyxie, bruit...).

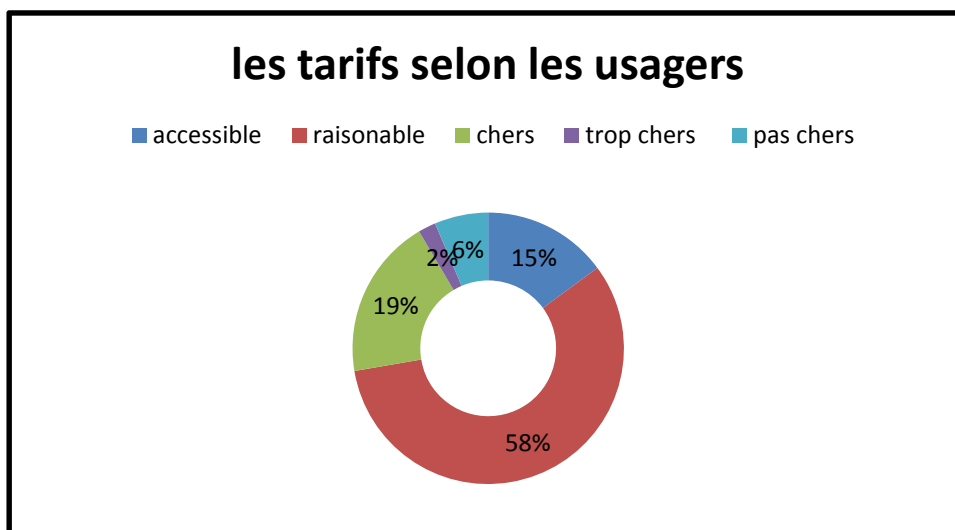
En outre, les moyens mobilisés au transport interurbain sont de bonne qualité comme le montre la figure si- dessus, dont 59% des réponses du groupe interrogé les indiquent qu'ils sont de bonne qualité et 23% sont médiocre contre 18% de mauvaise qualité.

#### **2-5 Le coût monétaire et la situation actuelle de l'organisation de transport interurbain entre T-O et Bejaia:**

##### **2-5-1 Le coût monétaire de transport interurbain :**

Dans les situations de transport public, le coût monétaire pour l'utilisateur est en fait un prix fixé par l'exploitant, et le prix payé par l'utilisateur ne représente qu'un transfert entre lui et l'exploitant, dont le montant résulte de la stratégie commerciale de ce dernier. Dans les

situations de transport privé<sup>47</sup>, ces coûts financiers sont souvent sous-estimés par les automobilistes qui ne considèrent que les frais d'essence dans leur décision de déplacement. Or, ces coûts internes financiers incluent, en outre, d'autres frais liés non seulement à l'utilisation, mais aussi à l'achat de leur voiture. Les frais liés à l'intensité d'utilisation de la voiture sont des frais variables (carburant, huile, pneus, frais de réparation et d'entretien, coût du stationnement) tandis que ceux liés à l'achat de celle-ci représentent des frais fixes (amortissement du véhicule, frais financiers liés à un éventuel emprunt, taxe d'immatriculation). Enfin, il y a des coûts quasi fixes que l'on assume lorsqu'on utilise la voiture, mais indépendamment du degré d'utilisation de celle-ci (taxe de circulation, assurance)<sup>48</sup>. L'enquête a relevé qu'un usager de transport interurbain de la ville de Tizi-Ouzou envers la ville de Bejaia dépense au moyenne 200,00DA par jour, à ce titre, le prix unitaire moyen de la ligne T-O et Bejaia est de 200.00 DA. A ce titre, les résultats sur l'opinion des usagers et des transporteurs sur les tarifs de transport interurbain se présentent comme suit :



Source : fait par nous même

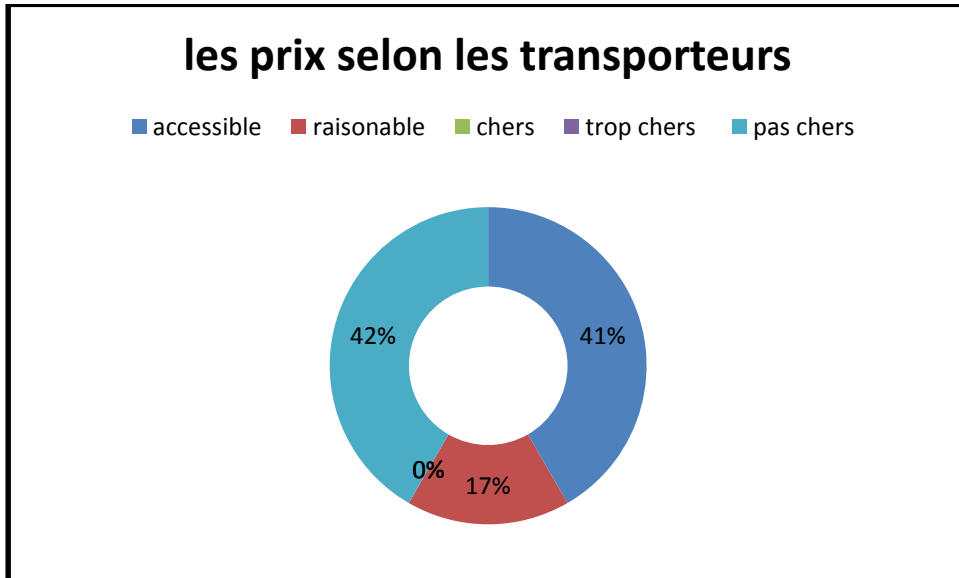
**Figure 19 : Opinion des usagers sur les tarifs de transport**

En effet, de la part des usagers, 58% de la population interrogée voient que les prix de transport sont «raisonnables», 19% leur paraissent «chers», et seulement 15% des réponses «accessibles

<sup>47</sup> QUINET E., (1998), op.cit. p.138

<sup>48</sup> HERMESSE A., (2004), avec la collaboration de Valérie HAMANDE-LEPUR- sous la direction du Prof. B.THIRY, "Evaluation des coûts sociaux des transports de personnes", rapport final de la subvention 1999, CREAT/LEPUR, p.18

» (voir la figure n°19 ci-dessus). Quant de la part des transporteurs (voir la figure n°20), 42% du groupe enquêté estime que les prix de transport ne sont pas chers, cela s'explique par la cherté des coûts de leur moyen de transport (soit 33% de l'échantillon des transporteurs voie que les coûts de moyen de transport sont chers et 34% les voie supérieurs au revenu).



Source : fait par nous même

Figure 20: Opinion des transporteurs sur les tarifs de transport

Cout des moyens de transport	Freq
raisonnable	22%
supérieur au revenu	34%
cher	33%
pas cher	11%
inferieur au revenu	0%

