

Le transport, un secteur clé pour le maillage en réseau des villes intermédiaires Cas de la wilaya de Tizi-Ouzou

Transportation, a key sector for the networking of intermediate cities
Case of the wilaya of Tizi-Ouzou

FERRAT Massilva¹, AIT TALEB Abdelhamid²

¹ Doctorante à l'université MOULOUD MAMMARI de Tizi-Ouzou

² Maître de conférence classe A à l'université MOULOUD MAMMARI de Tizi-Ouzou

Received: 23/10/2018

Revised 18/11/2018

Accepted: 31/12/2018

Résumé:

Dans ce travail, nous nous sommes intéressés aux villes intermédiaires et à la nécessité d'apprécier l'importance de leur rôle dans l'atténuation des disparités et déséquilibres grâce à leur rôle de liaison et d'intermédiation entre l'urbain et le rural. A travers ce papier, nous avons essayé donc de démontrer qu'avec un système de transport performant, les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou parviendraient à réduire les inégalités territoriales entre centre urbain et zones rurales grâce au flux de population généré par la disponibilité des transports et des équipements socio-économiques dans les villes intermédiaires.

Mots clés: Villes intermédiaires; système de transport; développement socio-économique.

Jel Classification Codes: O18, R4, R11.

Abstract:

In this paper, we were focused on intermediate cities and the need to appreciate the importance of their role in reducing spatial disparities and imbalances through their role as a link and intermediary between urban and rural areas. Through this paper, we have attempted to demonstrate that, with a performant transport system, the intermediate cities of the wilaya of Tizi-Ouzou would succeed in reducing territorial disparities between urban centers and rural areas through the population flow generated by the availability of transport and socio-economic facilities in the intermediate cities.

Keywords: intermediate cities; transportation system; socio-economic development.

Jel Classification Codes: O18, R4, R11.

Auteur correspondant: FERRAT Massilva, ferratmassilva@yahoo.fr

1. Introduction

Plusieurs problèmes inhérents à la circulation routière et à la saturation des infrastructures et équipements dans les grandes villes algériennes inquiètent les pouvoirs publics. Devant l'incapacité des instruments de planification à atténuer ces problèmes, ces villes connaissent de plus en plus une urbanisation anarchique engendrant ainsi des dysfonctionnements des territoires suivie de congestion des grands centres urbains (BRENNETOT, 2011)¹.

A l'instar des grandes villes, la ville de Tizi-Ouzou, chef-lieu de wilaya, peut être qualifié de pôle régional important, vu le nombre élevé de personnes s'y rendant au quotidien et l'importance de ses services rayonnant sur l'ensemble de sa région d'influence.

Avec ses multiples facteurs d'attractivité, cette ville souffre de plus en plus d'une hypertrophie de ses infrastructures et équipements socio-économiques (services administratifs et bancaires, établissement de santé, d'éducation, commerces, voir même ses cafés). Cette situation est due, entre autres, au facteur d'urbanisation rapide ; avec un taux d'accroissement annuel de 3.24% de 1998 à 2008². A cela, s'ajoute le flux quotidien de population non résidente (de transit ou pour affaires) en sa direction. En revanche, l'offre des structures cette ville sont insuffisantes et ne peuvent pas satisfaire toutes les demandes de cette population en quête de meilleures commodités. Selon le schéma directeur de transport de la ville de Tizi-Ouzou, le chef lieu accueille quotidiennement plus de 200 000 habitants³ en provenance des 67 communes de la wilaya comptant plus de 1400 villages peuplés de plus de 1 300 000 habitants. Grâce à son accessibilité et sa facilité de communication avec l'arrière pays, la ville de Tizi-Ouzou entretient des relations et rapports avec les agglomérations qui l'entourent. Ce fait est dû à la disponibilité des infrastructures de transport terrestres qui se généralise sur tout le territoire de la wilaya. Celle-ci est connue par la densité de son réseau routier, notamment les chemins communaux, et l'élargissement et l'ouverture de nouvelles routes nationales ainsi que la modernisation de la ligne ferroviaire qui attirera sans aucun doute les hommes et les activités.

La disponibilité des infrastructures d'éducation et d'enseignement (huit lycées, une université), de santé (un CHU et plusieurs EPS) et de loisirs, constitue à son tour un facteur d'attractivité vers la ville chef-lieu. En plus du développement de quelques industries, de commerces et de l'artisanat qui sont des secteurs créateurs d'emploi, attireront certainement les populations en recherche de travail et de meilleures conditions de vie. En conséquence, le phénomène de centralisation s'accroît ; ce qui fait que la ville de Tizi-Ouzou, à elle seule, regroupe un amalgame de vocations, à savoir : ville de commandement, ville universitaire, ville politique, ville commerciale,... sans pour autant se spécialiser dans une seule vocation principale et décentraliser le reste des fonctions à des villes de rang inférieur.

A cet effet, des difficultés de mobilité apparaissent et engendrent une congestion qui n'est pas sans prix, et pourtant « circuler » constitue l'une des principales fonctions que doit remplir chaque ville. Cette congestion se répercute sur la perte de temps, consommation d'énergie, stress, accidents, pollution et nuisances environnementales, etc.

Certes, la ville de Tizi-Ouzou occupe une place importante dans la hiérarchie urbaine et son rayonnement dépasse ses frontières administratives pour atteindre l'échelle régionale (Boumerdes, Bouira et Bejaia), mais ce rôle constitue une arme à double tranchants car le fait de la concentration accentue l'isolement des zones rurales. De cette manière, des inégalités territoriales apparaissent et certains déséquilibres s'installent ; plus on s'éloigne du centre, plus le niveau de développement est inférieur. Cette focalisation sur la ville de Tizi-Ouzou en tant qu'unique centre urbain de la wilaya est devenue un handicap empêchant un développement territorial équitable ; plus on s'éloigne du chef lieu de wilaya, plus l'isolement territorial s'accroît.

