

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : Mobilité urbaine durable et organisation du système de transport public à Tizi Ouzou Entre planification et perspective

Auteur(s) : LOUANI Kahina

Kahina.louani@ifsttar.fr

Abdelhakim KEBICHE

kebiche-h@yahoo.fr

Mots-clés :

Mobilité urbaine ; dynamique migratoire ; déplacement ; transport collectif ; ville de Tizi Ouzou.

Résumé :

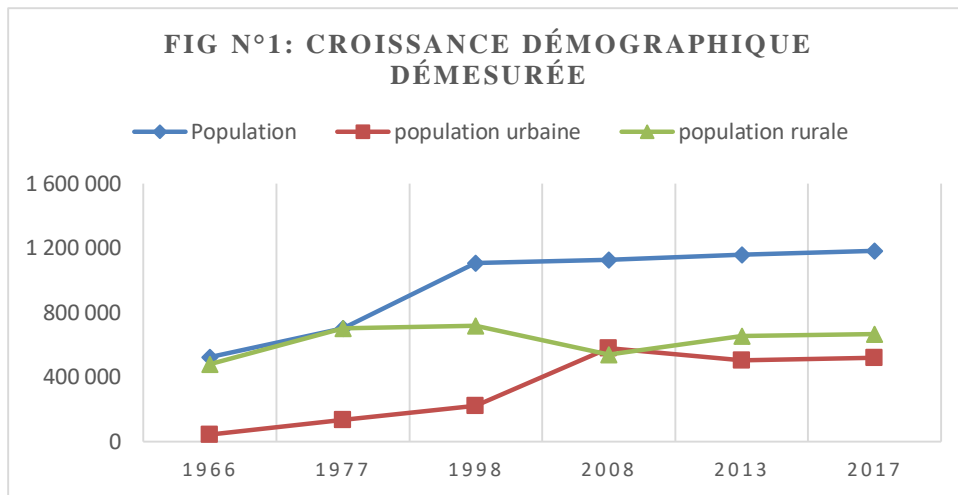
Tizi-Ouzou (T.O) qui pour des raisons physiques et historiques, n'a pas généré de villes de grandes tailles à l'exception de son agglomération chef lieux. La spécificité géographique de cet espace, qui contient plus de 1000 villages, fonctionnellement intégré dans un réseau hiérarchisé d'agglomération et dont plus de 90% sont en milieu rural et montagneux, est marquée par un important déséquilibre spatial et fonctionnel.

L'explosion urbaine rapide qu'a subi T.O comme conséquence d'une croissance démographique intense, et d'un étalement urbain mal planifié, et souvent anarchique, s'est traduit par une forte explosion de la mobilité, et par une intensification de l'exigence en matière d'infrastructure de transport et de la gestion. Or l'urbanisation de T.O se distingue de celles des autres villes, par l'existence d'une étendue proximité entre l'urbain et le rural, La forte croissance démographique ainsi qu'économique, s'est traduit par la périurbanisation des espaces souvent isolés et inaccessibles en transport en commun « étalement urbain », quant au renforcement de la mobilité individuelle quotidienne, par conséquent « la dépendance à l'automobile ».

Tab. n°1 : Croissance démographique dans la ville de T.O

	1977	1987	1998	2008	2013	2016	2017
Ville de T.O	67 225	92 412	117 259	135 088	145 528	152 176	154 458
Wilaya de T.O	702 000	936 948	1 108 709	1 127 165	1 158 685	1 178 338	1 185 011

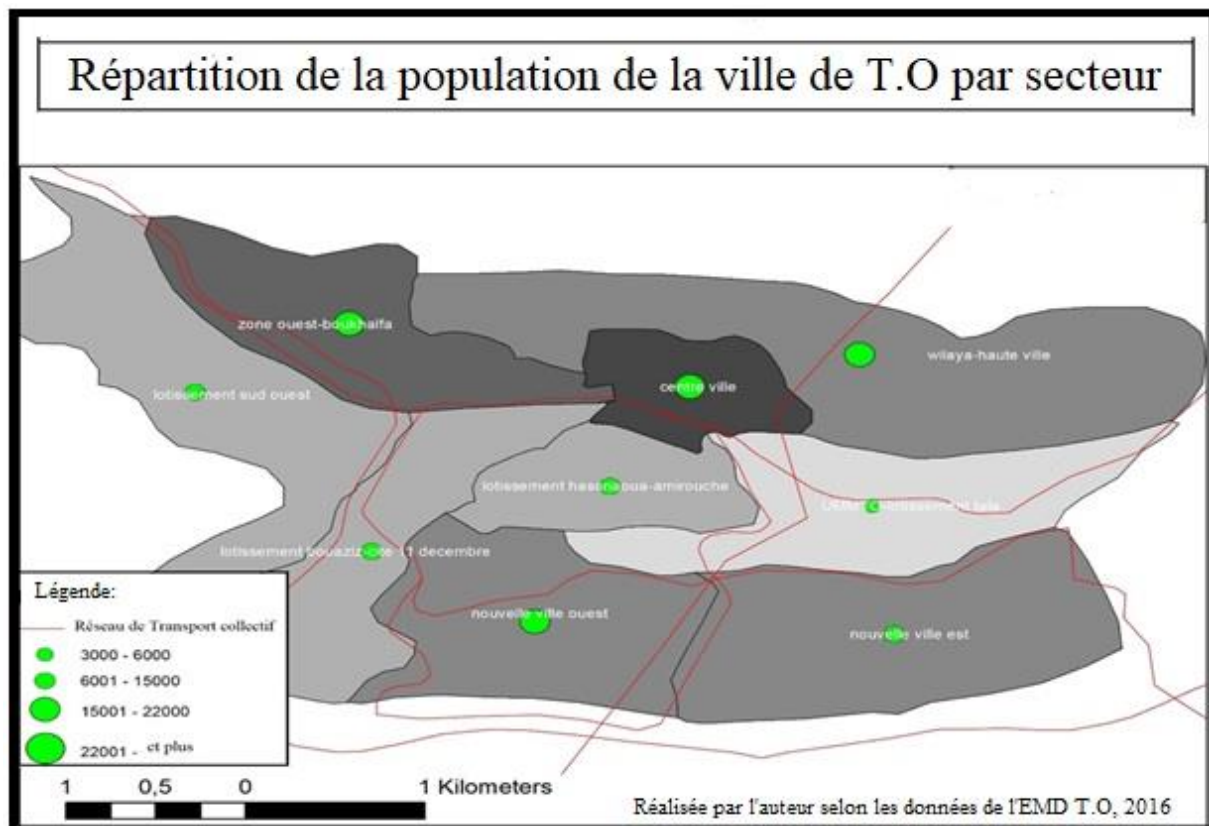
Source : Annuaires statistiques plusieurs années. DPSB de T.O, 2017.