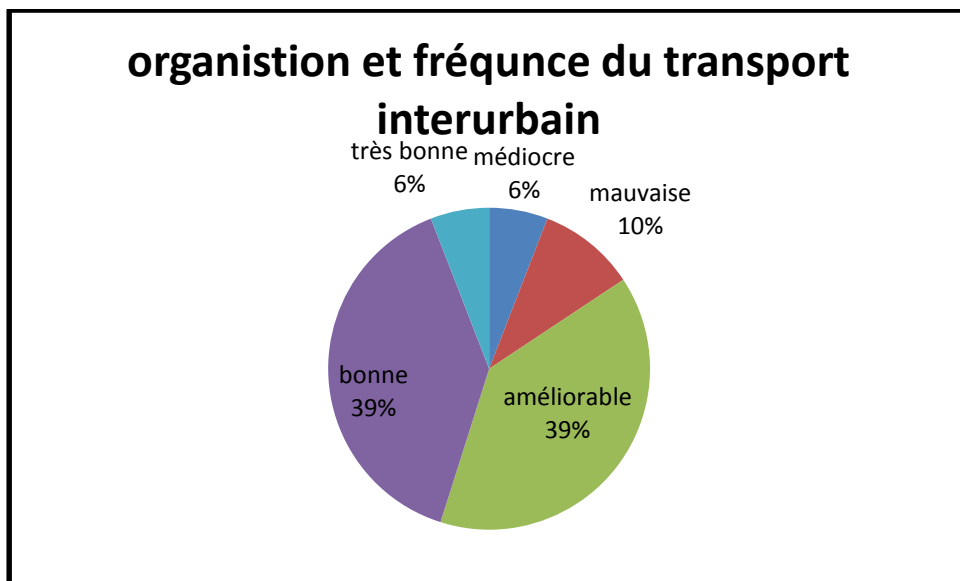
Source : fait par nous même

Tableau 08 : Opinion des transporteurs sur les coûts des moyens de transport

**2-5-2 La situation actuelle de l'organisation du transport interurbain entre les deux villes:** Acculés par le marché à l'obligation de résultats, les transporteurs s'adonnent à des comportements et à des pratiques incompatibles avec l'éthique de la profession telle qu'elle devait s'exercer, le secteur manque de professionnalisme, de savoir-faire. Par conséquent, l'utilisateur souffre et se plaint de l'anarchie qui y règne. De fait, une offre de transport hétérogène, hétéroclite et indisciplinée a fait que les opérateurs, en l'absence de l'autorité de l'Etat, se comportent n'importe comment rien que pour réaliser le maximum de profits en un minimum du temps (excès de vitesse, arrêts trop prolongé pour remplir le véhicule, coure-

poursuite à qui arrivera le premier au prochain arrêt, demi-tour avant d'arriver au terminus même lorsque il reste qu'un ou deux clients à bord...). Par ailleurs, la surcharge et la propreté sont encore de souffrance toujours évoquées par les usagers. Les opérateurs ne respectent pas la réglementation en matière du nombre de passagers autorisés et la propreté des véhicules n'est pas leur souci majeur bien que le manque de civisme des usagers ne les aide pas<sup>49</sup>.

2-5-2-1- Opinion des usagers et des transporteurs sur l'organisation de transport interurbain entre les deux villes:



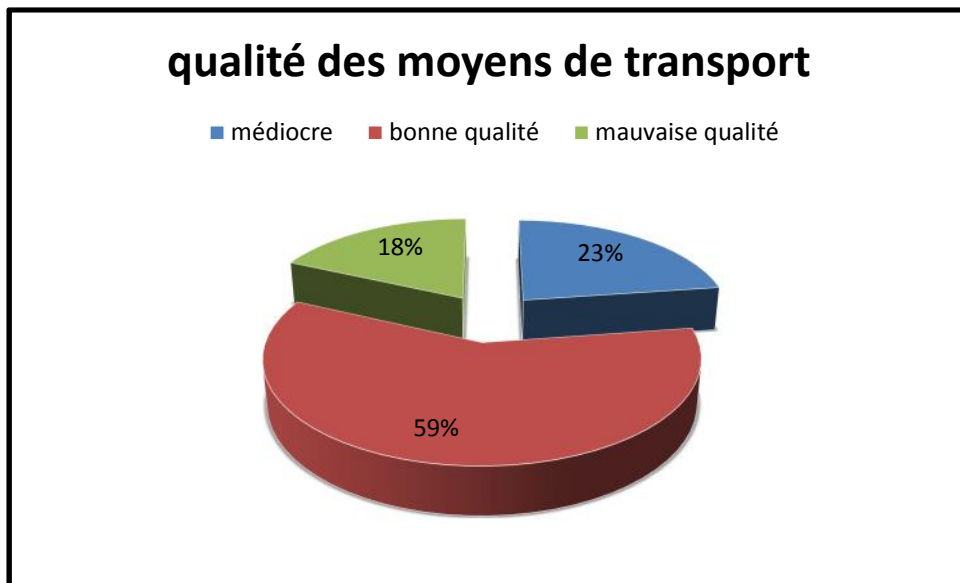
Source : fait par nous même

**Figure 21 : Etes vous satisfaits de l'organisation de transport interurbain entre les deux villes ?**

---

<sup>49</sup>Hedjar.N.2012. « transport interurbain et maitrise de la mobilité : cas de la ville de T-O » Opcit.p99

L'analyse des résultats de l'enquête réalisée, indiqués dans la figure ci-dessus, montre que 55% du groupe interrogé n'est pas satisfait de l'organisation du transport interurbain entre Tizi-Ouzou et Bejaia, ainsi 10% considère que leur organisation et la fréquence de leur transport interurbain sont mauvaises et 6% médiocres, contre 39% qui les considère améliorables et 39% bonnes. Et ça à cause de l'anarchie et la mauvaise organisation de service de transport.



Source : fait par nous même

### **Figure 22 : Qualité des moyens de transport**

En effet, les moyens mobilisés au transport interurbain sont de bonne qualité comme le montre la figure si- dessus, dont 59% des réponses du groupe interrogé les indiquent qu'ils sont de bonne qualité et 23% sont médiocre contre 18% de mauvaise qualité.

### **2-6 Les relations de types administratifs :**

La situation géographique de la région kabyle fait que ses autorités restent confrontées à un délicat problème d'administration autre que celui auquel sont confrontées les autres régions. En effet, aux problèmes de gestions internes de la région, s'ajoutent d'autres difficultés. Celles-ci peuvent être liées aux conséquences de la situation limitrophe des deux villes. Nous constatons, avec les nouvelles techniques de management qu'aucune administration (centrale, territoriale ou autre) ne peut se nourrir de textes et ignorer les réalités du milieu dans toutes ses caractéristiques. Ainsi les autorités administratives de cette région ont la charge d'user de

leur esprit d'initiative pour sauvegarder la paix sociale avec leurs voisins immédiats des villes limitrophes.

## **2-7 Les relations commerciales**

Le cadre géographique et politique permet à T-O et Bejaia de garder une originalité dans leurs échanges. La forte circulation des biens entre les deux villes est favorisée non seulement par le voisinage mais aussi par le partenariat bilatéral. La ville de T-O comme les autres villes entretient avec la ville de Bejaia des relations commerciales intenses. Ces flux commerciaux prépondérants se manifestent dans diverses formes.

## **2-8 Les relations socioculturelles, religieuses, sportives**

### ***2-8-1 Les rapports sociaux et religieux***

Les citoyens des deux villes se sont rapprochés parce qu'appartenant à la même culture et aux mêmes ethnies. De plus, ils sont soudés par le truchement de fréquents mariages qui ont contribué à tisser des liens de parenté. Dans cette région, on constate des mariages fréquents entre les citoyens de T-O et ceux de Bejaia (soit 32% pour le motif de visites familiales). Ces liens entre les citoyens ont abouti au métissage du peuplement de cette région. Les relations à caractère religieux existant entre les deux villes se manifestent aussi par des visites.

### ***2-8-2 Les relations culturelles et sportives***

Ces relations sont principalement dominées par le sport. Très souvent ils organisent des tournois de football auquel participent les jeunes des deux villes. Bien que l'organisation des activités culturelles dans les grandes régions constitue un révélateur privilégié des relations complexes que les villes nouent entre elles<sup>50</sup>. Dont 8% de groupe interrogé ont mentionnés rubrique « autre » pour les motifs de déplacement dont le sport et les activités culturelles sont compris de dans.