Pour une meilleure structuration et cohésion territoriale, il est, avant tout, jugé utile de revoir la place des villes intermédiaires dans la hiérarchie urbaine et d'apprécier l'importance de leur rôle dans l'atténuation des disparités et déséquilibres (spatiaux et fonctionnels) ; à travers leur spécificité en matière d'organisation et de dynamiques spatiales qu'elles créent. Car une ville intermédiaire se définit « en fonction de son rôle d'intermédiation entre un centre urbain et le territoire dont elle est le centre de services économiques, sociaux, culturels, historiques, etc. »⁴. De cette manière, la ville intermédiaire pourrait constituer une forme de mitoyenneté territoriale qui combinerait un positionnement géographique ou spatial privilégié entre la métropole (l'espace métropolisé) et

l'espace rural (l'espace non métropolisé); avec un rôle structurel capital dans la cohésion du territoire par la présence de fonctions socio-économiques importantes. Dans ce contexte, à travers ce papier, nous allons tenter de répondre à la problématique suivante : *Avec un système de transport performant, les villes intermédiaires parviendront-elles à réduire les inégalités territoriales (entre le centre urbain et les zones rurales) au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou ?*

Pour répondre à ce questionnement, nous avons formulé une hypothèse à travers laquelle nous considérons que les villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou sont dotées d'infrastructures nécessaires leur permettant d'absorber une partie du flux de population s'adressant habituellement au chef lieu de wilaya.

2. Matériel et Méthode

Parmi les six villes intermédiaires de la wilaya de Tizi-Ouzou qui sont : Azazga, Boghni, Draa Ben Kheda (DBK), Draa El Mizan (DEM), Larbaa Nath Irathen (LNI) et Makouda, nous avons choisi les agglomérations qui ont chacune une large aire d'influence et des prémices de spécialisation fonctionnelle. Ces villes sont Azazga, DBK et DEM.

Pour le recueil d'informations, nous avons eu recours à plusieurs méthodes :

- L'analyse documentaire de plusieurs documents et rapports dont l'annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou de 2017 et une série de documents récupérés auprès de la direction des transports de la wilaya.
- Un questionnaire réalisé en juillet 2015, destiné aux usagers de la route qui comporte 33 questions portant sur l'appréciation de la mobilité et de la qualité des déplacements dans le chef-lieu et les villes intermédiaires (Azazga, DBK et DEM). L'échantillon tiré de la population des usagers de la route auprès de ces quatre villes est composé de 450 individus répartis comme suit : 150 usagers au niveau de la ville de Tizi-Ouzou et 100 individus pour chacune des trois villes intermédiaires.

3. Les Résultats de la recherche

Suite à l'analyse documentaire et l'enquête que nous avons menée auprès des parties prenantes intervenant dans le secteur des transports, nous avons abouti à cette série de résultats :

3.1. Aires d'influence des villes intermédiaires

La ville de Tizi-Ouzou est connectée à la ville de DBK, d'Azazga et de DEM par une relation hiérarchique; ces villes sont liées entre-elles et chacune est liée, à son tour, à son aire d'influence. Cette simplification du réseau de mobilité entre les différentes agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou doit être consolidée avec un système de transport compatible avec les flux de mobilité des personnes et des marchandises.

3.1.1. Aire d'influence de la ville de Tizi-Ouzou⁵

Le chef lieu de la wilaya est une ancienne agglomération, qui a depuis longtemps exercé le rôle de commandement de toute la région de la Kabylie. Actuellement, de par sa taille et de ses niveaux d'équipements et services, elle exerce une forte attractivité sur tout le territoire de la wilaya. Son aire d'influence dépasse les frontières administratives, grâce aux infrastructures et équipements dont elle dispose (l'université, la zone industrielle, le centre hospitalier universitaire, etc.). Celle-ci s'est renforcée avec la réalisation des voies express : Tizi-Ouzou-Azazga, Tizi-Ouzou-DBK et la pénétrante Tizi-Ouzou-Bouira.

3.1.2 Aire d'influence de la ville d'Azazga

La ville d'Azazga est la troisième plus grande agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou, elle est située à l'extrême Est de la vallée du Sebou. L'agglomération d'Azazga est dotée de plusieurs équipements structurants tels qu'une zone d'activité, un hôpital, des banques ainsi que d'un important centre commercial. Les services qu'elle offre exercent une attractivité sur toutes les communes situées dans la partie Est de la wilaya. Les agglomérations qui subissent cette polarité sont celles des communes, yakouren, Idjeur, Ifigha, Bouzeguene, Béni zekki, Souamaa, Illoula Oumalou, Ait Khelili, Fréha et Mekla d'Aghrib, Akerrou, Zekri. C'est aussi une ville de transit vers Bejaia et Jijel. La voie express Tizi-Ouzou-Azazga l'a rapproché de Tizi-Ouzou (de moins de 30 minutes).

3.1.3 Aire d'influence de la ville de DEM

Ancienne agglomération et chef-lieu de Daïra et grâce aux équipements dont elle dispose (hôpital, zone d'activités,...) elle exerce une relative attractivité sur les communes de Tizi-Ghenif, Mkira, Frikat Ain Zaouïa et d'Ait Yahia Moussa, Draa El Mizan a aussi une forte articulation sur le plan fonctionnel avec la wilaya de Bouira. C'est une ville de transit, un grand carrefour desservant le sud-ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou. La rocade Tizi-Ouzou-Bouira renforcera son rôle de relais entre la wilaya de Tizi-Ouzou, les hauts plateaux et Alger.

3.2. Estimation du flux de personnes en direction de la ville de Tizi-Ouzou

Avec le temps, divers éléments ont contribué à rendre attractif le territoire de la ville chef lieu de wilaya. Le tableau ci-dessous résume l'afflux de la population des différents coins de la wilaya en direction de la ville de Tizi-Ouzou.

