

**LES INCIDENCES DU SYSTÈME DE TRANSPORT SUR
L'OUVERTURE DES ZONES RURALES ISOLÉES.
LE CAS DE LA KABYLIE (ALGÉRIE)**

HICHEM YESGUER
CIRTAI (UMR 6228 DU CNRS)
UNIVERSITÉ DU HAVRE

INTRODUCTION

La question de l'accessibilité des agglomérations rurales isolées constitue une contrainte majeure au développement local et régional. Si « *l'enclavement n'est souvent qu'un synonyme supplémentaire des situations d'isolement spatial à dépasser* » (DEBRIE, 2001), l'approche de la fermeture du rural devrait donc commencer par l'étude du réseau de transport, en particulier le réseau local, qui permet de rompre cet isolement et d'assurer l'intégration de l'espace dans un processus d'ouverture. Un système de transport performant est incontestablement un élément important et nécessaire, mais certes pas suffisant, pour le développement spatial. Dans ce contexte WOLKOWITSCH (1982) affirme que « *le système de transport est un outil dans les mains de l'homme pour lui permettre la mise en valeur d'un espace donné* ». Les études sur le désenclavement et l'accessibilité des lieux (TOLLEY, TURTON, 1997 ; VAN WEE, 2002) nous renvoient à l'étude de l'interaction entre ce

système de transport et le système de l'occupation du sol.

Avec ses 1 400 villages, fonctionnellement intégrés dans un réseau hiérarchisé d'agglomérations, et dont 80 % sont en milieu rural, la Grande Kabylie (Encadré 1) est marquée par un important déséquilibre spatial et fonctionnel¹. Le nombre important d'agglomérations (hiérarchisées selon la taille et l'importance socioéconomique) a produit un espace fragmenté et hétérogène, basé davantage sur la proximité fonctionnelle que sur la proximité spatiale. Des spécificités économiques, politiques, géographiques et socioculturelles de la Kabylie résulte une relation de dépendance qui rattache les petites agglomérations rurales aux zones urbanisées. C'est cette particularité réticulaire qui devrait assurer le bon fonctionnement de ce système spatial fragmenté. Mais pour ce faire, il est impératif d'avoir un système de transport efficace. Or, dans le moment où l'équilibre, si fragile, du système spatial kabyle repose sur la qualité de son système de transport², le dysfonctionnement de ce dernier vient perturber cet équilibre et aggraver, par conséquent, la marginalisation et la fermeture des petites agglomérations.

Bien que cette fermeture doive susciter une attention scientifique particulière, elle n'a fait l'objet d'aucune étude spécifique. Les géographes ont privilégié l'approche « classique » des rapports plaines/montagnes (DAHMANI, 1987 ; CÔTE, 1988 ; CÔTE, 1996). D'autres études ont été menées par des sociologues (SAYAD, 1999 ; BOURDIEU, 2000 ; LACOSTE-DUJARDIN, 2003), des historiens (JULIEN, 1964 ; STORA, 1992), des écrivains (FERAOUN M., MAMMERI M.). Ces travaux ont contribué à la connaissance des rapports qui lient la société locale à son espace, mais la question de l'enclavement n'a suscité, en revanche, aucun intérêt particulier.

Nous avons mené des enquêtes sur la fermeture des zones rurales dans la wilaya de Tizi-Ouzou (2005, 2006), et il nous est apparu une étroite relation entre l'espace vécu (correspondant à l'espace de vie des ruraux), l'espace convoité (lieux de concentration relative des services, commerces et activités) et le système de transport. Nous avons remarqué que généralement plus l'agglomération est petite, plus elle est dépendante, et c'est le transport en tant que système, et non seulement en tant que réseau, qui doit assurer la jonction entre les espaces. Mais alors qu'il devrait assurer la cohésion territoriale et le rapprochement fonctionnel de cet espace fractionné, le système de transport s'inscrit passivement dans l'évolution spatiale de la Kabylie. Nous pensons que la cohésion spatiale du rural kabyle est dépendante de la performance du système de transport.