---

<sup>50</sup> Sohn Christophe, « Des villes entre coopération et concurrence. Analyse des relations culturelles transfrontalières dans le cadre de « Luxembourg et Grande Région, Capitale européenne de la Culture 2007 » , *Annales de géographie* 3/2009 (n° 667) , p. 228-246

### Chapitre III : Le transport interurbain et le réseau de villes : quelle interaction ?

A la fin de ce chapitre, nous pouvons retenir que la demande de transport interurbain entre les deux villes a beaucoup évolué. La structure des deux villes oriente en grande partie la mobilité et la circulation. Contrairement à la période avant la libéralisation caractérisée par la pénurie des moyens de transports, l'offre actuelle a pu répondre en grande partie aux besoins de déplacement des citoyens. Toutefois, cette évolution quantitative n'a pas été suivie des moyens d'accompagnement ni de contrôle des pouvoirs publics. La libéralisation de ce secteur a donné naissance à une quasi-anarchie sur le marché des transports interurbains et cela se manifeste par le service défaillant, opérateurs non qualifiés, qualité de transport médiocre, pollution, insécurité routière, etc.

## **CONCLUSION GENERALE**

## CONCLUSION

Le transport est un élément très important pour le développement social et économique d'un territoire donné, Sa réalisation entraîne un certain nombre d'avantages qui n'ont que pour seul objectif de contribuer au développement du secteur routier, Par delà et à travers sa tâche principale consistant à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois et à rendre plus accessibles l'infrastructure et les services sociaux, comme il contribue d'une façon large au renforcement des liens et des interactions entre les villes et leurs citoyens.

La contribution des transports à l'économie est confirmée par des effets bénéfiques d'une infrastructure et de services de transport convenables sur l'activité économique qui sont:

- le développement de l'industrie des transports
- la création et l'installation des entreprises d'aménagement et d'entretien des infrastructures et autres pour le développement des services de la logistique
- déplacement des personnes et acheminement des marchandises ;
- développement direct et indirect d'autres secteurs ;
- désenclavement des populations;
- création d'emplois directs et indirects.

La route est l'une des solutions les plus envisagées lorsqu'il s'agit de désenclaver une région isolée, de drainer le trafic d'une zone, ou de lier entre deux régions à longue distance.

En matière de réduction de la pauvreté surtout en milieu rural où les problèmes d'accessibilité se posent avec acuité, le transport routier, le transport ferroviaire et le port contribuent à la réduction des coûts et par conséquent, accroissent le revenu réel des pauvres. Les producteurs agricoles utilisent un service de transport adéquat pour transporter leurs productions vers les centres d'échange.

Dans le même ordre d'idée en milieu urbain, les infrastructures de transport améliorées offrent un appui indispensable aux industries et par conséquent, contribuent à la création d'emplois.

Le secteur des transports joue un grand rôle en participant à l'amélioration des différents secteurs que se soit d'une manière directe ou indirecte et en permettant l'approvisionnement des zones marécageuses.

De plus, le coût, la disponibilité, la capacité du transport routier ont fait du routier le mode de transport dominant tous les autres modes de transport. Certains axes sont beaucoup plus sollicités dans les échanges tant au plan national qu'international. Aujourd'hui, ne jouant plus efficacement leur rôle, celui de favoriser la desserte des régions et zones de production, ce tronçon gêne le développement de l'activité transport en raison non seulement de son état dégradé mais aussi des postes de contrôle, lieux de rançonnement, occasionnant ainsi des pertes de temps et des surcoûts pour les transporteurs.

Or les services de transport (Facilitent la circulation des biens et services; Améliorent l'accès au travail; à l'éducation ; à la santé ...) permettent la croissance économique (Accroissement d'activité industrielle; Accroissement du revenu des ménages; Accroissement de la consommation) et améliorent les conditions de vie et de travail (Qualité de la vie; Réduction de la pauvreté; Équité; bien-être). La croissance économique crée une incidence sur les transports (Hausse des tarifs; motorisation; croissance urbaine) qui engendre des externalités positives qui améliorent les services de transport (Accroissement de la spécialisation extension du marché; perspectives d'innovation; meilleure utilisation des sols; avantages liés aux infrastructures) et des externalités négatives entravent la croissance économique (émissions des gaz à effet de serre; acidification; pollution atmosphérique locale; encombrement; accidents; bruit; problèmes sanitaire ...etc.).

Pour réduire ces effets et ces externalités négatives on a pensé à la mise en place d'autres infrastructures qui permettent surtout de gagner le facteur temps et de réduire les coûts en matière de temps toujours tant que c'est un élément important et non négligeable dans la vie quotidienne des citoyens. En effet, la diversification et le renforcement des réseaux infrastructurels, permet donc la création d'un véritable réseau de villes. Donc pour améliorer l'exploitation des autres modes de transports disponibles, il faut présenter des solutions alternatives et crédibles à la route. À cette fin, plusieurs solutions dont le rail, et les autoroutes de la mer sont représentées. En effet, de tels projets permettraient une meilleure répartition du transport, une décongestion des réseaux terrestres, et une diminution de la pollution engendrée. Ces infrastructures se présentent alors par la mise en place d'un réseau ferré par les autorités concernées qui relie les deux villes, comme on peut mettre aussi une

route de la mer puisque les deux wilayas disposent d'un littoral et des ports. Et ça pour que rien ne va empêcher la mobilité entre les deux villes c'est ce que va renforcer les liens et engendrer des relations plus fortes et des interactions nouvelles entre les deux villes.

# **ANNEXE**

# annexe: Questionnaire relatif au transport interurbain et réseaux de villes, dressé aux usagers

Octobre 2015 - UMMTO, RYDEL, faculté des sciences économiques

Travail académique s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un mémoire de Master en Management Territorial et Ingénierie de Projet

## Partie 1: caractéristiques socio-économiques

1. quel est votre sexe?

1. homme  2. femme

2. quel est le lieu de résidence?

3. quel est votre âge?

4. quelle est votre profession?

1. étudiant  2. commerçant  
 3. fonction libérale  4. médecin  
 5. fonctionnaire  6. chômage  
 7. retraité  8. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

5. si autre, précisez

6. quel est votre revenu mensuel?

1. sans revenu  2. inférieure à 10000  
 3. entre 10000 et 20000  4. entre 20000 et 30000  
 5. entre 30000 et 40000  6. entre 40000 et 50000  
 7. plus de 50000

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

7. disposez-vous d'un véhicule?

1. oui  2. non

## partie 2: caractéristiques de déplacement

8. êtes-vous utilisateur de transport interurbain de la ville de Tizi-Ouzou ( destination vers la ville de Bejaïa et vis-vers-sa)?

1. oui  2. non

9. quel est le mode de déplacement interurbain utilisez-vous ?

1. minibus  2. autobus  3. automobile  
 4. taxi individuel  5. taxi collectif  6. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

10. Si 'autres', précisez :

11. pourquoi? est ce que c'est par rapport au:

1. confort  2. sécurité  3. rapidité  
 4. tarif  5. disponibilité  6. propreté  
 7. accueil  8. personnel  9. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

12. pour quoi déplacez-vous?

1. étude  
 2. travail  
 3. soin  
 4. démarche administratives  
 5. visites familiales  
 6. loisir  
 7. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

13. Si 'autres', précisez :

14. quelles sont vos dépenses en matières de transport interurbain?

15. quand utilisez-vous ce service de transport interurbain?

1. tous les jours  
 2. plusieurs fois par semaine  
 3. une fois par semaine  
 4. moins d'une fois par semaine  
 5. deux à trois fois par semaine  
 6. une fois par jour  
 7. deux fois par jour  
 8. plus de deux fois par jour

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

16. a quel moment de la journée utilisez-vous ce service de transport interurbain?

1. le matin(avant 10h)  
 2. dans la journée(de10h à 16h)  
 3. en fin d'après midi(16h à 18h)  
 4. en soirée(après 18h)

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

17. pourquoi?