Table N° 01. Répartition du flux de véhicules vers le chef-lieu de wilaya

Provenances	Dairates	Nbre de Communes	%
Est	Azazga, Bouzeguene, Azeffoun, Mekla, LNI, AEH, Tizi Rached, Ifarhounene	28	39,95
Sud Est	Ouacif, Ben Yanni, Ouadhias	10	10,35
Centre Est	Beni Douala	04	8,70
Nord	Tigzirt, Makouda, Ouguenoune	08	15,60
Ouest	DBK	04	16,00
Sud	Draa El Mizan, Tizi Ghenif, Boghni	13	9,40
Total		67	100

Source : Schéma directeur de transport de la ville de TO, la DTW

Le tableau précédent nous renseigne sur l'origine du flux de personnes en direction de la ville de Tizi-Ouzou. On remarque que le flux le plus important provient de l'Est de la wilaya suite à la forte densité de la population dans cette zone et suite aussi au nombre considérable des usagers de la route nationale numéro 12 qui provient des wilayas limitrophes du côté de l'Est. Toutefois, le flux le moins dense est en provenance du sud de la wilaya. Ceci ne prouve pas la faiblesse des déplacements mais, au contraire, reflète l'importance des relations que cette zone entretient, au même temps, avec la wilaya de Tizi-Ouzou, Bouira et Boumerdes. Cette concentration du flux sur la ville de Tizi-Ouzou constitue un handicap majeur qui pourrait empêcher un développement territorial équitable. Et ce n'est qu'avec la dotation des villes intermédiaires en systèmes de transport cohérents que pourrait s'organiser la mobilité au sein de la wilaya et garantir ainsi un accès pour tous et donc un développement plus équilibré.

3.3. L'importance des villes intermédiaires dans la structuration de l'espace

Les villes intermédiaires ne se définissent pas par leurs poids démographiques, mais plutôt par leur rôle dans l'organisation territoriale. Elles fournissent des services à des usagers urbains comme ruraux, et offrent une diversité de prestations et d'opportunités socio-économiques et de services spécialisés.

Ces villes sont très différenciées au niveau fonctionnel, elles ont un contenu fonctionnel de plus en plus diversifié. En se référant aux fonctions « moteurs de développement » : économie, démographie, niveau d'équipements et mobilité ; une comparaison entre les trois villes intermédiaires Azazga, DBK et DEM sera effectuée, et ce dans le but de dégager la spécialisation et le niveau d'intermédiation de chacune.

L'attractivité économique des villes intermédiaires est fonction de la taille du marché et des effets d'agglomération. Les espaces denses urbains, les zones d'emploi attirent les entreprises et les citoyens et rayonnent sur les zones voisines. Les territoires les mieux dotés en équipements structurants et ceux bénéficiant de la proximité des infrastructures, notamment les infrastructures de transport, sont les plus attractifs. Ainsi, les villes d'Azazga, de DBK et de DEM assurent une fonction de relais entre la ville de Tizi-Ouzou et le reste de la wilaya.

Ce polycentrisme ne repose donc pas sur un raisonnement hiérarchique où la grande ville domine la ville moyenne qui domine à son tour la petite ville,... Au contraire, ce raisonnement repose sur une complémentarité des villes et leur mise en réseau.

4. Analyse des villes intermédiaires selon les moteurs de développement

Les moteurs de développement et de renforcement de l'attractivité des territoires sont multiples ; ils peuvent être classés en quatre grandes catégories : économie, démographie, niveau d'équipements et mobilité. Notre objectif ici consiste à identifier et à mettre en valeur les avantages distinctifs des territoires. Dans ce qui suit nous allons procéder ainsi : pour chaque aspect des moteurs de développement, on spécifiera l'étude de cas pour chacune des villes intermédiaires suivantes : Azazga, DBK et DEM.

4.1 L'activité économique

En matière de développement économique, plusieurs facteurs sont relevés. Certains auteurs soulignent l'importance de l'innovation et de la capacité d'une ville ou d'un territoire à acquérir les compétences nécessaires pour capter l'information et la transformer en activité économique. En outre, il faut aussi souligner l'importance de la taille du bassin d'emploi et la présence de main-d'œuvre qualifiée, mais aussi d'une composante industrielle et d'un bon niveau d'entreprises. Ainsi, on estime que l'emploi demeure parmi les déterminants de l'organisation du territoire, parce qu'actuellement on assiste à une spécialisation des territoires.

Le tableau suivant nous renseigne sur le nombre d'entreprises industrielles combiné au nombre d'emplois qu'elles génèrent et la superficie du foncier industriel pour chacune des villes intermédiaires choisie comme champ d'étude.

Table N°02. Nombre d'entreprises industrielles des trois villes intermédiaires

Villes	Nbre d'entreprises Industrielles	Nbre d'emplois générés
AZAZGA	17	1188
DBK	25	2008
DEM	9	292

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Le développement de l'activité industrielle de la ville de DBK est le produit des programmes de développement économiques auxquels elle a bénéficié. Plusieurs usines y sont localisés dont les plus importants sont le complexe d'industrie textile et le complexe laitier générant respectivement 589 et 300 emplois en 2017. En tout, la ville de DBK bénéficie de 25 importantes entreprises industrielles générant à elles seules 2008⁶ emplois selon les statistiques de l'an 2017. Celle-ci est suivie de la ville d'Azazga, qui abrite à son tour 17 entreprises industrielles employant 1188 personnes. Ce qui n'est pas le cas de DEM, où les entreprises industrielles situées à son niveau, ne connaissent pas un important dynamisme. La preuve, cette la ville ne dispose que d'une superficie industrielle minime, par rapport à Azazga et DBK (foncier industriel est estimé à moins de sept hectares) car c'est une localité agricole⁷.