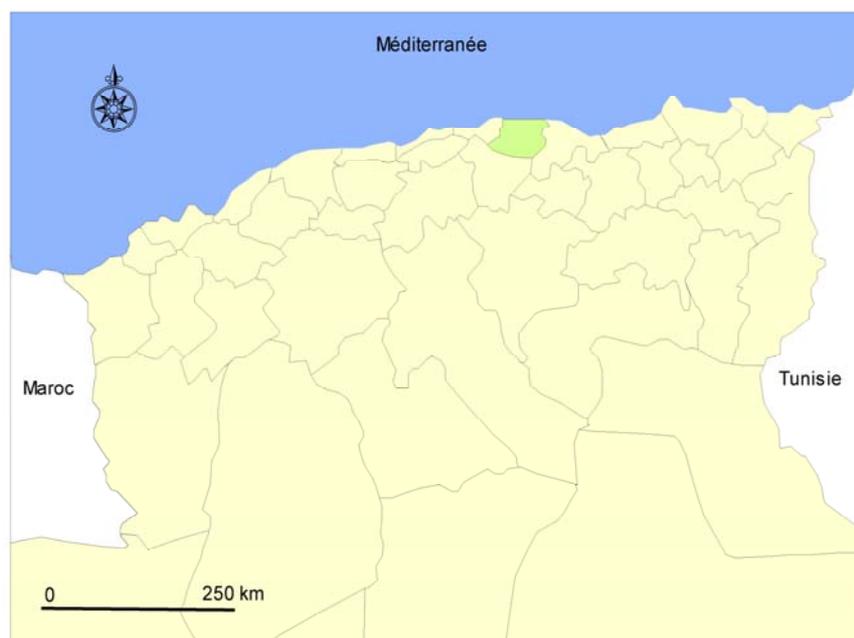
¹ Par fonctionnalité nous entendons l'ensemble de lieux de services et d'activités qui permettent un minimum d'intégration socioéconomique des agglomérations. Ainsi, le déséquilibre fonctionnel se manifeste par la dépendance socioéconomique de 90 % des agglomérations kabyles (voir infra).

² Nous tenons à préciser qu'un système de transport performant ne constitue qu'un élément du processus de développement.

Encadré 1 : Igamie de Tizi-Ouzou

La Kabylie n'est fixée ni sur le plan géographique, ni sur le plan linguistique. Suite à l'insurrection de 1871, la France a divisé cette province en deux : la Grande et la Petite Kabylie. Jusqu'au 7 août 1955, l'Algérie était constituée de trois départements (Alger, Constantine et Oran). Ces deux Kabylies faisaient partie de l'ancien département d'Alger pour la Grande et du département de Constantine pour la Petite. A cette date la Grande Kabylie, rattachée au département d'Alger, avait la ville de Tizi-Ouzou comme capitale. Celle-ci présentait un rôle purement administratif et occupait le rang de sous-préfecture (*daïra*). Le décret du 28 Juin 1956 divisa Alger en douze départements. L'arrondissement de Tizi-Ouzou devint un département à part entière. Depuis 1985, le pays compte 48 *wilayas* dont Tizi-Ouzou ; administrativement, l'appellation Grande Kabylie n'est plus reprise. Sémantiquement, le mot Kabylie renvoie à tout ce qui est d'ordre culturel, ethnique, ou géographique. En revanche, le nom Tizi-Ouzou reprend la dimension administrative. Dans notre travail nous utilisons les deux appellations : Tizi-Ouzou pour la circonscription administrative, Kabylie pour l'espace géographique et la dimension socioculturelle.

La Kabylie dans son espace national



La Grande Kabylie est constituée de 1 400 villages dispersés sur une superficie de 2 958 km² (0,13 % du territoire national) et dont 80 % en relief montagneux à une altitude moyenne de 800 m. Cette position géographique constitue le premier obstacle à l'accessibilité des villages et à la mobilité des populations, sachant que 75 % des habitants vit en milieu rural. Si le réseau ferroviaire est peu développé, la région est dotée d'un réseau routier de 3 796 km composé de routes nationales (573 km), chemins de wilaya (652 km) et chemins communaux (2 571 km). Bien que ce réseau soit relativement dense, l'état des routes reste, pour le moins, précaire, n'autorisant qu'une circulation limitée, voire impossible, sur une part importante du réseau, en l'occurrence les routes communales.

