
Tizi-Ouzou, pôle génératrice de déplacements

Dahbia AKKACHE-MAACHA*

Introduction

Le transport urbain est une activité de production de service qui réunit les moyens humains, matériels tels que l'infrastructure, les véhicules, les techniques d'exploitation et la réglementation. L'insuffisance des transports est un critère de sous-développement. Les besoins de transports ont augmenté pour les catégories sociales aussi diverses que les travailleurs d'entreprises, les fonctionnaires, les écoliers, les lycéens et étudiants en nombre sans cesse croissants, à ceux-là s'ajoutent d'autres besoins de transport pour des raisons commerciales et de loisirs de la population.

L'espace urbain est, en principe, un lieu de communication et de rencontre de l'offre et de la demande qui nécessite une certaine perméabilité pour être ouvert aux échanges mais ne doit pas être submergé par des flux ; et le problème de transport est directement lié à ceux de la localisation des résidences et celle des activités.

Vu les difficultés de transport qu'ont vécu les passagers face à une situation considérée comme ne pouvant plus être prise en charge par les seuls moyens de transport des entreprises publiques, l'Etat a fait appel à l'entrée sur le marché des entreprises privées de transport. En effet, dans le cadre du processus de libéralisation de l'économie nationale, le gouvernement promulgue la loi 88-17 du 10 mai 1988 relative à l'orientation et l'organisation des transports terrestres¹. Cette loi représente un instrument juridique lié au processus de privatisation des transports de voyageurs en Algérie.

* Enseignante-Chercheure à l'Université de Tizi-Ouzou.

¹ Journal officiel de la république algérienne n° 10 du 07 mars 1990.

Mais pourquoi un tel recours au secteur privé ? M. A. Isli l'explique par « la régression des parcs de véhicules et de financement du renouvellement des parcs publics avec pour conséquence la hausse accélérée des tarifs et la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public si sensible à tout point de vue, économique, social et politique »².

1. Quelle est donc l'appréciation générale du transport urbain et de la circulation à Tizi-Ouzou ?

La direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou constate une amélioration sensible du transport dans la ville de Tizi-Ouzou grâce aux 65 autobus et 660 taxis qui desservent dans toutes les directions périphériques de la ville³. Le tableau suivant nous renseigne sur le réseau existant au sein de cette ville.

Tableau 1 : Le réseau de transport urbain par bus

N° de la ligne	Origine/Destination	Longueur du trajet (km)	Tarif (en DA)	Nombre d'opérateurs	Nombre de bus	Places offertes par bus	Nombre de rotations par jour
Ligne 1	Bouhinoune	02	15	28	36	3636	06
Ligne 2	Béni-Douala	02	15	08	19	1919	06
Ligne 3	Timizart-Loghbar	02	15	01	10	1010	06
Total		06	45	37	65	6565	18

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2012.

L'importance du transport en autobus dans les déplacements permet de desservir trois lignes : Bouhinoune, Béni-Douala et Timizart-Loghbar ; 6 565 places sont proposées aux voyageurs dont 3 636 places sont offertes en direction de Bouhinoune. Cependant, cette importance relative de l'offre s'est trouvée confrontée à une demande dont l'accroissement fut rapide sous l'effet de la croissance urbaine.

Les lignes desservies par taxis collectifs sont au nombre de cinq : la Sonade, l'Artisanat, l'ancienne gare routière, le Sud-Ouest et celle existant à proximité du marché. Pour ce qui est des taxis individuels, on

² Isli, M. A., *L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie*, in Chanson-Jabeur, Ch. et Musette, S., (dir.), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, CREAD, 2002, p. 20.

³ Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, juillet 2012.

dénombré 16 stations. Le nombre de voyageurs transportés par taxis (collectifs et individuels) et par bus est respectivement de 49 125 et 20 910 passagers à raison de cinq rotations par jour⁴.

Malgré les moyens de transports accrus, ils restent toujours insuffisants, notamment vers la Haute-ville et M'Douha, vu les flux importants de personnes qui convergent vers le chef-lieu régional. Selon l'enquête menée par N. Aït Seddik et S. Sbihi, « 64 % des personnes interrogées ont préféré les taxis collectifs pour leur rapidité, mais la qualité du service offert est loin d'être satisfaisante à cause de l'irrégularité aux heures de pointe. Seulement 22 % des passagers enquêtés déclarent utiliser l'autobus comme moyen de transport urbain ; ce dernier est qualifié de fatiguant à 80 % car la durée du trajet, comparée à la distance parcourue, est longue à cause des encombrements, de l'indiscipline des piétons, de l'état des trottoirs et du commerce informel »⁵.

Pourtant, « circuler » est une des trois fonctions (les deux autres sont les fonctions de production et de loisir) principales que doit remplir chaque ville. Le déplacement de la population représente un problème sérieux tant pour les habitants que pour les responsables municipaux.

La réalité quotidienne de Tizi-Ouzou témoigne d'une situation confuse à cause de l'importance des flux migratoires (environ 500.000 habitants le jour et 100.000 le soir⁶) qui ont provoqué une saturation de l'espace et des infrastructures de la « capitale » régionale. Au niveau régional, Tizi-Ouzou exerce une attractivité directe sur les wilayas limitrophes : Alger, Boumerdes, Bouira, Béjaïa, etc.

2. Quelles sont les retombées de la croissance urbaine ?

La ZHUN Sud (appelée communément la Nouvelle-Ville) a été construite pour mieux répondre à la demande en habitat (45 000 habitants). Sauf que dans cette zone, l'implantation d'équipements d'accompagnement et de services n'a pas suivi. Par ailleurs, des coopératives immobilières s'implantent au centre et à la périphérie de la ville (Est, Ouest, Sud), c'est-à-dire, là où il y a une poche vide.