La commune de D.B.K possède deux zones d'activités : MOULDIOUENE qui s'étale sur une superficie de 51165 m² et la zone d'activité de DBK, d'une superficie de 411.206 m², dont la superficie du foncier industriel atteint 34,42Ha. L'activité industrielle de la ville d'Azazga repose principalement sur l'ENEL malgré la disponibilité d'une considérable superficie de son foncier industriel (34,42Ha). La zone de DBK reste en amont de l'industrie. Malgré son caractère informel, la casse automobile située à DBK aux abords de la RN25, constitue « un centre d'animation commerciale de la localité de DBK-TIRMITINE »⁸. Son envergure dépasse les limites régionales pour atteindre le niveau national. En dépit de son caractère informel, on y vient de partout pour s'approvisionner en pièces détachées. Le PDAU n'en prend pas compte, ni le PATW de 2012 dans sa phase diagnostic de ces prémices de spécialisation. Pourtant, cette activité de spécialité structure toute une partie de la ville et des villages de TIRMITINE.

Par contre, l'activité commerciale de la ville d'Azazga est très diversifiée, notamment avec la mise en place d'un supermarché, de 18 superettes, de 3412 commerçants dont 112 grossistes et 27 boulangeries. Elle est aussi dotée d'un marché hebdomadaire qui se tient chaque samedi, en plus d'un marché de voitures d'occasion qui se tient tous les mercredis.

Le tableau suivant va nous aider à synthétiser la situation de l'activité commerciale de chacune des villes intermédiaires d'Azazga, de DBK et de DEM.

Table N°03. Activité commerciale des trois villes intermédiaires

	Nbre de commerçants	Nbre de superettes	Nbre de supermarchés	Nbre de marchés hebdomadaires
AZAZGA	3412	18	1	2
D.B.K	2773	2	/	1
D.E.M	2031	3	/	1

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2017

D'après ce tableau, on remarque que la ville d'Azazga dépasse relativement ses corolaires D.B.K et D.E.M en termes de d'activités commerciales. Ces deux dernières ne disposent respectivement que de 2773 et 2031 commerçants, et de deux et trois superettes.

Table N° 04. Superficie agricole des trois villes intermédiaires (en Ha)

	Superficie agricole plantée	Superficie agricole totale
AZAZGA	1917	6988
D.B.K	3246	2911
D.E.M	6061	6733

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2017

La commune de D.E.M est la deuxième plus spacieuse des communes de la wilaya, après la commune de Tizi-Ouzou. Avec sa superficie de 80,84Km² et ses terres fertiles, elle se trouve en bonne position pour développer de plus en plus l'agriculture sur son territoire. D'après le tableau

précédent, la superficie agricole totale de DEM est de près de 6733 Ha dont 6061Ha sont déjà plantés. Parmi ces trois communes, elle est donc la plus active en agriculture car elle occupe 90% de sa superficie agricole totale, contre seulement 27% de la surface plantée à Azazga. Cette situation confirme la conformité de la vocation agricole à cette localité, ce secteur peut constituer la clé de son développement. En plus de l'agriculture, le tourisme de montagne et l'artisanat peuvent être des créneaux porteurs et prospèrent au développement territorial de DEM⁹.

4.2 La démographie

DEM, Azazga et DBK font partie des villes les plus peuplées de la wilaya de Tizi-Ouzou. La population de la commune de DEM a atteint 39 949 habitants en 2017, soit une densité de 494 habitants par Km². Après l'indépendance, les citoyens algériens ont commencé à s'installer dans les agglomérations urbaines en quête d'emploi et de meilleures conditions de vie.

Avec une densité démographique de 1027 habitant par Km², DBK est considérée comme une importante agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou. Sa forte densité démographique et la prédominance de la population urbaine (32159 habitants parmi une population totale de 34322 habitants), font d'elle une agglomération dense, soit près de 94% de sa population est urbanisée. Ce fait s'explique par son activité industrielle qui a induit une dynamique économique et une attraction de la population vers la ville.

Dans ce même contexte, la ville d'Azazga concentre plus de la moitié de la population de la commune (soit 55,11% en 2008 avec 26515 habitants). La commune abrite 38614 habitants, soit une densité de 501 habitants/K m². Le tableau ci-dessous présente la répartition de la population selon les trois agglomérations :

Table N°05. Population urbaine et rurale des trois villes intermédiaires

Population	AZAZGA	DBK	DEM
Population urbaine	29519	32159	19983
Population rurale	9095	2163	19966
Population totale	38614	34322	39949
Densité	501	1027	494

Source : réalisé par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Selon l'Office Nationale des Statistiques (ONS), les villes sont classées selon le niveau d'urbanisation, en quatre catégories¹⁰ :

- Des communes entièrement urbanisées (EU)
- Des communes à prédominance urbaine (PU) : si la part de la population vivant dans les zones urbaines est supérieure à 75%
- Des communes mixtes : si la part de la population vivant dans les zones urbaines est située entre 45 et 75%
- Des communes à prédominance rurale (PR) : si la part de la population vivant dans les zones urbaines est inférieure à 45%
- Des communes entièrement rurales (ER).

Selon l'approche de l'ONS, Azazga est classée dans la catégorie des communes à prédominance urbaine, puisque sa population urbaine est de 29519 habitants, soit 76% de la population totale. Ce qui est de même pour DBK où 94% de la population totale est urbaine, elle est donc une commune à prédominance urbaine.

Pour ce qui est de DEM, elle appartient à la catégorie des communes mixtes vu que les deux types de population (rurale et urbaine) sont presque équivalente (50% chacune).

4.3 La qualité de vie et le niveau d'équipements

Quelque soit le type d'armature urbaine, fortement polarisé ou en réseau, il semble que la qualité de vie et le niveau d'équipements prennent une place de plus en plus importante dans l'attractivité des villes, notamment des villes intermédiaires.