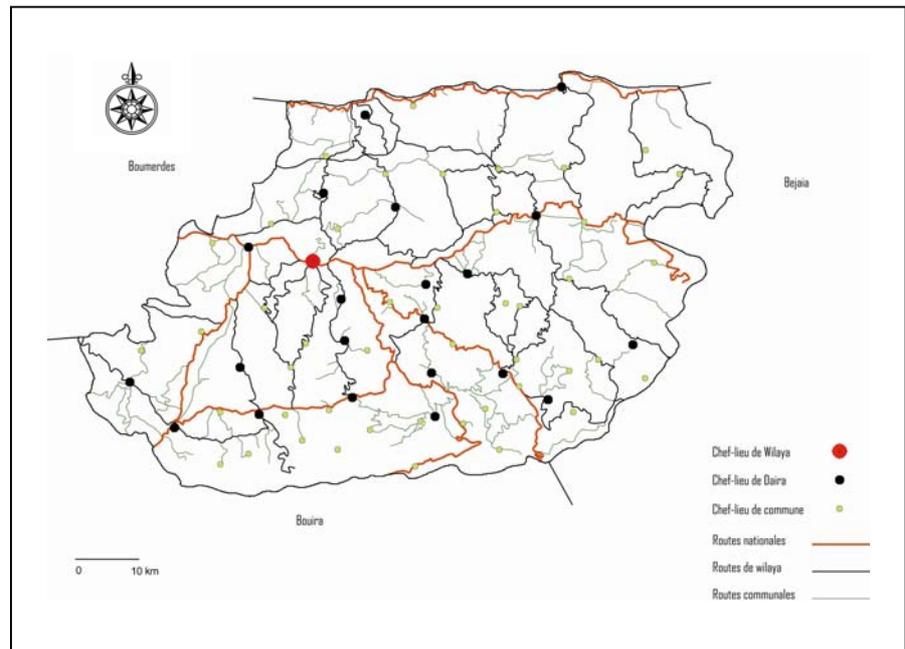
La dispersion spatiale des agglomérations kabyles a engendré une fragmentation des lieux des services et des activités. Conjugée avec la précarité du réseau de route et avec la désorganisation du service des transports, cette fragmentation fonctionnelle de l'espace accentue l'isolement des zones rurales. Malgré son rôle limité dans l'espace kabyle, le système de transport pourrait constituer un élément important du processus d'ouverture, à condition qu'il soit réorganisé.

Cet article se propose d'éclairer la nature de l'inscription des transports dans l'espace kabyle et leur impact sur l'ouverture des espaces ruraux. Nous essayons d'analyser l'articulation entre le réseau local et la configuration spatiale dans laquelle il évolue, articulation qui engendre des discontinuités spatio-temporelles qui renforcent le sentiment de fermeture. L'analyse des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou requiert au préalable une présentation de l'espace concerné.