Ces nouvelles extensions rendent la mobilité difficile ; les équipements et services ont du mal à suivre ces recompositions urbaines. Les infrastructures existantes (prévues pour 90 000 habitants) étant

⁴ *Idem*.

⁵ Aït Seddik, N. et Sbihi, S., « Le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou », Master, UMMTO, 2012, p. 8 et suivantes.

⁶ RGPH, 2008.

saturées à cause de l'étalement urbain ; c'est pour cette raison qu'il est impossible dans l'immédiat de répondre à une demande accrue en transport urbain.

Le plan de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou favorise l'extension de la ville à travers ses périphéries Est, Ouest et Sud. En effet, la sectorisation du chef-lieu de la wilaya intègre les agglomérations secondaires de la commune telles que Boukhalfa et Redjaouna au Nord-Est, Sikh Oumeddour à l'Est et Bouhinoun et Hasnaoua au Sud.

Le plan de transport tel que définit par la wilaya en 2010 prévoit trois (03) nouvelles gares :

a- la gare dite du « Pont de Bougie » pour accueillir les voyageurs venant de Tigzirt, Azeffoun, Azazga, Larbaâ-Nath-Irathen ;

b- la gare dite « Route de Béni-Douala » devant accueillir les voyageurs de Béni-Douala, Ouadhias, Aïn-El-Hammam, Béni-Yenni, Larbaâ-Nath-Irathen, ... ;

c- la gare de « Kaf Nadjaâ » venant du Sud de la wilaya, du Sud Est ou du Sud Ouest.

La gare routière actuelle devrait accueillir les voyageurs de l'Ouest de la wilaya.

Les trois (03) gares sont sous- dimensionnées et n'offrent aucun service aux voyageurs : toilettes publiques, abribus, sécurité, restauration, cafétéria, arrêt pour voitures privées, etc.

Tableau 2 : Répartition de la population de l'agglomération de Tizi-Ouzou en 2008 par secteur

Secteur	Identification des quartiers	Population en 2008	En %
1	Centre-ville	3432	2,33
2	Wilaya, daïra, Monuments aux morts, lotissement Hamoutène	35 107	23,85
3	Hôpital Nédir, Complexe omnisports, lotissement Tala	14 357	9,75
4	Université Bastos pôle technologique, lotissement Tassada	8 673	5,89
5	Nouvelle-Ville, Cité Boudiaf, Cité 450 logements, lotissement Bouhinoun	20 819	14,14
6	Université Hasnaoua, lotissement Veuve Amirouche, Cité les Genêts, Hôtel Lala Khedidja	13 580	9,29
7	Cité du 20 Août, Cité 11 décembre, Cimetière Chrétien, Cité des jardins, marchés de gros	5 476	3,72
8	Gare SNCF, lotissement Sud-Ouest, Parc communal, Naftal	6 189	4,20
9	Lycée El-Khansa, gare routière, Accadémie Total	39 561	26,88
		147 193	100,00

Source : CNTC SPA-Boumerdes, « Plan de transport de la Wilaya de Tizi-Ouzou », Direction des transports, Août 2009.

Les secteurs 9, 2 et 5 concentrent respectivement 26,88 %, 23,85 % et 14,14 % de la population soit 65 % du total. Deux cent vingt-neuf (229) taxis collectifs sont mobilisés sur la ligne n° 2 « l'Artisanat- Nouvelle-Ville », pour assurer en particulier les besoins de déplacements des 14 282⁷ lycéens et collégiens, des fonctionnaires et des citoyens, d'une manière générale. L'agglomération de Tizi-Ouzou est le pôle de concentration de la population et des infrastructures d'équipement et de services. Les effectifs scolaires et universitaires progressent d'une manière très significative ; l'université de Tizi-Ouzou, à elle seule, accueille 55 000 personnes dont 49 000 étudiants, 2 000 enseignants et 4 000 techniciens et administratifs, ouvriers et gardiens.

La commune de Tizi-Ouzou, avec son grand pôle industriel de Oued-Aïssi et ses établissements universitaires, concentre l'essentiel des services, des administrations, des activités socio-économiques et commerciales. Elle reste le pôle le plus attractif, suivie des localités situées le long de la R. N. 12 telles que Azazga (37 263 habitants), Draâ-Ben-Khedda (36 474 habitants), Fréha (28 814 habitants), Tadmaït (25 873 habitants)⁸.

L'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest rend donc les déplacements difficiles. L'étalement urbain qui a rattrapé les communes suburbaines (Béni-Zmenzer, Tirmitime, Draâ-Ben-Khedda, Béni-Aïssi, Aït-Aïssa Mimoun, etc.), rallonge la mobilité quotidienne qui se complexifie, s'intensifie et maintient ces nouvelles extensions dans la dépendance du centre-ville de Tizi-Ouzou.

L'offre de transport n'arrive plus à répondre à la demande, la commune commence à s'essouffler : extension de l'habitat précaire sur les franges de la ville comme à Chaaïb, Oued-Aïssi. Malgré l'existence des dispositions réglementaires de l'habitat remontant à 1985, on assiste à la naissance de nouvelles zones d'habitat précaire. L'échec des plans d'urbanisme est évident, aucun plan n'a pu être conduit à terme.

3. L'offre de transport urbain

« L'offre de transport urbain désigne l'ensemble des infrastructures et équipements (voies, stations, arrêts, gares, et parc roulant) mis à la

⁷ Document de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009, p. 80.

⁸ RGPH, 2008.

disposition des usagers pour leurs besoins de déplacement à l'intérieur de la ville »⁹.

Depuis la mise en place d'un dispositif des micro-entreprises au profit des jeunes, on enregistre un nombre important d'entreprises opérationnelles dans le secteur de transport. Les fourgons, les minibus sont les moyens les plus remarquables dans les différentes stations de la ville. Le tableau suivant nous renseigne sur la situation du parc véhicules selon le type et l'âge.