La présence, la qualité et l'accessibilité aux services, l'accès aux soins, aux loisirs, à la culture ; en résumé, le cadre de vie constitue désormais et de plus en plus un moteur important de l'activité du territoire et de son dynamisme. Or, les dynamiques économiques ne dépendent pas de la taille des villes, mais de la disponibilité de l'emploi, des services de soins, d'enseignement, et de la formation, de loisirs et de sports, de l'accès à la téléphonie, de la proximité aux agences bancaires et d'assurance, etc. qui sont absents dans les zones rurales. Le tableau suivant décrit les infrastructures par daïra :

Table N°06. Equipements sanitaires et postaux des trois villes intermédiaires

Services	AZAZGA	DBK	DEM
Inf. d'enseignement	12	17	29
Hôpitaux	1	1	1
Polycliniques	2	1	1
Salles de soins	8	6	9
Etabl. postaux	4	1	5

Source : établi par nous même à partir des données de l'annuaire statistique 2017

Après l'indépendance, la recherche de meilleures conditions de vie a amené beaucoup de citoyens à s'installer en ville où l'essentiel des équipements de base s'y trouve. Avec le temps, Azazga, DBK et DEM ont vu leurs équipements se développer et se renforcer pour pouvoir desservir les résidents et les non résidents. Ces villes présentent donc, grâce à leurs équipements, une localité qui substitue la grande ville (chef lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou) pour assurer accès des citoyens à leurs droits sociaux, sans pour autant se déplacer jusqu'à la ville de Tizi-Ouzou.

L'aire de rayonnement de ces villes est importante puisqu'elle déborde les limites de la commune et de la daïra. En effet, on remarque que chacune de ces villes est dotée d'une bonne couverture sanitaire. Azazga dispose d'un EPH (établissement public hospitalier) à envergure wilayale; il permet l'accès aux soins aux citoyens de trois daïras (Azazga, Bouzguène et Azeffoun). Elle dispose aussi, à côté de cet EPH, de 2 polycliniques et 8 salles de soins permettant une proximité avec les citoyens.

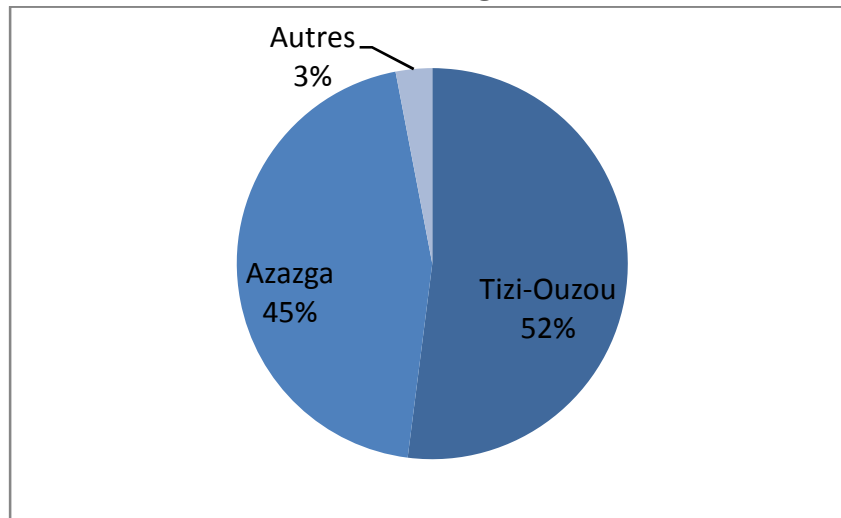
DEM dispose aussi d'un EPH, de 9 salles de soins et d'une polyclinique.

La ville de DBK s'est vue dotée récemment de deux centres médicaux de dimension régionale, un EHS, établissement hospitalier spécialisé en cardiologie pédiatrique et d'un centre anticancéreux.

4.4 Mobilité/accessibilité

La mobilité fait partie des besoins les plus fondamentaux des hommes. Les trois villes constituant notre terrain d'étude sont facilement accessibles et permettent une mobilité assez fluide. Cette affirmation est issue des résultats de notre enquête où l'on constate qu'un flux de population remarquable s'adresse à ces villes. Les figures ci-dessous représentent chacune les destinations habituelles des individus enquêtés :

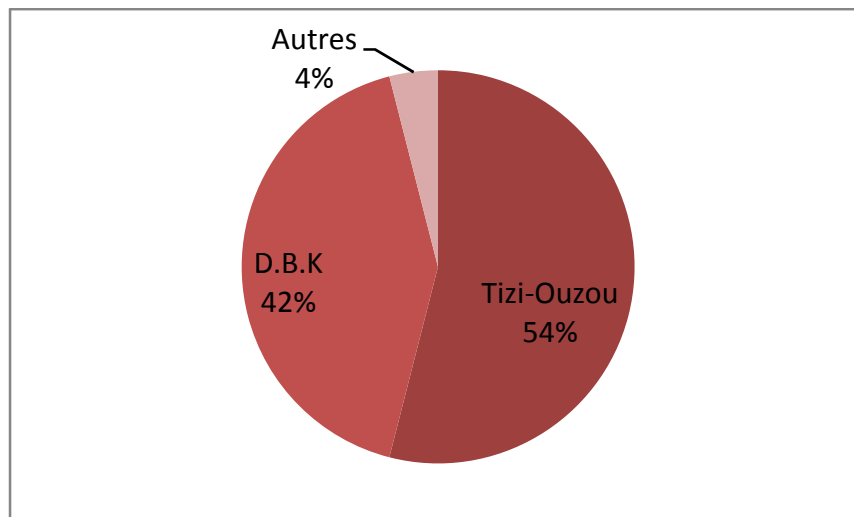
Figure N°01. Destinations habituelles des individus sondés au niveau de l'hinterland de la ville d'Azazga