## partie 3:organisation et fonctionnement de transport interurbain

### 18. l'organisation et la fréquence de transport interurbain vous paraissent-elles:

1. médiocres    2. mauvaise    3. améliorable  
 4. bonne    5. très bonne

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 19. votre station urbaine est-elle convenable?

1. oui    2. non

### 20. comment trouvez-vous la durée de trajet de vos fréquents de déplacements interurbain?

1. convenable    2. longue    3. courte  
 4. fatigante

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 21. qu'en pensez-vous des horaires du passage des bus de transport interurbain?

1. réguliers    2. irréguliers    3. très espacés

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 22. selon vous les tarifs sont-ils:

1. accessibles    2. chers    3. trop chers  
 4. pas chers

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 23. pensez-vous que les moyens mobilisés au transports interurbain sont suffisants?

1. oui    2. non

### 24. que pensez-vous de la pollution engendrée par le transport

### 25. êtes-vous satisfait de la qualité et de confort de la nouvelle gare de bouhinoune?

1. oui    2. non

### 26. êtes-vous satisfait des services offerts au sein de cette nouvelle gare?

1. oui    2. non

### 27. surface de cette nouvelle gare parait-elle

1. suffisante    2. insuffisante

### 28. êtes-vous satisfait de la sécurité offerte au sien de cette gare?

1. oui    2. non

### 29. l'organisation et la fréquence de la nouvelle gare de bouhinoune sont-elle:

1. médiocre    2. bonne    3. très bonne    4. mal

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

### 30. la qualité des moyens de transport interurbain est-elle:

1. médiocre    2. bonne qualité    3. mauvaise qualité

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 31. êtes-vous satisfait de l'organisation de transport interurbain entre les deux ville?

1. oui    2. non

### 32. qu'en pensez-vous de la mobilité entre les deux villes(tizi-ouzou tizi-ouzou-Bejaïa)

### 33. le maillage de réseau de transport interurbain parait-il suffisant

1. oui    2. non

### 34. la qualité de maillage de réseau de transport interurbain parait-elle:

1. médiocre    2. améliorable    3. bonne  
 4. très bonne

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 35. les travaux fréquents sur le réseau routier vous perturbent-ils

1. pas du tout    2. un peu  
 3. moyennement    4. beaucoup  
 5. énormément    6. insupportable

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 36. ces travaux vous paraissent-ils indispensable

1. oui    2. non

### 37. ces travaux vous paraissent-ils biens organisés dans le temps

1. oui    2. non



# annexe2: Questionnaire relatif au transport interurbain et réseaux de villes, dressé au transporteur

Octobre 2015 - UMMTO, RYDEL, faculté des sciences économiques

Travail académique s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un mémoire de Master en Management Territorial et Ingénierie de Projet

## Partie 1: caractéristiques socio-économiques

1. quel est votre lieu de résidence?

2. quel est votre âge?

3. quelle est votre profession avant d'être transporteur?

1. étudiant       2. commerçant  
 3. fonction libérale       4. médecin  
 5. fonctionnaire       6. chômage  
 7. retraité       8. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

4. si autre, précisez

## partie 2: caractéristiques du mode de transport

5. quelle est votre ligne de transport?

6. quel est votre mode de transport?

1. minibus       2. autobus       3. automobile  
 4. taxi individuel       5. taxi collectif       6. autres

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

7. a quel moment de la journée utilisez-vous ce service de transport interurbain?

1. le matin       2. dans la journée  
 3. en fin d'après midi       4. en soirée

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

8. comment vous avez acheté votre moyens de transport

1. par votre propre argent       2. par crédit bancaire  
 3. par crédit de l'ANSEJ       4. aide de la famille  
 5. autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

9. Si 'autre', précisez :

10. comme bien de places dispose-t-il votre moyen de transport?

11. quel est l'âge de votre moyen de transport?

## partie 3: caractéristique de déplacement

12. a quelle heure vous commencez votre travail?

13. a quelle heure vous arrêtez le travail?

14. travaillez-vous le week-end?

1. oui       2. non

15. travaillez-vous les jours fériés?

1. oui       2. non

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

16. a quel moment de la journée travaillez-vous beaucoup?

1. le matin       2. dans la journée  
 3. en fin d'après midi       4. en soirée

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

17. quel est votre prix de transport?

18. ces travaux vous paraissent-ils biens organisés dans le temps?

1. oui       2. non

**19. selon vous ce prix est-il:**

1. accessible  2. raisonnable  3. cher  
 4. trop cher  5. pas cher

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

**20. les couts de votre moyen de transport sont-ils**

1. raisonnable  2. supérieurs au revenu  
 3. inférieurs au revenu  4. cher  
 5. pas cher

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

**Partie 4:organisation et fonctionnement de transport interurbain**

**21. Votre station de transport est-elle convenable?**

1. oui  2. non

**22. comment trouvez-vous la durées de votre trajet?**

1. convenable  2. longue  3. courte

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

**23. le maillage du réseau routier de votre ligne paraît-il suffisant?**

1. oui  2. non

**24. la qualité de ce réseau paraît-elle:**

1. médiocre  2. améliorable  3. bonne  
 4. très bonne

**25. êtes-vous satisfait des structures d'accueils (station et arrêt)?**

1. oui  2. non

**26. est-ce que le parc relent est suffisant pour répondre aux besoin de la mobilité des personnes?**

1. oui  2. non

**27. êtes-vous satisfait de la nouvelle gare de bouhinoune?**

1. oui  2. non

**28. si non, pour quoi**

**29. êtes-vous satisfait par les moyens réservés au transport interurbain entre T-O et Bejaia?**

1. oui  2. non

**30. êtes-vous satisfait de la sécurité offerte sur votre ligne de transport?**

1. oui  2. non

**31. êtes-vous satisfait de l'organisation du transport interurbain entre T-O et Bejaia?**

1. oui  2. non

**32. si non, pourquoi?**

**33. qu'en pensez-vous de la pollution engendrée par les moyens de transport interurbain?**

**34. qu'en pensez-vous de la mobilité entre les deux ville de T-O et bejaia?**

**35. êtes-vous prêt a utiliser d'autres modes de transport en cas de réalisation d'autres infrastructures?**

1. oui  2. non

**36. voyez-vous que la saturation des grandes axes routiers peut être réduite par la mise en place de plusieurs mesures?**

1. la constriction de nouvelles routes  
 2. réaliser d'autres types d'infrastructures  
 3. construction des parkings à étages  
 4. sensibilisation des citoyens pour éviter les grands axes

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

**37. êtes-vous prêt à payer l'usage des infrastructures routières et contribuer à leurs couts en contre partie de l'amélioration de leur qualité?**