Tableau 3 : Situation du parc de véhicules selon le type et l'âge

Types de taxis Age	Taxis individuels	Taxis collectifs	Taxis collectifs inter wilaya	Fourgons
Moins de 5 ans	129	114	69	0
De 5 ans à 9 ans	159	141	55	67
De 10 ans à 14 ans	244	108	34	494
De 15 ans à 19 ans	307	178	134	600
Plus de 19 ans	449	44	261	57
Total	1 288	485	578	1 218

Source : Direction des transports, Wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Le nombre de taxis individuels est important, soient 1 288 taxis dont 449 ont plus de 19 ans d'âge. Les fourgons (« Bourbous » en kabyle, ou chenilles) occupent la deuxième place du parc roulant, soient 1 218 unités dont 600 ont entre 15 ans et 19 ans d'âge. Il n'y a pas de fourgons en circulation de moins de cinq ans. Les taxis collectifs inter-wilaya sont nombreux, mais ils sont dans un état vétuste ; ce qui n'exclut pas les pannes répétées et le risque d'exposer les voyageurs aux accidents de circulation. Il n'existe pas de taxis collectifs intra-urbains ; ils sont remplacés par les fourgons et les minibus.

On peut dire que l'aspect quantitatif de l'offre de transport urbain peut être considéré comme étant réglé avec la mise en circulation d'un nombre considérable de véhicules, mais se dessine autour des insuffisances de la qualité du service : manque de formation des transporteurs, manque d'hygiène, non respect des horaires et des arrêts, de nombreux accidents. Les diverses incitations (aides, prêts sans intérêts, exonérations fiscales...) pour l'encouragement de la création des micro-entreprises expliquent la volonté des pouvoirs publics de réduire un tant soit peu, le

⁹ Khaladi, M., *Analyse du système de transport urbain dans une ville moyenne : cas de Béjaïa*, in Chanson Jabeur, Ch. et Musette, S. (dir.), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, CREAD 2002, p. 110.

taux de chômage qui a été estimé à 18 % en 2010 dans la wilaya de Tizi-Ouzou. En effet, dans le cadre de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ), 3 849 porteurs de projets étaient intéressés par ce secteur.

C'est de cette manière que le secteur transport de voyageurs a capté l'attention des 1597 micro-investisseurs pour les nombreux avantages qu'il offre : un minimum d'équipement (un minibus, un microbus ou fourgon aménagé) et un minimum de savoir-faire attesté par l'obtention du permis de conduire en transport en commun. Par contre, pour les élus municipaux, comme nous l'avons déjà dit, leur seul but est de lutter contre le chômage qui touche une grande partie des jeunes. C'est donc une sacrée chance pour tout jeune voulant sortir de la spirale de l'oisiveté, car c'est très facile de se voir délivrer par le service de la wilaya une autorisation d'exploitation.

Voilà comment le réseau de transport s'est développé, non pas pour répondre aux besoins en transport des voyageurs mais pour lutter contre le chômage. Très vite, la circulation devient problématique et l'APC de Tizi-Ouzou doit prendre à bras le corps le problème de la circulation, des hommes, des marchandises ... Parmi les points noirs de la circulation, on peut relever le non-respect des horaires, la circulation perturbée, la conduite dangereuse. Toutes ces économies externes négatives ont forcé la ville de Tizi-Ouzou, par le biais de la direction des transports, à établir un énième plan de circulation qui est en voie de réalisation.

En ce qui concerne le réseau routier, eu égard à la contrainte du relief accidenté, les rues sont tracées là où elles sont réalisables et non là où elles doivent l'être. Le réseau de transport n'a pas été accompagné du mobilier urbain nécessaire, tels que les abribus qui doivent être plantés sur les trottoirs, les stations, et les signalisations¹⁰. Dans ces conditions, les véhicules observent les arrêts sur la voie gênant réellement la circulation.

Le chargement et le déchargement des passagers se fait sur la voie publique ou la chaussée, il n'y a ni les horaires ni les noms des arrêts. A priori, la notion de service public n'est pas présente dans la mentalité de tous les transporteurs ; dès que la demande baisse (c'est-à-dire à partir de 18 heures), on rentre au garage...

Il faut donc « assurer un service urbain régulier, c'est-à-dire assurer un service continu tout au long de la journée et répondre à des besoins spécifiques : le service continu est indispensable pour assurer aux usagers

¹⁰ Nous avons observé sur le terrain, que ce mobilier urbain est en cours de réalisation.

une garantie d'offre et une sécurité quelles que soient les circonstances »¹¹.

Le réseau est sous-utilisé, il y a lieu d'améliorer le service avec moins de moyens car ce n'est pas le nombre pléthorique de véhicules qui fait la qualité du transport urbain. Ces transporteurs, en surnombre, travaillent de manière anarchique ; le nombre élevé d'opérateurs implique un manque de qualité dans le service rendu aux clients parce que l'accès à la profession semble facile en l'absence d'obstacles qui peuvent servir à choisir les bons transporteurs. Depuis 2009, l'APC a créé une régie communale de transports urbains (Etablissement de Transport Urbain de Tizi-Ouzou), dotée d'une flotte de 40 autobus.

Grosso-modo, la situation du transport urbain à Tizi-Ouzou n'est en fait que la conséquence d'une libéralisation faite pour répondre au besoin pressant de la résorption du chômage ; le nombre de transporteurs et la qualité du transport le montrent aisément.

Les responsables municipaux avaient agi comme si l'offre de transport ne se détermine que par la disponibilité d'un nombre de véhicules introduit dans la circulation. A ce niveau d'analyse qu'en est-il de la demande ?

4. La demande de transport urbain

Le prix, la vitesse, la qualité du service et le respect de la réglementation sont les principales caractéristiques de la demande en service de transport. L'offre de transport urbain répond à une demande émanant des clients ou usagers. Plusieurs facteurs déterminent cette demande dont les principaux sont la longueur du trajet, les motifs du déplacement, la disponibilité des moyens de transport et les tarifs pratiqués.