Source : Résultats de notre enquête

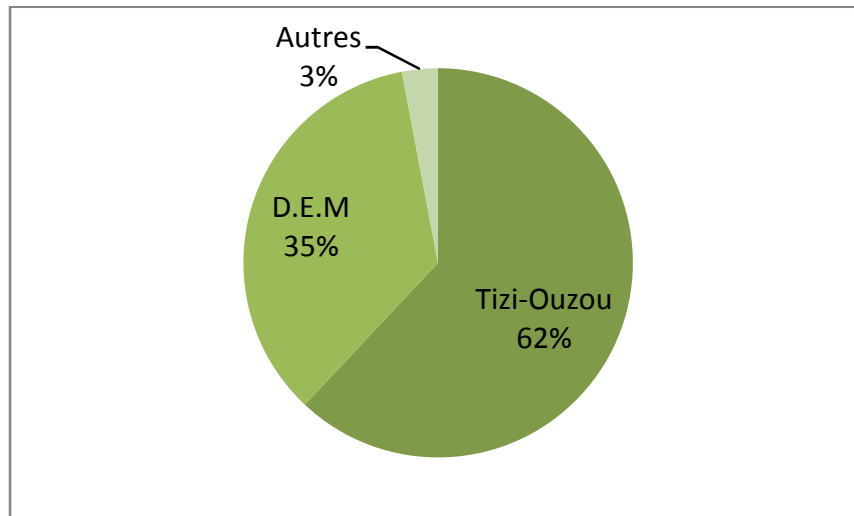
Selon les résultats obtenus à partir l'enquete réalisée au niveau de la ville d'Azazga, la première destination des individus de l'échantillon tiré est le chef lieu de wilaya. Tandis que 45% des personnes interrogées, venant de l'aire d'influence de la ville d'Azazga, se rendent vers cette ville intermédiaire qui constitue pour eux une destination secondaire. Peu de personnes (3%) se déplace habituellement en dehors de ces deux premières destinations.

Figure N°02. Destinations habituelles des individus sondés au niveau de l'hinterland de la ville de DBK



Source : Résultats de notre enquête

A travers cette figure, on remarque également l'afflux de la population résidante de la ville de DBK ou de son aire d'influence vers la ville de Tizi-Ouzou. Ce fait n'empêche pas 42% de la population de l'échantillon à considérer la ville de DBK comme une destination secondaire, contre seulement 4% qui s'adressent à d'autres villes, mis à part celle de Tizi-Ouzou et de DBK pour répondre à leurs besoins socio-économiques.

Figure N°03. Destinations habituelles des individus sondés au niveau de l'hinterland de la ville de D.E.M

Source : Résultats de notre enquête

L'interprétation des résultats présentés dans la figure ci-dessus nous permet de ressortir que la plupart de la population interrogée préfère se rendre à la ville de Tizi-Ouzou malgré la distance éloignée entre l'aire d'influence de la ville de DEM et la ville de Tizi-Ouzou. Cependant, la ville intermédiaire de DEM constitue, après la ville de Tizi-Ouzou, une destination fréquente et habituelle des habitants de son arrière pays. Ainsi, grâce aux infrastructures et équipements dont elle dispose, elle arrive à attirer un flux de population estimé à 35%.

En tous, la tendance générale du flux global de la population ne s'oriente pas en sa globalité vers la ville chef lieu, d'où l'objectif de notre recherche qui est de déconcentrer le flux allant vers la ville de Tizi-Ouzou et de l'orienter plutôt vers les villes intermédiaires qui constituent une destination plus proche de leurs aires d'influence respectives.

5. Analyse du système de transport des trois villes intermédiaires

Selon CURIEN¹¹, un système de transport est composé de trois éléments, à savoir : l'infrastructure qui représente la couche basse du réseau composé essentiellement des équipements matériels nécessaires à la production des services donnés (routes, voies ferrées,...), la couche haute ou l'offre de transport et l'info-structure.

Vu son relief accidenté, la wilaya de Tizi-Ouzou accorde une importance particulière aux infrastructures routières du fait qu'elles représentent le moyen de désenclavement idéal pour les différentes localités isolées et dispersées majoritairement sur les montagnes.

La consistance des infrastructures routières à travers Azazga, DBK et DEM, sont représentées par un important réseau routier, composé de différentes catégories de routes (Routes Nationales, Chemins Communaux, Chemins de Wilaya). Toutefois, le besoin d'infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs reste fortement ressenti par les citoyens et les acteurs économiques même si que les pouvoirs publics les ont inscrits parmi leurs préoccupations majeures.

5.1 Maillage par réseau routier

5.1.1 La ville d'Azazga

Azazga est située dans le haut Sebaou sur l'axe structurant DBK, Tizi-Ouzou, Azazga, elle est le point de passage vers Bejaia. L'agglomération d'Azazga s'étale sur une longueur de plus de 9 Km. Le territoire de la ville est délimité par la forêt de Yakourène au Nord et par l'oued Sebaou au Sud.

La ville d'Azazga est reliée au reste du territoire par un important réseau routier d'un linéaire de 151,65 Km, où sa densité atteint $1,96\text{Km}/\text{Km}^2$. Le réseau routier comprend une longueur de 31,9 Km de Routes Nationales et une longueur de 119,75Km de Chemins Communaux. En effet, deux axes importants relient la ville d'Azazga d'Est en Ouest, du Nord au Sud, il s'agit respectivement de la RN12 et de la RN 71.

La RN12 relie la wilaya de Tizi-Ouzou à la wilaya de Bejaia et d'Alger. Elle traverse la région d'Azazga en passant précisément par la ville d'Azazga. Cela reflète le rôle de la ville intermédiaire d'Azazga comme pôle récepteur et diffuseur du développement dont les effets sont issus de la capitale Alger, et de Tizi-Ouzou, et sont diffusés dans le reste de la région par la ville d'Azazga.

La RN71 relie la ville d'Azazga au littoral, c.à.d. à la ville côtière d'Azeffoun au Nord, et à la commune d'Ain El Hamman au Sud, ainsi qu'à Akebou au Sud Est.