1. oui  2. non

**38. pensez vous que les usagers des routes sont responsables de la dégradation de la qualité de ces derniers?**

1. oui  2. non

**39. si oui, quelles sont les actions qui contribuent plus à la dégradation de la qualité du patrimoine routier?**



Annexe 3 : Banque de données de réseaux routiers de la w de T-O

Rout es Nationales	PK origine	PK Fin	Lon gueur (Km)	La rgeur min- max (m)	Lieu Origine	Lieu Fin
2	RN1 7+500	10 7+600	80,100	6 _25	Limite Wilaya de Boumerdes (Tadmait)	Limite Wilaya de Bejaia
2A	RN1 0+000	0 12+360	12,360	6 _25	Pont Sidi Naamane (RN12 PK35+500)	Makouda (RN72/PK29+000)
5	RN1 0+000	0 55+100	55,100	6 _7	Irdjen (Oued Aissi)	Iferhounene (col Tirourda)
4	RN2 0+897	12 0+680	69,783	6 _8	L.W.Boumerdes / Mizrana	L.W.Bejaia / Ait Chafaa
5	RN2 4+790	5 4+940	40,150	6 _7	L.W.Bouira / D.E.MIZAN	L.W.Boumerdes / Tadmait
0	RN3 0+000	0 9+000	69,000	5 _7	D.E.Mizan	Iboudrarène (col Tizi N'Kouilel)
0A	RN3 0+000	0 +530	18,530	4 _5	Ait Mahmoud (pont Takhoukht)	Tizi Ouzou (Oued Aissi)
0B	RN3 0+000	0 0+000	20,000	4 _5	Boghni	Boghni (Tala Ghilef)
3	RN3 4+550	4 +700	61 17,150	6 _7	Iboudrarène (col Tizi N'Kouilel)	Akbil (col Tirourda)
4	RN3 0+000	0 +100	19 19,100	6 _7	Yakourene/Li mite de Wilaya de Bejaia	Idjeur
8	RN6 7+355	3 5+445	5 18,090	5 _7	M'kira	D.E.Mizan
1	RN7 +000	13 7+650	11 104,650	5 _7	Mizrana	Beni Yenni
2	RN7 0+000	0 5+500	3 35,500	5 _7	Tigzirt	Tizi Ouzou
3	RN7 0+000	0 8+000	2 28,000	7	Azeffoun (M'lata)	Freha
on Chaoufa Souamaa	Liais 0+000	0 +000	16 16,000	5 _7	Chaoufa	Souamaa
Roca de Sud	0 0+000	0 +200	13 13,200	2 5-30	Boukhalfa (RN12/PK44+000)	Tazmalt El Kaf (RN12/PK51+800)
Liais on Boud	0 0+000	0 4+500	4,5	2 5-30	Lieu dit Boud / RN12	Echangeur Sidi Naamane (RN12A)
<b>TOTAL</b>			<b>621,213</b>			

Che mins de Wilaya	PK origine	Pk Fin	Lo ngueur (Km)	Largeur min-max (m)	Lieu Origine	Lieu Fin
1	0 0+000	31+450	31, 45	5_6	RN 15 (Larbaa Nath Irathen)	RN 12 (Taboukert)
2	0 0+000	19+600	19, 6	5_6	Inters ection CW 147 au PK 02+230	Intersectio n CW 147 au PK 24+500 (Souk-El- Tnin)
3	0 0+000	23+925	23, 925	5_6	RN24 au PK124+500	RN12A - Sidi Naamane
4	0 0+000	17+350	17, 35	5_6	RN 25 au PK 59+240	RN 30B au PK 02+500
5	0 0+000	18+000	18	5_6	RN 12 au PK 64+900	RN 15 au PK 19+200
6	0 0+000	19+300	19, 3	5_6	RN 73 au PK 13+055	CW 174 au PK 24+212
7	0 0+000	11+300	11, 3	5_6	RN 24 au PK 156+910	RN 71 au PK 45+300
8	0 0+000	19+700	19, 7	5_6	RN 12 au PK 102+000	CW 159 au PK 29+450
9	0 0+000	20+100	20, 1	5_6	RN 71 au PK 77+543	Col de Chellata
10	0 0+000	15+000	15	5_6	CW 150 au PK 29+500	CW 250 au PK 12+000
11	0 0+000	57+000	57	5_6	RN 30 au PK 32+375	RN 71 au PK 112+140
37	0 0+000	21+300	21, 3	5_6	RN 72 à El Kalaa	CW 174
48	0 0+000	06+000	6	5_7	RN 68 Tizi-Ghenif	Limite de Bouira
100	0 0+000	28+300	28, 3	5_7	RN 12 - Tizi-ouzou	RN 30 - Ouadhias
107	0 0+000	12+000	12	5_6	RN 68 - Tizi-Ghenif	Limite wilaya Boumèrdes
128	0 0+000	30+760	30, 76	5_7	RN 12 - Entrée ville Tizi-ouzou	RN 30 - Boghni
147	0 0+000	34+500	34, 5	5_7	RN 12 - Centre T.O	RN 30 - Mechtras
150	0 0+000	31+450	31, 45	5_7	RN 12 - Chaib	RN 71 - A.E.H

152	0 0+000	14+500	14, 5	5_7	CW 107 - Timzrit	RN 25 - Acif Tlata
158	0 0+000	34+000	34	5_7	RN 12 - Yakourène	RN 24 - Azeffoun
159	0 0+000	40+455	40, 455	5_6	RN 24	Limite wilaya de Béjaia
174	0 0+000	28+810	28, 81	5_7	RN 72 - Pont de bougie	RN 73 - Fréha
174 A	0 0+000	01+378	1,3 78	5_7	RN 12 - Pont Tamda	CW 174
224	0 0+000	04+845	4,8 45	5_7	RN 12A au PK 00+000 (Pont Sidi Naaman)	Baghlia (L.W.Boumerdes)
228	0 0+000	09+945	9,9 45	5_6	CW 128 au Col D'Azemour Oumerieme	CW 147 Igueridene
250	0 0+000	16+000	16	5_6	CW 150 Mkira	RN 71 - Bouahir
251	0 0+000	26+600	26, 6	5_6	RN 71	Tizi N'Chrèa
252	0 0+000	19+345	19, 345	5_6	RN 24	RN 71
253	0 0+000	27+000	27	5_6	RN 15	Tizi N'Tizit
<b>TOTAL</b>			<b>63 9,913</b>			

**Annexe 04 : Listes des lignes urbaines et suburbaines arrêtées le 11/10/2015**

LIGNES		Nbre d'opérateurs	Nbre de véhicules	Nbre de places offertes
Origine	Destination			
REHAHLIA	TIZI OUZOU	1	1	28
TIZI OUZOU	OUED AISSI	8	8	308
G. BOUHINOUNE	TIZI OUZOU	30	41	4146
BOUKHALFA	TIZI OUZOU	42	48	1096
TALA ATHMANE	TIZI OUZOU	26	26	477

<b>BETROUNA</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>629</b>
<b>TIZI OUZOU</b>	<b>HASNA OUA</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>269</b>
<b>TIZI OUZOU</b>	<b>BOUKH ALFA</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>503</b>
<b>TIZI OUZOU</b>	<b>REDJA OUNA</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>190</b>
<b>TIMIZART LOGHBAR</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>273</b>
<b>TIZI OUZOU</b>	<b>SIKH OUMEDOU R</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>454</b>
<b>SIKH OUMEDOUR</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>316</b>
<b>REDJAOUNA</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>43</b>	<b>49</b>	<b>711</b>
<b>G.OUED AISSI</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>58</b>	<b>82</b>	<b>8096</b>
<b>G.BENI DOUALA</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>2830</b>
<b>G.OUED AISSI</b>	<b>G. BOUHINO NE</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>900</b>
<b>BOUHINOUN E</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>44</b>
<b>NOUVELLE GARE ROUTIERE</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>3030</b>
<b>HASNAOUA</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>401</b>
<b>TIZI OUZOU</b>	<b>TALA ATHMANE</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>194</b>
<b>TAZMALT</b>	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>72</b>
<b>TOTAL</b>		<b>417</b>	<b>526</b>	<b>24967</b>

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### Ouvrages

1. **AHMED ZAID-CHERTOUK M.**, (2011), « *Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale* », in *Renewal of public intervention and contemporary crisis. Towards the emergence of a new form of regulation ?* Ouvrage collectif sous la direction de Philippe BANCE et Luc BERNIER, Publications du CIRIEC, Wiley Blackwell.
2. **CHANSON-JABEUR C. & MUNETTE S.**, (2002), « *Transport urbain et interurbain en Algérie* », CREAD, Alger.
3. **CARL. C** (2007). « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* », La Documentation française. Paris
4. **MERLIN P.**, (1984). « *La planification des transports urbains* », Ed. MASSON, Paris.
5. **QUINET E.**, (1998), « *Principes d'économie des transports* », Ed. Economica, Paris.