4.1. La longueur du trajet

L'absence de l'élaboration d'une véritable stratégie de transport et de déplacement de la ville a lourdement pesé sur la demande en transport urbain. Les pouvoirs publics se sont contentés de faire face à la demande en logement sans pour autant se soucier des enjeux économiques de la ville. L'urbanisation anarchique de la ville a généré une offre pléthorique sur certaines lignes et une absence quasi-totale de moyens de transport sur d'autres ; ce qui empêche, en fait, l'accès rapide des individus résidant à la périphérie aux biens et services disponibles au centre-ville.

¹¹ Gargaillo, L. et Planche, O., *Les transports interurbains : des transports pour demain*, Paris, Celse Les Presses du Management, 1994, p. 67.

Pour faire face à cette situation, la direction des transports a mis en place 18 opérateurs privés dont la capacité de chaque bus varie de 70 à 100 places. Depuis le mois de mars 2009, une entreprise de transport est entrée en activité, ses services sont assurés par 40 bus desservant six lignes.

4.2. Les motifs de déplacement

Les raisons qui peuvent amener un individu à emprunter un transport en commun sont l'école et les déplacements professionnels ; ces déplacements sont dits « obligés ». A ceux-là, s'ajoutent des déplacements de « services » car il n'y a pas que la population résidente qui emprunte le réseau de transport urbain, il y a également les non-résidents qui s'y rendent chaque jour à partir des communes les plus reculées sollicitant les services spécialisées (hôpital, polyclinique, maternité, avocat, bureaux d'études, université, écoles privées, boutiques de luxe, ...).

La localisation des infrastructures sociales a contribué aussi aux motifs de déplacement de la population. Leur concentration dans la ville de Tizi-Ouzou s'est faite au détriment des autres agglomérations de la région kabyle. On relève aussi des contraintes de déplacement pour les soins hospitaliers qui posent un véritable problème de distance.

En somme, les motifs de déplacement peuvent être le travail, le marché, le shopping, les affaires administratives, les loisirs, les visites familiales. Les déplacements pour le travail sont les plus dominants. Leur ampleur est liée à l'étalement urbain ; aux heures de pointe, ces déplacements créent la congestion ; toutes les entrées et sorties de la ville de Tizi-Ouzou sont paralysées. A titre d'exemple, un taxi urbain « collectif ou individuel » empruntant n'importe quelle artère menant au centre-ville met 1 heure à 1h 30 pour arriver à destination.

Il arrive que des clients descendant du taxi avant qu'ils n'arrivent à destination, car il est plus rapide de marcher à pied que d'emprunter les transports urbains entre 7h 30' et 9h du matin et entre 12h-14h et 15h-18h¹². Nos observations sur le terrain nous amènent à constater un certain déséquilibre entre la localisation des activités économiques (Cotitex,

¹² Enquête de terrain Mai- novembre 2006. L'université de Tizi-Ouzou est répartie sur plusieurs sites de la ville : Hasnaoua I, Hasnaoua II, Bastos, Boukhalfa, Oued -Aïssi, Tadmaït, l'habitat, Tamda. Ces différents sites abritent des étudiants qui ne sont pas logés dans les résidences universitaires. Ils utilisent donc les transports urbains. A cela s'ajoutent les travailleurs, les enseignants et les fonctionnaires de l'université qui se déplacent avec leurs véhicules personnels et dans les transports de l'université, ou vont au travail à pied grâce à la proximité entre le lieu de travail et leur domicile.

Orlac, zones d'activités à Draâ-Ben-Khedda, le complexe d'Azazga, la zone industrielle à Oued-Aïssi, les directions régionales au centre-ville ainsi que les sièges administratifs) et le lieu de résidence des travailleurs. Ce déséquilibre a une incidence directe sur le déplacement des travailleurs vers leur lieu de travail.

À pied grâce à la proximité entre le lieu de travail et leur domicile.

4.3. La disponibilité des moyens de transport

Les déplacements urbains supposent le recours à différents moyens de transport, outils de la mobilité et de l'échange. L'infrastructure de transport est donc un élément fondamental de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire.

Cependant, le développement économique, la répartition des commerces et services et de l'industrie, l'agencement des quartiers, l'étalement de l'espace, la séparation des lieux de travail et de l'habitat imposent le déplacement des personnes et les mouvements de marchandises.

« Les conditions de la circulation, c'est-à-dire l'accessibilité à la ville, les relations intra-urbaines et la connexion avec l'extérieur reposent sur des moyens de transport individuels et / ou collectifs, privés et publics et des voies dans la qualité dépend, dans toutes les villes, de leur position d'éléments naturels »¹³.

« L'exploitation des transports collectifs urbains (transport de personnes) peut se faire en gestion directe par les collectivités, en régie, ou confiées à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de convention, ce qui a entraîné une amélioration quantitative de l'offre »¹⁴ souligne P. Laborde.

Les transporteurs du secteur privé ont satisfait les besoins essentiels de mobilité pour la majorité des résidents et des visiteurs. Leurs contributions sont devenues donc primordiales pour le fonctionnement de la ville de Tizi-Ouzou. Sans oublier de signaler que le secteur transport a permis de créer des emplois occasionnés par la capacité réduite des véhicules (dont le nombre de places varie de 5 à 24) et a multiplié l'offre en desservant les quartiers et le centre-ville du chef-lieu régional. Ce secteur de transport urbain a généré des revenus immédiats et cela a induit une augmentation accrue en nombre de véhicules en circulation.

¹³ Bennoui, F., *Les transporteurs ruraux facteur de développement dans la daïra de Blida*, in Dorier – Apprill, E. (dir.), *Ville et environnement*, Paris, SEDES, 2006. p. 145.

¹⁴ Laborde, P., *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, Nathan, 1989, p. 134.