La croissance urbaine et le développement de la ville, en effet une forte augmentation des déplacements, la multiplication de demande en mobilité urbaine pendulaire, et la forte utilisation de la voiture particulière, suit à l'allongement des distances à parcourir, par quoi se conjugue la saturation des réseaux de la voirie.

Du coup les autorités publiques font appel au secteur privé ensuite au secteur public, dans l'objectif de répondre à cette puissante demande, à travers la disponibilité des moyens de transports publics et privés. Cependant, ce procédé est véritablement insuffisant devant la croissance de la demande en déplacement entre les habitants de la ville et les flux migratoires interurbains, l'allongement des distances parcourus, la croissance du taux de motorisation, appuie sur le problème de congestionnement du réseau de la voirie, le dysfonctionnement du transport, vice versa l'inégalité entre l'offre et la demande. Toutefois, les conditions de déplacement de la population demeurent insuffisantes et médiocre.

Plus de 1400 villages entourent la ville, dont à elle seule le caractère de grande ville, avec son urbanisation, et son caractère mono- centrique. En effet, la dynamique migratoire des ruraux vers la ville ne cesse de croître, et la gestion de la forte demande en déplacement devient de plus en plus compliquée et excède les capacités de l'offre. Malgré plusieurs démarches d'extension planifiée qui visent à orienter l'étalement vers l'Est et l'ouest, un déséquilibre est apparu entre les diverses parties de la ville et sa périphérie.



Un remaillage de l'ensemble du territoire de département à travers un système urbain hiérarchisé et articulé est indispensable. De ce fait la ville de Tizi-Ouzou doit impérativement adapter son cadre actuel aux nouvelles exigences économiques et urbaines qui seront induites par son futur statut. Plusieurs actions d'aménagements sont envisagées à travers le plan d'aménagement de wilaya (PAW) à l'horizon 2030 :

- Atténuer les principaux déséquilibres urbains en réduisant la polarisation autour de la Ville de Tizi-Ouzou, des villes créant les conditions favorisant l'émergence de nouveaux pôles d'équilibre au Nord et à l'Est.
- Améliorer la qualité de vie des populations, notamment par la maîtrise des migrations pendulaires entre la montagne et la vallée du Sébaou.
- Renforcer le maillage urbain par de nouveaux pôles structurants alternatifs au chef-lieu de wilaya afin de garantir le rééquilibrage du territoire.
- Stabiliser les populations rurales.

L'objectif de ce travail est basé sur l'idée de « mieux connaître, mieux planifié ». Appuyé sur la clarification de la notion d'interaction entre urbanisation et transport.

Ce travail se focalise sur la question de la mobilité urbaine durable, qui demeure le domaine de multiples questionnements sur les causes et les conséquences de l'accroissement de la mobilité à l'échelle locale et régionale, on essaye d'approfondir la notion d'interaction entre

l'urbanisation et l'aspect de mobilité et transport¹, dans une ville mono-centrique, à l'égard d'important flux migratoires quotidiens urbains et ruraux. Or la représentation de la structure urbaine et son influence sur les déplacements, la qualité de l'offre et de la demande en matière de transports publics et privés.

Nous allons présenter et analyser les comportements des déplacements des ménages, à travers une enquête mobilité déplacement des ménage EMD², en fonction de leurs localisations, leurs revenus et les distances parcourues, ainsi que le taux de motorisation, réparties sur les différents secteurs³.

¹ Florian vanco. Formes urbaines et couts de la mobilité urbaine des ménages, Rimouski (UQAR), 2008.

² Enquête Ménage Déplacement réaliser sur un échantillon de 900 ménages, Réparties sur neufs secteur, dont la ville est nono-centrique.

³ Le découpage est fait par un bureau d'étude CNTC lors de l'élaboration d'un plan de transport, sur la base de l'homogénéité spatiaux-fonctionnel.