### Articles et rapports :

6. **ABID H.**, (2009), « Les besoins de formation de transport dans les pays de la méditerranée occidentale, cas des pays de Maghreb », GTMO. <http://cmimarseille.org>.
7. **AHMED ZAID M. & RAMDINI S.** (2013), *Global performance and public services' mission of National Company of the Rail Transports (SNTF) in Algeria in context of change. Case study*, The future of public enterprise, Mission, performance and governance: learning from success and failures, 9-10/9/ 2013, Brussels.
8. **AHMED ZAID M. & ANNANE S.**, (2012), « Valeurs Publiques et encadrement humain dans les collectivités territoriales algériennes : Impact sur l'initiation et le pilotage de projets territoriaux, *Valeurs Publiques* », Congrès de l'AIRMAP, Paris 2, 6-7 décembre.
9. **AHMED ZAID M.**, (2012), « Les déterminants des valeurs et services publics en Algérie », Document de travail, REDYL, UMMTO.
10. **AHMED ZAID M.**, (2011), « La régulation de l'action publique dans le contexte

de crise financière mondiale ». UMMTO En partenariat avec le CIRIEC. Colloque international. 29 – 30 mai

11. **AHMED ZAID M.**, (2011), « Développement local et attentes des populations dans les collectivités locales algériennes », *Rapport pour Conseil national Economique et Social*, Alger.

12. **AHMED ZAID M.**, (2010), “Local public services management in Northern Africa countries: economic, social and cultural aspects”. FA ISSAERE, Torino, September 15,

13. **AHMED ZAID M.**, (2010), « Question environnementale et développement local durable », Université de Haute Alsace, FSESJ, Colloque international *Développement durable, Communautés et Sociétés*, 16-18 juin

14. **AHMED ZAID M. & AMIRI D.**, (2009), « *Gestion durable des territoires et politique publique des transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou* », Proceedings du Symposium international Transport et Environnement dans des contextes différents, INRETS Lyon-ENP Alger, tome 2.

15. **AHMED ZAID M.**, (2008), « *Les voies de développement de la Kabylie*, Séminaire sur le développement local durable », APW-Université, Tizi-Ouzou 09 juillet 2008.

16. **AHMED ZAID M.**, Cours : Economie Finances des administrations publiques, Master 1 : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2013/2014.

17. **AHMED ZAID M.**, Cours Management des organisations publiques, Master 1 : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2013/2014.

18. **AHMED ZAID M.**, Cours Management du développement territorial, Master 1 : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2013/2014.

19. **AHMED ZAID M.**, Cours de Stratégie du développement territorial, Master II : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2014/2015.

20. **AHMED ZAID M.**, Séminaire management de projets, UMMTO, 2014-2015.

21. **AHMED ZAID.M et BELADJAL.S.**, (2004), « Logique décentralisatrice et taille optimale des collectivités locales : application aux découpages territoriaux des communes de la wilaya de Tizi Ouzou », Université M. Mammeri, Tizi-Ouzou. . Colloque International. 27-28 novembre. Algérie
22. **BAOUNI T.**, « Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes », Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD) , Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger.
23. **BAOUNI.T. HADJIEDJ.A** « Transport et politique urbaine dans l'agglomération d'Alger » (Transportation and urban policy in Algiers agglomeration), In: Bulletin de l'Association de géographes français, 77e année, 2000-3 (septembre). Emploi et chômage. Taïwan. Alger. Revue PERSEE pp. 295-304.
24. **BENALLEGUE A.**, (2007), « la politique publique de transports en Algérie, colloque Gestion durable des territoires », Laboratoire REDYL-UMMTO.
25. **BENAMARA K.**, Cours: Collectivités territoriales et décentralisation, Master I : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2013/2014.
26. **BERCHACHE R. & BAOUNI T.**, « Des transports durables, pour mieux vivre la ville », Ecole Polytechnique d'Architecture et d Urbanisme (EPAU)- Alger.
27. **BOUARROUDJ ZERTAL N.**, (2009). « Vers la recherche d'une réconciliation entre le transport et la ville », *In actes du colloque international : environnement et transports dans des contextes différents, volume 2, Ghardaia, Algérie, 16-18 fevrier2009.*
28. **BOUBAKOUR F.**, « Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées », *CREAD*, Algérie, <http://www.codatu.org>.
29. **BOUBAKOUR F.**, « Planification du transport urbain et développement durable : quelques réflexions à propos de la ville de Batna », Algérie. <http://planbleu.org>
30. **CARL C.**, (2007). Rapport «Infrastructures de transport, mobilité et croissance », *réalisé en PAO au Conseil d'Analyse Économique*, La Documentation française. Paris.

31. **CHABANE L.**, « Inégalité spatiale de l'offre en transport urbain des voyageurs par bus à Alger », travail a été mené dans le cadre d'un projet de recherche du CREAD sur la mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger, <http://www.codatu.org>
32. **DAGNEW BOGALE.B.**, (2012). « The role of urban mobility in (re)shaping cities » The importance and challenges of low cost mobility modes for sustained socioeconomic and environmental development in cities of Africa: Comparative analysis of bicycle transport in Bahir Dar and Hawassa cities in Ethiopia. 22 to 25 October 2012- Addis Ababa. Conference CODATU XV
33. **EQUIPE CNEPRU.**,(2004), « La décentralisation au service du développement local ». Université Mouloud Mammeri, Tizi Ouzou. Colloque International. 27-28 novembre. Algérie.
34. **HERMESSE A.**, (2004). avec la collaboration de Valérie HAMANDE-LEPUR- sous la direction du Prof. B.THIRY, "Evaluation des coûts sociaux des transports de personnes", rapport final de la subvention 1999, CREAT/ LEPUR
35. **HUYBRECHTS.A.**, (1971). « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées ». Revue économique. Volume 22, n°1. pp. 140-162.
36. **ISLI M.**, (2002). « L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie », *In Transport urbain et interurbain en Algérie, les cahiers du CREAD, Alger.*
37. **KWAMI NYASSOGBO.G**, (2003) « Relations ville-campagne et développement local », *Les Cahiers d'Outre-Mer.* Octobre-Décembre 2003.Revue ORG
38. **MERZOUG S. & BELKHIRI A.**, « La problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale, cas de l'Algérie", <http://www.iefpedia.com>
39. **PETIT F.**, (2005), « Quels principes pour les services publics ? », Paris, [www.aitce.reseau-ipam.org](http://www.aitce.reseau-ipam.org)
40. **RAMDINI S. & AHMED ZAID M.**, (2013), « *Impacts de la capacité logistique des transports terrestres algériens sur la mobilité* », Contribution au Colloque Logistica'13 du 30-31 mai, EMI, Tanger