5. Les modes de transport

Antérieurement à 1988, le transport collectif public a dominé le système de déplacement dans la ville de Tizi-Ouzou, mais il a perdu son influence après la libéralisation du marché des transports et ensuite à la liquidation de l'Entreprise Communale de Transport (ECOTRAP) qui fonctionnait grâce à la participation financière publique. Après la dissolution de cette entreprise, son personnel a procédé à l'acquisition du matériel roulant pour échapper au licenciement d'une part, et profiter du prix de cession des trolleybus, d'autre part.

Depuis le transfert du patrimoine de l'ECOTRAP au secteur privé, le transport en commun privé, qui s'effectue en autobus, entre en concurrence avec le transport privé de taille réduite (minibus, taxis collectifs, taxis individuels, fourgons-aménagés) qui occupe une place très importante voire prédominante dans la ville de Tizi-Ouzou.

Le transport par taxi « est pris en charge par le secteur privé en faisant l'attribution d'une réglementation spécifique en matière d'attribution des licences d'exploitation (décret 86-287 du 09 décembre 1986), du fonctionnement général (arrêté du 08/08/1993) et de la tarification (arrêté du 04/07/1994)¹⁵ ».

Le transport privé désigne « les opérateurs de véhicules à la propriété atomisée et aux modalités de gestion décentralisées auprès des équipages (chauffeurs, receveurs) et non soumises à une comptabilité officielle »¹⁶ d'où l'absence de billetterie qui est le seul moyen de connaître la recette moyenne. Le nombre de chauffeurs de taxis est de 3 581 dont 12 doubleurs. Sur les 13 595 licences attribuées, 3 569 sont exploitées. Ces conducteurs ont entre 6 à 15 ans d'ancienneté dans la profession¹⁷. La caractéristique de ce type de transport est son atomicité ; les véhicules exploités sont de faibles capacités, ils regroupent la gamme suivante :

a- les minibus de 30 à 40 places ou les microbus d'une douzaine de places ;

b- les taxis urbains collectifs de 4 à 6 places, utilisant des voitures particulières et ils circulent en nombre très important à l'intérieur du périmètre urbain et à la périphérie ;

¹⁵ Isli, M. A., *L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie*, in Chanson-Jabeur, Ch. et Musette, S. (dir.), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, CREAD, 2002, p. 22.

¹⁶ Godard, X., *Les Transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud*, in Apprill, E. D. (dir.), *Ville et environnement*, Paris, SEDES, 2006, p. 180.

¹⁷ Chiffres donnés par la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

c- les taxis individuels assurant des courses à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville. Par ailleurs, une station située en face de la gare routière comprend un grand parc de taxis, exploitant les lignes de grandes distances (Alger, Ouargla dont Hassi Messaoud, Blida, Béjaïa, Boumerdes, Rouiba, Bordj-Ménaïel, Dellys, Bouira, Tipaza, Oran, ...) ¹⁸;

d- les autobus : 48 autobus (dont 18 appartiennent au secteur privé), assurent le transport public. L'Etablissement de Transport Urbain de Tizi-Ouzou (ETUTO) a préféré faire

Ses débuts avec quelques lignes seulement selon une plage horaire se situant entre 5 h du matin jusqu'à 20 h du soir. D'une capacité de 100 places, ces navettes offrent toutes les commodités requises pour le mini trajet urbain. La mission première de l'ETUTO étant de « ramasser » les flux des voyageurs qui rallieront le centre-ville en direction des gares intermodales que la direction des transports est en train de construire à la périphérie de la ville. L'ETUTO est appelé à moyen terme à transporter quelque 30 000 passager par jour¹⁹.

Le plan de circulation établi initialement n'a jamais été respecté par les 680 chauffeurs de taxis qui assurent un seul axe, celui de la nouvelle-ville artisanat. Les usagers désirant se rendre à la périphérie sont pénalisés. Pour faire face à ce problème, un nouveau plan de circulation connaîtra une nouvelle organisation et devra concerner les transporteurs par autobus et taxis (collectifs et individuels). De nouvelles lignes de transport et de stations seront créées à l'intérieur de la ville de manière à ce que toutes les cités et artères soient desservies.

A partir de chaque station, les taxis feront des rotations, en prenant un itinéraire défini pour revenir au point de départ. Afin de régulariser le transport, chaque taxi sera identifié à sa nouvelle station par un numéro, et ce, pour que le transporteur respecte la station et l'itinéraire qui lui sont attribués.

Pour le transporteur urbain par autobus, le nouveau plan inclura sept (07) stations, les autobus feront des rotations en circuit fermé (voir tableau en annexe).

L'autobus est le véhicule le plus couramment utilisé pour assurer le transport collectif en milieu urbain et il constitue d'ailleurs le mode exclusif de la plupart des réseaux.

Quant aux taxis individuels de la ville de Tizi-Ouzou, ils seront affectés vers 17 nouvelles stations érigées entre le centre- ville, la nouvelle- ville, M'Douha, la haute- ville et le lotissement Sud- Ouest.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Le nouveau plan de circulation intégrera la régulation de toutes les aires de stationnement pour éradiquer les parkings payants aménagés illégalement à travers toutes les ruelles de la ville. Les responsables locaux doivent se pencher sérieusement sur le problème de congestion de circulation à commencer par le transport suburbain. Plus tard, avec la construction des gares prévues, « toutes les stations de fourgons seront délocalisées vers sites, et les transporteurs urbains feront la liaison à partir de ces stations vers le centre-ville »²⁰.

Hélas, pour l'instant, les élus locaux ont réglé le problème de transport mais pas celui de la circulation. L'absence d'aires de stationnement et leur matérialisation provoque un sérieux encombrement et contraint les fourgons et les taxis à s'arrêter n'importe où : c'est un défi majeur que doit relever l'APC de Tizi-Ouzou pour régler le problème de circulation qui affecte la ville de Tizi-Ouzou, notamment dans ses principales artères.