1. QUELLE INSCRIPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DANS L'ESPACE KABYLE ?

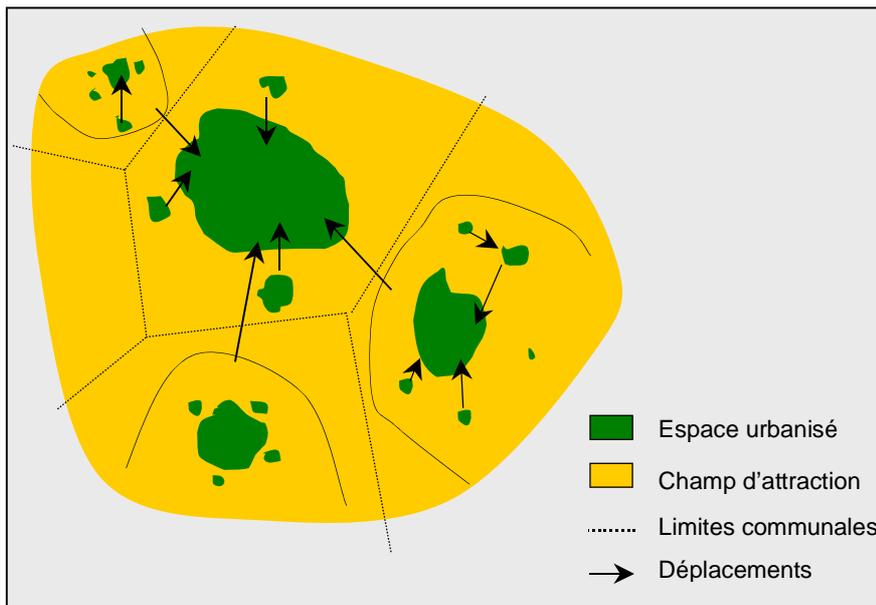
L'urbanisation de l'espace kabyle ne répond pas au modèle d'extension radiale. On assiste de plus en plus au développement de ce que quelques géographes appellent des archipels urbains (BEAUCIRE, SAINT-GERAND, 2001 ; BRUNET et al. 1993 ; ARRAULT, 2005) : un ensemble de lieux formant système mais séparés les uns des autres dans l'étendue. C'est ce type d'organisation spatiale que l'on remarque en Kabylie, influençant la création et l'extension du réseau routier (Carte 1).

Carte 1 : Tizi-Ouzou. Réseau de routes et agglomérations principales



La Wilaya de Tizi-Ouzou est divisé en 67 communes (*Baladiya*) d'une superficie moyenne de 45 km² chacune. Une commune peut être constituée d'une ou de plusieurs agglomérations (villages ou hameaux). Celles-ci étant proches les unes des autres, la population kabyle répond à ses besoins suivant une logique pyramidale : on se dirige d'abord vers le village le plus proche, et plus le besoin est important plus on est disposé à s'éloigner (Schéma 1). Dans chaque commune, on trouve un ou deux villages qui émergent et assurent le rôle de pôle socioéconomique local. Dans une commune sur deux ou trois, on trouve un grand village qui domine le reste des agglomérations, et au fur et à mesure qu'on change d'échelle apparaissent de nouveaux pôles plus importants et plus dominants, et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les agglomérations tournent autour de la ville de Tizi-Ouzou, chef-lieu de la wilaya.

Schéma 1 : Structure de l'espace kabyle, l'archipel de villages



© YESGUER. CIRTAI. 2006

1.1. FRAGMENTATION, DÉPENDANCE ET PROXIMITÉ FONCTIONNELLE...

La fragmentation spatiale s'accompagne d'une fragmentation fonctionnelle qui modifie la perception classique des distances. Les agglomérations qui suscitent le plus de déplacements sont celles qui offrent le plus de services. Conjugée avec la centralité historique et économique, la concentration des services et activités promeut quelques agglomérations en pôles fonctionnels locaux ou régionaux dont dépend le reste des agglomérations. Généralement ce sont les A.C.L. (agglomérations chef-lieu) de communes ou de daïras qui assurent cette position.

L'agglomération selon la définition du Journal Officiel algérien (n° 44 du 23 / 10 / 1985), est un groupement de constructions au moins égal à la centaine (100 et plus), telles qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de deux cents (200) mètres. Suivant cette définition, Tizi-Ouzou est composée de 389 agglomérations, dont 67 ACL de communes. C'est dans ces ACL qu'est installé un minimum de services de l'Etat (dispensaire, bureau de poste, siège de l'Assemblée Populaire Communale -APC- qui accueille le service de l'état-civil, le siège de la police communale, etc). Suite à cette organisation, 322 villages (près de 83 % des agglomérations) sont directement dépendants des 67 ACL. Ce rapport est d'autant plus problématique quand on prend en considération les petits villages et hameaux (comportant moins de 100 habitations) non compris dans la définition officielle. La réalité est que 1 400 localités sont directement et quasiment dépendantes de 67 ACL, ce qui fait un rapport de plus de 95 % de localités dépendantes. Même si le modèle urbain kabyle correspond au système urbain classique fait de centralité et de hiérarchie, sa particularité réside dans le nombre important de localités et dans le rapport de dépendance.