Il faudrait, en outre, noter que le réseau que nous venons de décrire essentiellement à partir des routes nationales, est relié à de nombreux chemins communaux et vicinaux ainsi qu'à des sentiers piétonniers pour constituer la trame complète du réseau routier de la région autour de la ville intermédiaire d'Azazga.

En se situant au nœud de plusieurs routes nationales, la ville d'Azazga bénéficie d'une meilleure accessibilité aux services et infrastructures nécessaires aux entreprises et aux populations. Ce qui fait que la ville d'Azazga est reliée, même par des routes bitumées, à ses villages (Cheurfa, Tinkicht, Hendou, Fliki, Ait Bouada, Boubroun). Le réseau routier permet à ces villages d'entretenir des relations quotidiennes avec la ville d'Azazga, d'autant plus que les faibles distances les séparant renforcent ces mouvements (PATW).

5.1.2 La ville de D.B.K

La ville intermédiaire de DBK constitue un nœud de communication avec son dense réseau routier de 77km. Il englobe 9,65 Km de routes nationales (dont la RN12 et RN 25 sur une longueur respective de 5.3 Km et de 4.35 Km) qui assure une accessibilité directe avec la wilaya d'Alger et de Boumerdès et avec les communes de Baghliia, Tadmait, DEM, Aomar, Djebahia, Ain Bessam et Raouraoua ; et de 67,35 Km de chemins communaux, permettant de desservir les treize villages de la commune (Ain Faci, Bouyadif, Laarassi, Mirabeau, Tirmitine, Feraoun, Ferme Tadjouimat, Iferhatene, Ighil Azugar, Ikerbouchen, Mouldiouene, Assif Fali, Ferme Fali et Irsen).

Du côté Ouest de cette ville, il y'a Oued Bouguedoura et le massif de Tadmait ; au Nord, Oued Sebaou ; à l'Est Oued Fali et la zone industrielle ; au Sud Touares et les terres agricoles. Ainsi, de par sa position géographique stratégique, son important réseau routier et une voie ferrée confortée récemment par une gare, la ville de DBK est qualifiée d'un véritable nœud de communication.

5.1.3 La ville de D.E.M

La dépression de DEM est structurée par la RN30, cet axe occupe la partie Sud Ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou. La ville de DEM se situe à la croisée de trois voies routières importantes : la RN25, la RN30 et la RN68, et d'un CW4 ; qui sont d'un linéaire respectif de 14,45 Km, de 3.5Km, de 5.45Km et de 4 Km. Ce qui fait que cette ville bénéficie d'un réseau routier assez dense, qui atteint une longueur de 134,4 Km et une densité de $1,66\text{ Km}/\text{Km}^2$.

La RN25 relie la gare Aomar à Dellys via Oued Ksari, la RN30 reliant Tizi-Ouzou via Boghni-Ouadhias et la RN68 reliant DEM-Cap Djinet-Isser. Le CW n°4, qui est d'un linéaire de 4km, relie à son tour DEM et Frikat.

Les projets de rocade pour contourner la ville et celle pour relier l'autoroute Est Ouest vont conforter un rôle de nœud de communication qui diffusera une influence sur les villages et sur toute l'aire d'influence de la ville¹².

5.2.2 Les infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs

Les infrastructures de transport (d'accueil et de traitement des voyageurs), notamment les gares routières, constituent un élément phare dans l'organisation et le fonctionnement du système de transport des villes intermédiaires. Celles-ci sont censées être le lieu de rencontre de l'offre et de la demande de transport.

Cependant, les trois villes intermédiaires Azazga, DBK et DEM ne sont dotées d'aucune gare. Par ailleurs, des projets de réalisation de gares et de stations aménagées ont été inscrits par les pouvoirs publics et parmi ces derniers, la mise en place d'une gare de type B à Azazga et d'une autre de type C à D.E.M sont envisagées.

5.2 L'offre de transport : (la couche haute)

L'offre de transport implique la mise à la disposition des usagers, pour leurs besoins de déplacements, d'un parc roulant nécessaire.

Table N°07. Répartition du parc roulant à Azazga, DBK et DEM

Villes	Nombre de Bus, AB, MB	Fourgons aménagés de plus de 12 places	Fourgons aménagés de 9 places	Nombre de Taxis
AZAZGA	27	160	20	129
DBK	59	41	18	186
DEM	47	74	08	130

Source : réalisé par nous même à partir des données de la DTW

Le service de transport fourni à Azazga est assuré par 336 véhicules dont 27 bus, 160 fourgons aménagés de 12 places et plus, 20 fourgons aménagés de 9 places et 129 taxis. Ceux-ci sont dotés d'une capacité totale de 3708 dont la capacité respective des différents moyens cités est de 640, 2139, 180 et 749 places.

En plus de la ligne ferroviaire reliant DBK et Tizi-Ouzou, DBK est dotée d'un parc roulant très important assurant ainsi une mobilité avantageuse et facile pour les citoyens (voyageurs). Le parc roulant est de 320 véhicules (59 bus, 41 fourgons aménagés de 12 places et plus, 18 fourgons aménagés de 9 places et 186 taxis) d'une capacité totale de 4053, la plus importante par rapport à ses corollaires Azazga et DEM.

Les déplacements à DEM sont assurés par 259 véhicules dont 47 bus avec une capacité de 1686 places, 74 fourgons aménagés de plus de 12 places avec une capacité de 989 places, 8 fourgons aménagés de 9 places d'une capacité de 72 places, et 130 taxis avec une capacité de 786 places. La disponibilité des moyens de transport permet ainsi d'attirer un flux de population de plus en plus important vers ces villes.