La diffusion du transport par taxis collectifs ou individuels s'est généralisé à partir des années 90 pour absorber le sous-emploi des jeunes ruraux ou citadins, particulièrement les sans emplois, encouragés dans le cadre de l'ANSEJ avec l'achat du véhicule approprié pour le transport. Cette offre de service peut constituer une source de revenus qui entrent dans le budget des municipalités organisant autour d'elle cette activité de transport.

Plusieurs transporteurs travaillent en ville ; 3 468 cartes professionnelles ont été établies jusqu'au 30/06/2009. A côté des moyens de transport collectifs, deux autres moyens de transport individuels sont à dénombrer : la marche à pied et l'automobile.

a- la marche à pied : les résidents effectuent leurs déplacements à pied pour aller au travail, faire le marché, rendre visite aux proches, se rendre à l'école, se promener en ville, recevoir des soins. C'est un mode de transport rapide pour les citadins car le temps de déplacement moyen à pied se situe entre 5 à 60 minutes selon les quartiers ;

b- l'automobile : elle a joué un rôle crucial dans l'avènement d'une mobilité urbaine généralisée. G. Dupuy souligne que « la voiture est urbaine en ce sens qu'elle est moyen de liaison avec la ville (ou le bourg), instrument de désenclavement, d'urbanisation du mode de vie rurale »²¹. La motorisation est une condition de l'accès du milieu rural à la modernité. On remarque un usage accru de l'automobile au détriment des

²⁰ Information recueillie auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

²¹ Dupuy, G., *L'auto entre ville et campagne*, in Chanson-Jabeur, Ch. et Musette, S. (dir.), *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, CREAD, 2002, p. 374.

transports collectifs. Cet accroissement du nombre de véhicules individuels en circulation s'explique par l'octroi des crédits pour l'achat de voitures par les banques d'une part, la présence de concessionnaires pour toutes les marques de voitures étrangères connues (Renault, Peugeot, Toyota, Chevrolet, Daewoo...) d'autre part, et les autorisations d'importation de véhicules de moins de trois ans.

Nous assistons, depuis quelques années, au « grignotage progressif » des transports collectifs par l'automobile où plusieurs foyers possèdent 4 à 5 voitures ! Nous observons une montée progressive du poids de la voiture particulière. La bi-motorisation, voire la multi-motorisation, est en train de voir le jour.

Les transports en commun ou transports collectifs, subissent encore la concurrence déloyale du secteur informel. Les clandestins sont des transporteurs qui ne sont pas soumis aux règles formelles de gestion (comptabilité, paiement des impôts, paiement des cotisations sociales, temps de travail, établissement de carte d'itinéraire) et il n'y a aucune règle juridique qui les lie à la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou. Ils échappent donc à l'autorité des pouvoirs publics à cause de la faiblesse du dispositif institutionnel de gestion des transports et de la circulation.

Le transport informel par taxi s'est développé (mais nous ne pouvons pas l'apprécier à sa juste valeur par faute d'enquête sur le terrain) à cause des opérations de licenciements des travailleurs ou ceux qui ont un bas salaire, cela constitue un revenu d'appoint de leur activité principale. Cette catégorie de personnes sont, généralement, des chefs de familles qui ont besoin de ressources financières pour subvenir aux besoins de leur progéniture.

Cependant, pour mettre fin à ce type de transport, la loi 87-89 du 10 / 02 / 1987 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de la circulation routière a régi les infractions et les sanctions qui seront sous le contrôle des agents habilités à constater ces infractions : contrôle des autorisations d'exploitation sur la présentation par le transporteur d'une carte d'itinéraire. Le transport clandestin n'a pas totalement disparu ; la bicyclette, la moto, la mobylette... n'existent pas à Tizi-Ouzou. Son relief ne s'y prête pas ; l'habitude n'existe pas non plus.

6. Transport et organisation de l'espace

Le système de transport dans le chef-lieu régional est décomposé en trois modes soit la marche à pied, l'utilisation du véhicule particulier et les transports collectifs soit par taxis ou par autobus. Face à ces différents

modes de transport, la réalité quotidienne à Tizi-Ouzou témoigne d'une situation confuse à cause d'une politique urbaine désarticulée où les infrastructures sont saturées, conjuguées à un déséquilibre entre le centre et la périphérie. En tant que chef-lieu de wilaya, la ville de Tizi-Ouzou accueille chaque jour des flux de personnes et de marchandises toujours croissants. La voirie héritée est de plus en plus inadaptée aux besoins vu l'ampleur des flux jusque-là inconnue occasionnée par le développement croissant de la motorisation pour les déplacements quotidiens et le nombre de personnes en mouvement.

L'encombrement des principales artères de la ville (Avenue Abane Ramdane, Carrefour Makhlof, rue Khodja Khaled, boulevard Belhadj, rue Lamali Ahmed, rue des frères Beggaz, carrefour du 20 Avril, rue des frères Mankour, carrefour M'Douha) est généré par la circulation automobile. L'augmentation de la circulation et la saturation des voies ont conduit les responsables municipaux à trouver des solutions d'adaptation et de restructuration de quelques ruelles à sens unique, de quelques systèmes de signalisation réglés par ordinateur installés dans certains carrefours, particulièrement sujets aux embouteillages, tels que, le carrefour du 20 Avril, le carrefour de la rue Lamali Ahmed, à l'entrée Ouest de Boukhalfa, le carrefour de la gare routière, des 600 logements...

De même, la limitation du stationnement a été la principale mesure instaurée pour dissuader les conducteurs à ne pas solliciter le centre-ville pour garer. Toutes les ruelles situées aux alentours de la Rue principale « Abane Ramdane » sont transformées, par des jeunes chômeurs, en « parkings payants », sans autorisation municipale ! Les prix pratiqués sont en moyenne de 30 DA.