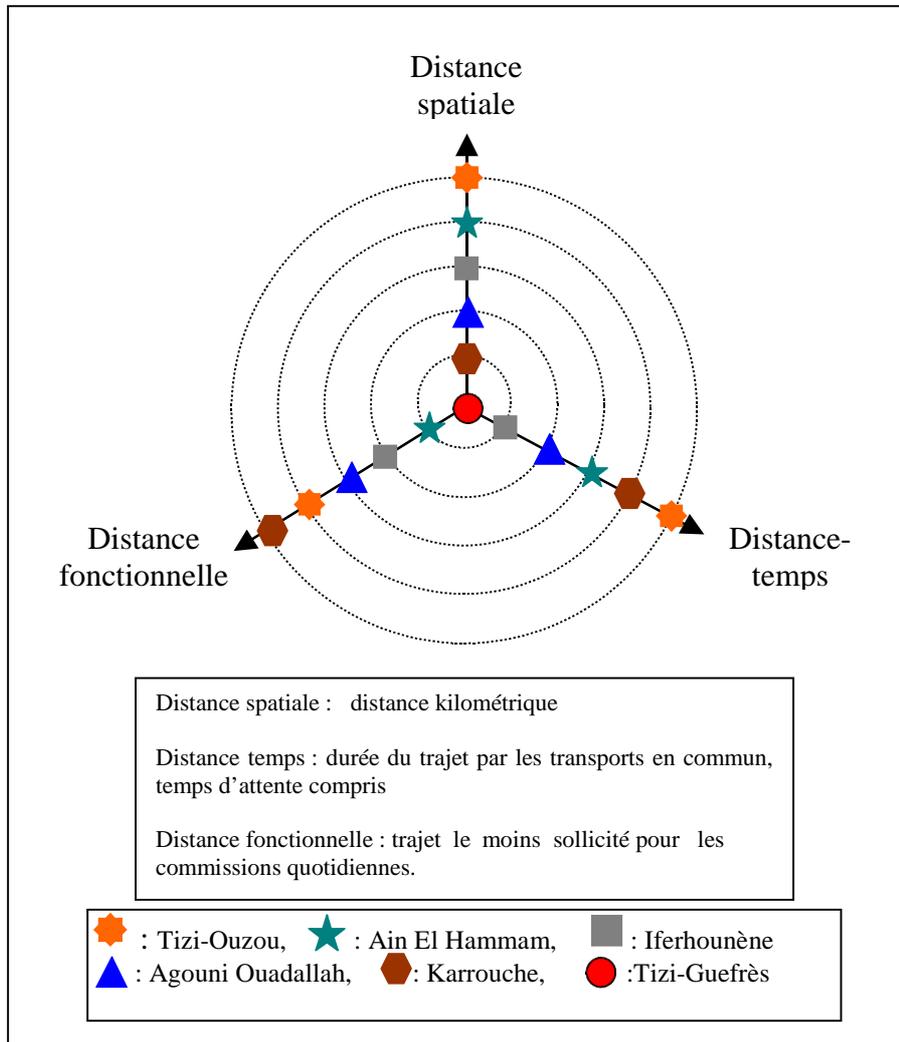
Les agglomérations sont hiérarchisées selon la taille et la centralité fonctionnelle. Nos enquêtes nous ont permis de dégager trois types de distance qui relient les agglomérations kabyles. Le Schéma 2 illustre ces différentes distances qui séparent l'agglomération de Tizi-Guerfres (dans la commune d'Imsouhel) des différents pôles auxquelles elle est reliée. Nous avons choisi cinq pôles : Karouche, le village le plus proche spatialement et socialement ; Agouni-Ouadallah, ACL de la commune d'Imsouhel ; Iferrhounène, ACL de la daïra d'appartenance ; Ain El Hammam, centre régional historique ; Tizi-Ouzou, chef lieu de la wilaya et principale ville de la Kabylie.