5.3 L'info-structure

Les services intermédiaires d'info-structure ont pour fonction de garantir la bonne utilisation des infrastructures. . Une autorité chargée d'organiser les transports et de mettre en place une politique de déplacement. L'autorité de régulation existe dans les décrets, mais inexistante dans les faits. De plus, sa création par décret ne concerne que les grandes villes du pays (tel que Alger, Annaba, Oran), sa généralisation à l'ensemble des autres villes du pays n'est pas encore envisagée.

6. Discussion et conclusion

D'après l'analyse des trois villes intermédiaires (Azazga, DBK et DEM) et leurs systèmes de transport respectifs, on constate qu'elles sont suffisamment maillées dans les réseaux, constituant ainsi des relations avec l'échelle supérieure (ville de Tizi-Ouzou) et l'échelle inférieure (villages et autres). Ce qui nous permet de confirmer que celles-ci accomplissent leur mission d'intermédiation et de relais entre l'urbain et le rural.

Selon résultats dégagés de notre enquête, on comprend que les différents services et équipements absents dans les espaces ruraux de la wilaya de Tizi-Ouzou, devront être disponibles dans ses villes intermédiaires. De cette manière, au lieu que les individus s'adressent au chef lieu de wilaya ou se privent complètement de certains services indisponibles dans leurs lieux de résidence, ceux-ci peuvent satisfaire leurs besoins au niveau des villes intermédiaires et ce, grâce à leur dotation en équipements socio-économiques de santé, d'éducation, de loisirs, etc. et leur accessibilité facile due à un système de transport solide et adéquat avec leurs fonctions.

Toutefois, on constate que l'attractivité des villes intermédiaires est tributaire de leur accessibilité et de leur niveau de dotation en infrastructure; et qu'une amélioration globale de leur système de transport va permettre une réduction globale des inégalités d'accès entre les individus. Le développement des villes intermédiaires constitue alors une solution efficace aux problèmes d'équité et de développement territorial.

En bref, les villes intermédiaires permettent de rééquilibrer la trame spatiale, à travers leur maillage territorial, et d'assurer le rôle de vecteur de diffusion de développement. A cet effet, celles-ci devront être considérées comme la clé de la justice spatiale en assurant pleinement leur rôle d'intermédiation entre l'espace urbain et l'espace rural. Ainsi, la mobilité (disponibilité des moyens de transports) et l'accessibilité (disponibilité des infrastructures de transport) sont deux facteurs vitaux dans les processus de développement économique et social.

De par l'importance de leur rôle, les villes intermédiaires devront bénéficier d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. Leur intervention dans l'identification et le développement de cette catégorie de villes est jugée primordiale. De plus, le législateur algérien devrait préciser le statut juridique des villes intermédiaires et leur place dans la classification des villes et dans la trame spatiale en mettant en place des textes précis régissant cette catégorie de villes car, actuellement, ces villes demeurent non définies par la loi malgré qu'elles comportent des enjeux socio-économico-territoriaux importants. En dernier lieu, la fonction des villes intermédiaires exige, dans le futur proche, de les doter d'un pouvoir décisionnel et d'un pouvoir financier afin de pouvoir entreprendre les actions les plus appropriées à leurs fonctions.

Enfin, l'étude réalisée est limitée à trois villes intermédiaires seulement, alors que, pour généraliser les résultats obtenus sur toutes les villes intermédiaires en Algérie, il est intéressant d'élargir le champ d'étude (spatial et temporel).

7. Notes et références bibliographique :

- **Renvois :**

¹ BRENNETOT, (2011), « Les géographes et justice spatiale : géographie d'une relation compliquée », Annales de géographie, vol. 678, no. 2, 2011, pp. 115-134.

² RGPH 2008, ONS.

³ POS Tizi-Ouzou 2011.

⁴ MADANI S, (2012), « Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie : cas de Sétif », thèse de doctorat soutenue à l'Université de Sétif, P 35

⁵ Plan d'Aménagement du Territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou (PATWTO), 2012

⁶ Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou 2017

⁷ Une zone industrielle de 130 Ha é été projetée pour l'an 2016

⁸ AGHARMIOU Naima, (2013). « La planification urbaine à travers les PDAU-POS et la problématique de croissance et de l'interaction villes/villages en Algérie. Référence empirique à la wilaya de Tizi-Ouzou», thèse de doctorat à l'UMMTO, P190.

⁹ La pénétrante Tizi-Ouzou-Bouira, traversant DEM, risque de changer les structures économiques et sociales de cette zone.

¹⁰ RGPH 2008, op. cit.

¹¹ CURIEN N, (2000), « Economie des réseaux », édition La Découverte, Syros, Paris.

¹² PATWTO, op cit.

• **Références bibliographiques :**

1. AKKACHE-MAACHA D, (2011), « Tizi-Ouzou, pole générateur de déplacements », revue *Insaniyat* N°54, pp63-84.
2. BAIROCH P, (1977), « taille des villes, conditions de vie et développement économique », édition l'école des hautes études en sciences sociales, Paris.
3. BAOUNI, (2011), « les disfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ».
4. BELHEDI A, (2007), « les villes intermédiaires en tunisie, villes intermédiaires dans le monde arabe », Cahier n°19, GREMAMO.
5. CURIEN N, (2000), « Economie des réseaux », édition La Découverte, Syros, Paris.
6. GAULT M, (1989), « Villes intermédiaires pour l'Europe ? », édition Syros alternatives, Paris.
7. LACOUR C et PUISSANT S, (1999), « La métropolisation : croissance, diversité, fractures », édition Anthropos, Paris.
8. LAJUGIE J, (1974), « Les villes moyennes », édition Cujas.
9. NADOU F, (2011), « La notion de ville intermédiaire, une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques ».
10. QUINET E, (1998), « Principes d'économie des transports », édition Economica, Paris.
11. WOLKOWITSCH M, (1982), « Géographie des transports », édition Armand Collin.
12. YEGUER H, (2008), « Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales isolées. Le cas de la Kabylie », Les cahiers scientifiques du transport.