La circulation automobile de l'avenue « Abane Ramdane » peut être limitée par l'amélioration des voiries qui l'entourent et l'aménagement des parkings souterrains. L'APC compte établir un plan de circulation qui renforcera la desserte des transports en nombre suffisant se caractérisant par une grande capacité de transport et un encombrement plus faible.

A cela, s'ajoute l'élargissement des chaussées dans plusieurs quartiers : route de polyvalent, rue des frères Belhadj, l'aménagement des carrefours les plus sensibles : trois trémies ont été réalisées au centre-ville (sur la R. N 12) et une arche au carrefour du 20 Avril sans oublier la rocade sud qui absorbe une partie de la circulation de transit et celle des poids lourds. La rocade nord est en cours de réalisation.

Le plan de circulation actuel compte donner la priorité au transport en commun²² en autobus et trolley car une grande partie des habitants ne disposant pas de véhicules. C'est donc un segment important que les pouvoirs publics doivent prendre en charge en leur assurant un moyen pour se déplacer. L'intérêt général voudrait que la grande majorité des déplacements s'effectue à moindre frais, avec le minimum d'infrastructures, de véhicules, de personnel et d'énergie consommée, c'est-à-dire en utilisant des transports en commun.

Le projet emblématique de prolongement de la voie ferrée Tizi-Ouzou – Oued Aïssi²³, inscrit depuis 1990 n'a jamais trouvé les financements nécessaires à sa réalisation jusqu'à ce qu'il soit enfin repris en 2004. Il a été réceptionné en juin 2010. Cette réalisation va certainement occasionner des économies externes pour les entreprises implantées dans la zone industrielle Aïssat Idir (Oued-Aïssi) et pour le futur pôle universitaire de Tamda.

7. Les coûts de transport

Les coûts de transport sont à la charge des clients. La marche à pied n'occasionne aucune dépense, mais les coûts deviennent importants avec l'automobile. L'usager préfère le transport individuel à cause de sa flexibilité d'utilisation et les charges qui lui semblent supportables (carburant, frais d'entretien et de réparation).

Les coûts dits « sociaux » viennent s'ajouter aux dépenses liées aux transports urbains ; ils se composent des frais de voirie et d'infrastructures, de l'allongement des distances à parcourir qui limite l'efficacité de la couverture dans les quartiers de faibles densités aux déplacements aux heures de pointe, de l'exploitation des services (entretien, réparation, amortissement...), des coûts de la sécurité alors que le prix du billet est estimé à 10 DA / km !, lequel ne permet pas de récupérer toutes ces charges en particulier les frais d'entretien et d'amortissement par les 18 opérateurs privés ; l'ETUTO fixe le prix de sa prestation à 15 DA / km. Le tableau suivant montre parfaitement la vétusté des véhicules de transport appartenant aux opérateurs privés.

²² C'est le mode de circulation, de transport le plus élémentaire ; son efficience, pour le moment, est limitée car il subit tous les inconvénients de la circulation automobile.

²³ L'extension de la voie ferrée Tizi-Ouzou - Oued-Aïssi est d'une longueur de 14,5 km. Elle comporte cinq ouvrages totalisant 600 ml, 3 tunnels, quatre gares dont trois intermodales.

Tableau 4 : Répartition du parc véhicule (autobus) du transport urbain par âge

Age Opérateurs	Moins de 5 ans	De 5 ans à 9 ans	De 10 ans à 14 ans	De 15 ans à 19 ans	Plus de 19 ans	Total
Opérateurs Privés	—	2	8	4	4	18
Opérateur Public (ETUTO)	30	—	—	—	—	30
Total	30	2	8	4	4	48

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou et nos regroupements, Août 2009.

Conclusion

Le fonctionnement urbain, fondé par essence sur des échanges multiples, est à l'origine des flux diversifiés : les migrations de population, les flux de marchandises et les transports sont indispensables aux activités humaines, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, des services marchands ou non. Les déplacements de personnes, d'informations et de biens sont de plus en plus intenses.

La ville de Tizi-Ouzou est marquée par une intense mobilité quotidienne. La municipalité est intervenue pour répondre aux besoins pressants en déplacement de la population par l'ouverture du marché de transport au secteur privé. Soudainement, le parc de véhicule en circulation toutes catégories confondues s'est, considérablement accru.

D'une manière générale, la privatisation des transports urbains a aidé en partie la prise en charge des problèmes de transport, mais ce service public reste toujours insuffisant à cause de l'étalement urbain qui a rattrapé les communes suburbaines, rallongé la mobilité quotidienne et maintenu ces nouvelles formes d'extension dans la dépendance du centre-ville ; cette extension récente de la ville de Tizi-Ouzou a rendu les déplacements difficiles.

La fonction « circuler » doit être prise en compte au même titre que les autres (habiter, travailler, loisirs). Dès lors, la ville doit répondre à chacune de ces fonctions. Le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport est causé essentiellement par l'insuffisance des transports collectifs en temps opportun, au faible équipement des ménages et à l'absence des politiques de transport public. Les règles de circulation y sont rarement respectées ; à cela, s'ajoute le non-respect du tracé des lignes attribuées du fait que des quartiers se trouvent non desservis par le

transport à cause de la dispersion de l'habitat. L'urbanisation désordonnée a occasionné ainsi une inadéquation structurelle des transports urbains avec le développement de la ville.

La congestion du centre a commencé avec la circulation automobile ; la voirie héritée de la période coloniale est de plus en plus inadaptée aux besoins car les flux ont pris une ampleur jusque-là inconnue avec le développement croissant de la motorisation pour les déplacements quotidiens et la masse de personnes en mouvement.

Le parc automobile a augmenté et les servitudes du site aggravent les conditions de déplacement : d'où la congestion du centre-ville ; d'ailleurs à chaque bouchon, les transporteurs empruntent des itinéraires les arrangeant. Les passagers sont les « otages » des transporteurs qui ignorent la notion de service public.