Cette disposition a produit un espace fragmenté et complètement hétérogène, basé davantage sur la proximité fonctionnelle que sur la proximité spatiale. Comme l'illustre le Schéma, la proximité fonctionnelle n'est pas forcément dépendante de la proximité spatiale mais peut déterminer la proximité temporelle. L'une des configurations de l'enclavement spatial est le sentiment d'isolement par rapport aux diverses centralités. Le rôle des transports dans un processus d'ouverture est de minimiser les distances fonctionnelles, et de permettre ainsi de rapprocher l'espace vécu de l'espace convoité. Autrement dit, la distance-temps doit impérativement respecter la hiérarchie fonctionnelle. Pour que cela soit possible, une étude détaillée de la demande devrait être réalisée, les espaces les plus convoités devraient être les mieux desservis. Pour l'exemple kabyle on devrait aussi baisser le taux de dépendance fonctionnelle, par la décentralisation et l'émergence de nouveaux pôles.

Des spécificités économiques, politiques, géographiques et socioculturelles de la Kabylie résulte une relation de dépendance qui rattache les petites agglomérations rurales aux pôles locaux ou régionaux. C'est cette particularité réticulaire qui devrait assurer le bon fonctionnement de ce système spatial fragmenté. Mais pour ce faire, il est impératif de rapprocher l'espace

vécu et les centralités fonctionnelles et d'avoir un système de transport efficace. Ce dernier doit permettre de réduire la distance temps et de rapprocher, par conséquent, les distances fonctionnelles.

Schéma 2 : Les distances spatiales enclavantes



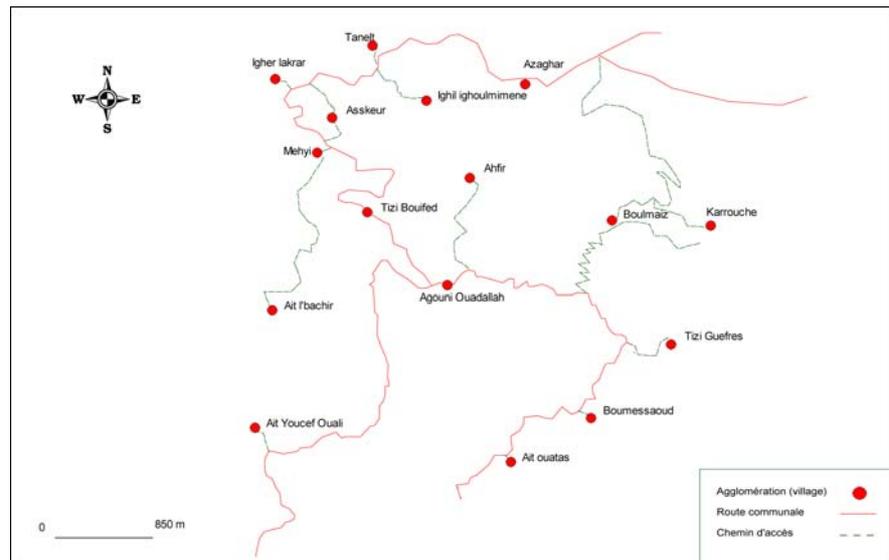
© YESGUER. CIRTAI. 2007

1.2. INSCRIPTION SPATIALE DU RÉSEAU DE TRANSPORT KABYLE, ESSAI DE MODÉLISATION...

Les agglomérations kabyles sont dispersées sur les hauteurs avec des espacements plus ou moins proches et sont tissées par un réseau de routes qui ne passe pas par le centre d'agglomération mais plus ou moins à proximité. L'accès aux localités se fait par des pistes, ou des chemins, non aménagés et mal entretenus (Carte 2). Ces chemins relient l'agglomération à la route

communale, que nous qualifions de principale pour les ruraux. La longueur de tels chemins varie de quelques mètres à quelques kilomètres.