41. **RAMDINI S. & AHMED ZAID M.**, (2011), « L'organisation spatiale et fonctionnelle du transport public local dans la ville de Tizi-Ouzou. Le rôle des acteurs dans la gestion de la mobilité des personnes, De la coordination des acteurs pour un développement durable », CADEM11, Université A. Mira de Béjaïa, 16-18 mai.
42. **RAMDINI S. & AHMED ZAID M.**, (2011), « Les problèmes du management de l'entreprise de transport public local dans le contexte de mondialisation : Cas de l'ETUSTO », Colloque international Les effets de la mondialisation sur le management sur les organisations des pays en développement, Annaba
43. **RAMDINI S. & AHMED ZAID M.**, (2010), Le service des transports publics locaux en Algérie, Seminar "*Services of general economic interest in Europe : Facts, Experience and Prospects*", Pavia-Italy, Department of Public and Territorial Economics - CIRIEC International.
44. **RAMDINI S. & AHMED ZAID M.**, 2010, Le service des transports publics locaux en Algérie, *Working paper du CIRIEC*, septembre.
45. **RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika**, (2009). « L'influence de la localisation des équipements publics sur la gestion de la mobilité des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou ». *In séminaire international « Faire la ville : par quelles pratiques et par quels projets », université Larbi Ben M'Hidi, Oum El Bouaghi, 26 et 27 avril 2009*
46. **RAMDINI S.**, cours: Grands services publics territoriaux, Master II : Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2014/2015.
47. **RIBOUH B. & BENSAKHRIA K.**, (2011), « Vers un transport urbain durable (cas de tramway de la ville de Constantine) », *in Sciences & Technologie n° 33, Université Mentouri de Constantine, Algérie.*
48. **SALHI S.**, « Les obstacles du développement de la mobilité dans les grandes villes algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée », Algérie
49. **SALHI S.**, (2005). « Le contexte institutionnel des transports urbains en Algérie », *In Les obstacles à l'application de la planification de transport urbain pour le développement durable à Batna , compte rendu de l'atelier de Batna, plan bleu.*

50. **SAFARZITOUN M. & TABTI-TALAMALI A.**, (2009), « La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives », Alger, <http://planbleu.org>
51. **Sohn Christophe**, « Des villes entre coopération et concurrence. Analyse des relations culturelles transfrontalières dans le cadre de « Luxembourg et Grande Région, Capitale européenne de la Culture 2007 » . », *Annales de géographie* 3/2009 (n° 667) , p. 228-246
52. La Fondation Monique-Fitz-Back , (2013), mémoire sur « la politique québécoise de mobilité durable ». <http://www.mobilitedurable.gouv.qc.ca>.
53. Document D3 : « Tendances du trafic, politique et plans dans la méditerranée occidentale, (octobre 2003) , *DESTIN, annexe A, Algérie*.
54. Document de travail. Réseau Urbain Europe MENA « Enquête sur la situation des transports urbains » au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Novembre 2007

#### **Thèses :**

55. CIMO Pierre BARON « *L'exemple du Plan Départemental des Transports des Deux-Sèvres* » Mémoire de Master 2 Sous la direction de Jean-François DOULET 2011
56. KASDALLAH.N Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE École Doctorale Droit et Sciences Humaines THÈSE DE DOCTORAT DE GÉOGRAPHIE soutenue en 2013. Sous la direction de Pr. Sid-Ahmed SOUIAH, Université Cergy-Pontoise
57. **RAMDINI S.**, *L'action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou, les prémices d'une politique de la ville ?* Mémoire de Magister en sciences économiques, option économie publique locale et gestion des collectivités locales S/D Pr Ahmed Zaïd M., FSECG, 2010.
58. TESSON. F Les réseaux de villes en France Recherche sur le rapport de l' élu local à l'espace Thèse nouveau régime Université de Pau et des Pays de l'Adour Sous la direction de Xavier Piolle Soutenue publiquement le 10 avril 1996.

#### **Références législatives et réglementaires :**

59. La loi n° 88/17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. *Journal officiel de 11 mai 1988*

60. La loi n° 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. *Journal officiel*, N° 44.
61. La loi n°06-06 du 20 février 2006 portant orientation de la ville. *Journal officiel*
62. La loi n° 01-14 du 29 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière *Journal officiel*, N° 46.
63. la loi n° 12-07 du 21 février 2012 relative à la wilaya.
64. La loi n° 04-16 du 27 Ramadhan 1425 correspondant au 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière *Journal officiel*, N°72.
65. La loi n° 11-09 du 5 juin 2011 modifiant et complétant la loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. *Journal officiel*, N°32.
66. La loi n° 11-10 du 22 juin 2011 relative à la commune. *Journal officiel*, N°37.
67. La loi n° 12-07 du 21février 2012 relative à la wilaya. *Journal officiel*, N°12.
68. Arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public de voyageurs. *Journal officiel*, N° 60/97 Page 19.
69. Arrêté interministériel du 29 décembre 2003 déterminant la nomenclature des recettes et des dépenses du compte d'affectation spéciale n° 302-100 intitulé "Fonds national routier et autoroutier". *Journal officiel*, N° 52. Page 26.
70. Décret exécutif n° 12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbain. *Journal officiel*, N°15.
71. Décret exécutif n° 04-415 du 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. *Journal officiel*, N°82
72. Schéma directeur de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou.
73. Plan d'aménagement de la wilaya d Tizi-Ouzou (PAW de TO à l'horizon 2030)

**Sources documentaires :**

74. Ministère des transports [http:// www.ministere-transport.org.dz](http://www.ministere-transport.org.dz)
75. Société nationale de chemins de fer, <http://www.sntf.dz>
76. La présidence de la république, [http:// www.elmouradia.dz/](http://www.elmouradia.dz/) [archive]
77. Direction des Transports de la Wilaya de Tizi-Ouzou (DTW de TO).
78. La Direction des Travaux Publics de Tizi-Ouzou (DTP de TO).
79. Entreprise de transport urbain et suburbain de Tizi-Ouzou (ETUSTO).

## LISTES DES ANNEXES, TABLEAUX, FIGURES ET GRAPHIQUES

Figure 1 : situation du reseau routier en algerie .....	12
Figure 2 : le reseau ferroviaire algerien a l'horizon 2015.....	23
Figure 3 : consistance du reseau routier de la wilaya de TIZI-OUZOU.....	51
Figure 4 : articulation du reseau urbain de la wilaya de TIZI-OUZOU.....	55
Figure 5 : les principaleux axes roputier reliant la ville de TIZ-OUZOU.....	64
Figure 6 : duree de trajet selon les usager de transport interurbain.....	65
Figure 7 : duree du trajet selon les transporteurs.....	65
Figure 8 : degre de satisfaction du groupe enquete par les structures d'accueil (stations et arrets.....) .....	68
Figure 9 : repartition de l'echantillon des usager selon de genre.....	78
Figure 10 : membre des usager interrog' selon le lieu de residence.....	80
Figure 11 : la demande de btransport interurbain selon la tranche d'ge et la profession des usagers.....	81
Figure 12 : mobilité et demande de transport interurbain selon le motif de deplacement.....	82
Figure 13 : moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers .....	83
Figure 14 : fréquence d'utilisation de transport interurbain.....	84
Figure 15 : le maillage du reseau routier de votre ligne parrait-il suffisant ?.....	85
Figure 16: opinion des usagers sur la qualité du maillage du reseau routier.....	85
Figure 17 : opinion sur les travaux sur le reseau routier.....	87
Figure 18 : opinion des usageers sur la qualité des moyens de transport.....	87
Figure 19 : opinion des usagers sur les tarifs de transport .....	88
Figure 20 : opinion des transporteurs sur les tarifs de transport.....	89
Figure 21: ets-vous satisfait de l'organisation du transoport interurbain de la wilaya de TIZ- OUZOU ?.....	90
Figure 22: qualité des moyens de transport.....	91
Tableau 1 : Evolution des indicateurs démographiques de 2000 à 2008 pour l'ensemble de la wilaya de T-O .....	46
Tableau 2 : Projection de la population de la commune de T-O à l'horison 2015 par strate urbaine et rurale estimée sur la base du RGPH 2008.....	47
Tableau 3 : les données démographiques de Bejaia de 2006 au 2014 .....	57
Tableau 4 : les données scolaires de bejaia de 2006 au 2014 .....	59
Tableau 5 : Etat des lignes reliant T-O à arrétées le 10/08/2015Bejaia.....	66
Tableau 6 :Répartition de la de mande de transport interurbain selon la tranche d'âge et la proffession .....	81
Tableau 7 : Moment de travail plus par les transporteurs.....	84
Tableau 8 :Opinions des transporteurs sur le coût des moyens de transport .....	89
des transporteurs sur les coûts des moyens de transport .....	98
Annexe 1: Questionnaire relatif au transport interurbain et réseaux de villes dressé aux usagers.....	99
Annexe 2: Questionnaire relatif au transport interurbain et réseaux de villes dressé aux transporteurs.....	101
Annexe 3: banque de données sur le réseau routier de T-O.....	103