La mise en place d'un nouveau plan de transport dans le chef-lieu régional a porté sur la création de l'ETUTO (Etablissement de transport urbain de Tizi-Ouzou) devenu opérationnel depuis le mois de mars de l'année 2009. Il est également prévu la réalisation de cinq (5) gares intermédiaires. Ce projet générera 1200 emplois dont 800 emplois indirects²⁴, nous rappelle le directeur des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou. La direction des transports a décidé de maintenir le nombre de taxis en service, de bus et de fourgons en activité dans le but de répondre aux flux des voyageurs de onze (11) daïras qui transitent par la « capitale » régionale. Au total, six (6) nouvelles lignes ont été ouvertes en ville et 40 abribus, dont 20 sont déjà réalisés.

Ce nouveau plan de transport permettra-t-il alors de désengorger si peu que ce soit la ville et assurer un transport de masse de qualité, avec le prix abordable de 15 DA. Le transport public permet des densités plus importantes alors que le transport individuel favorise une desserte plus fine des territoires. Les transports en commun permettent également de faciliter la circulation ; ils n'occupent en outre que peu d'espace de stationnement public. La congestion du trafic automobile tend aujourd'hui à considérer les transports en commun comme un moyen de préserver l'espace, notamment en milieu urbain.

²⁴ Information recueillie auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

Bibliographie

- Baïroch, P., *Taille des villes, conditions de vie et développement économique*, Paris, éd. L'école des hautes études en sciences sociales, 1977.
- Bavoux, J. J. ; Beaucire, F. ; Chapelon, L. et Zembri, P., *La géographie des transports*, Paris, éd. Armand Colin, 2005.
- Beaujeu-Garnier, J., *Géographie urbaine*, Paris, éd. Armand Colin, 1995.
- Chanson-Jabeur, Ch. et Musette, S., *Transports urbains et interurbains en Algérie*, Alger, CREAD, 2002.
- Dorrier-Apprill, E., *Ville et environnement*, Paris, éd. SEDES, 2006.
- Chignier-Riboulon, Frank. et M., Semmoud, N. (sous la direction de), « Nouvelle attractivité des territoires et engagement des actions », éd. Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 2007.
- Gargaillo, L. et Planche, O., *Les transports interurbains : des transports pour demain*, éd. CELSE, Paris, 1994.
- Laborde, P., *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, 2^{ème} édition, éd. Nathan, 1989.
- Remy, J., *La ville, phénomène économique*, Paris, 2^{ème} édition, éd. Anthropos, 2000.
- Wiel, M., *La transition urbaine*, Belgique, éd. Pierre Mardaga, 1999.

Divers

Plan de circulation de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.

R.G.P.H., 2008.

Annexe

Tableau : Lignes de transport assurées par les bus de l'ETUTO

N° de la ligne	Départ	Destination	Conditions de circulation	Longueur de la ligne	Temps total nécessaire à une rotation	Principaux quartiers desservis
1	Naftal	Timizart Lougbar	Très difficile au centre ville (le tronçon compris entre les trois trémies)	12, 3 Km	65 minutes	Lotissements Talla Allam, Cité zone Ouest, Cité 204 logis, Lotissement Sud-Ouest, Cité 11 Décembre, Cité 5 juillet, Centre-ville, Cité des fonctionnaires, Cité Malouli
2	Station Bouhimo un	Centre-ville par Boulevard Stiti	Tres difficile au niveau de :- carrefour Matlouf, Khodja, Belhadj ; -centre-ville ; -stationnement gênant le long de la rue Lamali Ahmed et la rue des frères Beggaz	7, 2 km	48 minutes	Cité 450 logts, Cité Louanchi, Lotissement Louggar, Lotissement Bouazziz, Cité du 11 décembre, Cité du 5 juillet, Centre-ville, Lotissement Tala, Cité Nédr, Lotissement Hasraoua, Bastos, Cité Boudiaf, Nuelle-ville

3	SAA (Nvelle-ville)	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> -Circulation ralentie sur la rue des frères Belhadj et au niveau du carrefour du 20 avril ; -Circulation difficile au centre-ville ; -Stationnement gênant le long de la rue des frères Belhadj 	8, 8 Km	53 minutes	<p>Cité Djurdjura Cité Boudiaf, Université Hasnaoua, Lotissement Tala, Lotissement Zidane, Cité Tasséda, L'Habitat, Lotissement Maloui, Cité des fonctionnaires, Centre ville, Cité du 5 juillet, Cité du 20 Août, Cité du 11 décembre, Lotissement Bouazziz, Nvelle-ville</p>
4		Station Boudhoun	Centre-ville par la nouvelle-ville	9, 5 Km	60 minutes	<p>Cité 450 logts, Cité Louanchi, Nvelle-ville, Cité Boudiaf, Bastos, Lotissement Hasnaoua, Cité Nédir, Centre-ville, Cité 200 villas, Lotissement Ain Soltan Aïn Soltan, Lotissement Dif Amrouche, Cité Zone Ouest Béggaz</p>

		Cité Malouli, Cité M'Douha, Cité des fonctionnaires, Cité 19 mai 1956, Lotissement Hamoutene, Cité le Cadji, Ain Hallouf, Ain Soltan, Hauters du Centre-ville, Cité des 200 villas, Lotissement Dif Amraouche, Cité zone Ouest	
5	Station Timizart Loghbar -Hôtel (Pont de Bougie)	-Bonne sauf au niveau du carrefour M'Douha ; -Stationnement gênant sur la rue Yahia Cherif	10 Km 58 minutes
6	Station Béni- Doudala par la Nelle- ville	Station Béni- Doudala par la Nelle- ville	-Circulation au ralentie tout au long de la rue des frères Belhadj ; -Stationnement gênant tout au long des frères Beggaz

Source : Tableau reconstitué à partir des informations recueillies auprès de la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, Août 2009.