Annexe 4: Listes des lignes urbains et suburbains arrêtées le 11/10/2015.....106

## **TABLE DES MATIERES**

<b><u>REMERCIEMENTS</u></b> .....	<b>5</b>
<b><u>INTRODUCTION</u></b> .....	<b>1</b>
<b><u>Chapitre I :</u></b> .....	<b>6</b>
<b>SECTION 01</b> aperçu historique de service public de transport.....	<b>6</b>
1-1 historique.....	6
1-2 les grandes étapes de la réglementation de transport en algerie.....	7
1-2-1 la période de 1967 a 1988.....	7
1-2-2 le période de 1988 a 2001.....	7
1-2-3 la période de 2001 a ce jour.....	8
1-3 la définition du transport.....	10
<b>Section 02 :</b> fonctionnement de service public de transport interurbain.....	<b>13</b>
2-1 le concept de service public.....	13
2-2 les principes de service public.....	15
2-2-1 le principe de continuité.....	15
2-2-2 le principe d'égalité.....	16
2-2-3 le principe d'adaptabilité ou de mutabilité.....	16
2-3 les différents réseaux de transport en Algérie.....	17
2-3-1 les réseaux de transport rurales.....	17
a- mobilité.....	17
b- infrastructure.....	17
2-3-2 le réseau de transport urbain.....	12
2-3-3 le réseau de transport interurbain.....	19
<b>Section 03</b> l'organisation institutionnelle de service public de transport interurbain.....	<b>19</b>
3-1 définitions de transport inter urbain .....	19
3-2 les modes de transport interurbain.....	20
3-2-1 le transport routier.....	21

3-2-2 le chemin de fer.....	22
3-2-3 le transport maritime.....	23
3-2-4 le transport fluvial.....	24
3-2-5 le transport aérien.....	24
3-3 le cadre organisationnel des transports interurbain en algérie.....	25
3-3-1 le role des institutions ministérielle .....	25
a- le ministère des transports .....	25
b- le ministere des travaux public.....	28
c- le ministère de l'habitat et de l'urbanisme .....	29
d- le ministère de commerce .....	29
3-3-2 la place et role de divers autre organisme.....	30
a- la direction de transport de la wilaya.....	30
b- le fond national routier et autoroutier .....	30
c- les collectivités territoriales .....	31
d- le délégation nationale générale de la suret Nationale.....	32
e- .organisme e l'état créé par décision ministérielle.....	32

## **Chapitre II : le ttransport interurbain et le rayonnement des villes .35**

<b>Section1</b> les perspectives de developpement de la notion de la ville.....	35
1-1 la notion de la ville .....	35
1-1-1 apparition des villes.....	36
a- l'effet de la croissance urbaine .....	36
b- les fonctions urbaines .....	36
c- les problèmes urbain.....	36
d- la ville et sa région .....	37
1-2 les villes et les agglomérations en Algérie.....	40
1-2-1 de deux ou plusieurs communes.....	40
1-2-2 d'une seul commune.....	40

1-3 les activités dominantes en ville.....	42
1-3-1 la ville a un role commercial.....	43
<b>Section 02</b> etat des lieux de transport interurbain a TIZI-OUZOU .....	43
2-1 consistances du territoire.....	43
2-1-1 les principaux quartiers.....	44
2-2 le relief .....	45
2-3 le climat.....	46
2-4 les donnes socio-économique.....	46
2-4-1 la démographie.....	46
2-5 le transport .....	48
2-5-1 présentation du réseau de transport .....	48
2-5-1-1 structure et organisation .....	48
2-5-2 infrastructures routières .....	50
2-5-3 transport routier .....	51
2-5-4 transport ferroviaire.....	52
2-5-5 réseau de transport collectif .....	52
a- réseau inter-wilaya .....	52
b- réseau interurbain.....	53
c- réseau rural .....	53
d- réseau urbain .....	53
2-6 l'enseignement.....	53
2-7 le sport .....	54
2-8 le tourisme.....	54
2-9 l'économie.....	54
- TIZI-OUZOU dans la hiérarchie urbaine régionale .....	54
Section 03: caractéristique de la ville de Bejaia et la structuration de son réseau de	

transport interurbain.....	56
3-1 consistances de territoire .....	56
3-2 les donnés socio-économiques de Bejaia.....	56
3-2-1 la population .....	56
3-2-2 économie.....	57
3-2-3 enseignement supérieure.....	58
3-3 le transport .....	59
3-3-1 infrastructure de transport collectif interurbain située au niveau de la ville de bejaia	59
3-3-2 le transport routier .....	60
3-3-3 le transport ferroviaire.....	60
3-3-4 le transport aérien .....	61
3-3-5 le transport maritime.....	62
3-3-6 la présentation de différents réseaux de transport au niveau de Bejaïa .....	62
a- réseau urbain de la ville de Bejaïa.....	62
b- réseau interurbain.....	62
c- réseau rural.....	62
3-3-7 le trafic journalier.....	62
Section 04 : consistance de réseau routier reliant la ville de Tizi-Ouzou a cella de Bejaia..	63
4-1 le projet d'autoroute reliant la ville de Tizi-Ouzou a cella de Bejaia.....	63
4-2 durée de trajet de transport interurbain.....	64
4-3 degré de satisfaction par les structures d'accueil.....	68
<b><u>Chapitre III</u> : le transport interurbain et le réseau de ville : quelle interaction ?.....</b>	<b>711</b>
<b>Section 01</b> le réseau de ville : une volonté périphérique .....	<b>71</b>
1-2 les diverses formes du réseau .....	74
1-2-1 les réseaux institutionnels et la construction du réseau économique.....	74
1-2-2- les réseaux matériels.....	75

Section 02 le rôle operateur de transport interurbain dans le développement de réseau de ville.....	76
2-1 la situation géographique.....	77
2-2 types et nature des relations entre les deux villes.....	77
a- présentation de l'enquête .....	78
b- présentation des questionnaires .....	78
3 résultats sur les caractéristiques de la mobilité et de la demande de transport interurbain...80	
3-1 mobilité et demande de transport interurbain par catégorie socio-économique.....80	
3-2 la demande de transport interurbain par motif de déplacement et mobilité quotidienne...82	
4- niveau de satisfaction de l'offre de transport interurbain a la demande des usagers et des transporteurs .....	85
4-1 degré de satisfaction par réseau routier .....	85
4-2 qualité des moyens de transport.....	87
5 le cout monétaire de transport et la situation actuelle de l'organisation de transport interurbain entre Tizi-Ouzou et Bejaia.....	87
5-1 le cout monétaire de transport interurbain.....	87
5-2 - la situation actuelle de l'organisation de transport interurbain dans la wilaya.....	89
5-2-1 opinion des usagers et des transporteurs sur l'organisation de transport interurbain entre les deux villes.....	90
6 les relations de types administratifs.....	91
7 les relations commerciales .....	92
8 les relations socioculturelles, religieuse, sportives.....	92
8-1 les rapports sociaux et religieux.....	92
8-2 les relations culturelles et sportives .....	92
Conclusion .....	95
<b><u>Annexe</u></b> .....	<b>989</b>

<b><u>Références bibliographiques.....</u></b>	<b>1088</b>
<b><u>Listes des annexes, tableaux, figures et graphiques.....</u></b>	<b>1166</b>
<b><u>Table des matières.....</u></b>	<b>118</b>