Carte 2 : Routes et agglomérations de Imsouhal



© YESGUER. CIRTAI. 2007

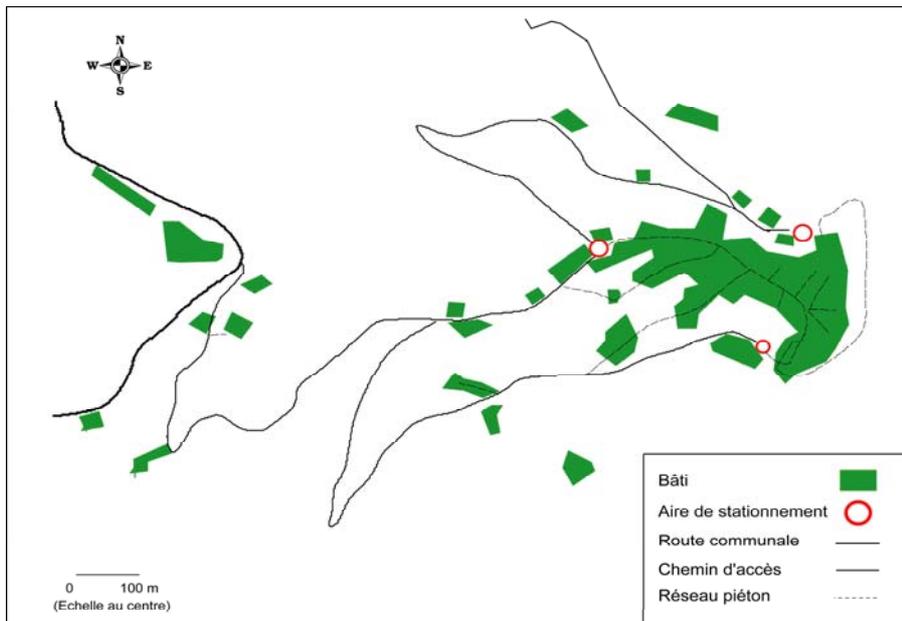
A chaque entrée d'agglomération, une placette ou une aire de stationnement est dégagée (Carte 3). Elle sert de relais entre la piste motorisée et le réseau piéton qui dessert la localité. Généralement, ces agglomérations ne sont pas accessibles aux engins motorisés. On se gare souvent à l'entrée du village pour continuer à pied, sur des chemins assez étroits ou sur des escaliers aménagés par des fonds collectés par les habitants.

Ce type d'organisation spatiale -villages serrés (MERLIN, 1997)- génère quelques problèmes comme le stationnement et l'acheminement des biens et matériaux vers l'intérieur. En effet, l'aire de stationnement n'est souvent que le prolongement du chemin d'accès qui finit en impasse. Sans aménagement aucun, elle ne peut contenir qu'un nombre très limité de voitures, une vingtaine dans les meilleurs des cas comme nous l'avons remarqué à Tamassit dans la commune de Aghrib. Le stationnement est souvent gênant dans ce genre de configuration : on assiste de plus en plus à des situations de congestion où il faut interpeller le propriétaire d'un véhicule pour dégager la voie. Quelques villages ont le privilège d'être desservis par deux, voire trois chemins d'accès, en particulier dans les grands villages situés dans les communes côtières.

L'autre conséquence négative des villages serrés est la difficulté d'acheminement de biens et de matériaux ; en conséquence, la logistique interne se fait par le biais d'animaux (âne, mulet) pour les matériaux de constructions et pour quelques marchandises lourdes. Les déplacements ménagers quotidiens

(courses, eau, ordures, etc.) ou occasionnels (déménagement, fête, etc.) se font, en cas de besoin, par entraide familiale, entre voisins, amis ou par volontariat.

Carte 3 : Réseau de routes de Tizi-Guefres



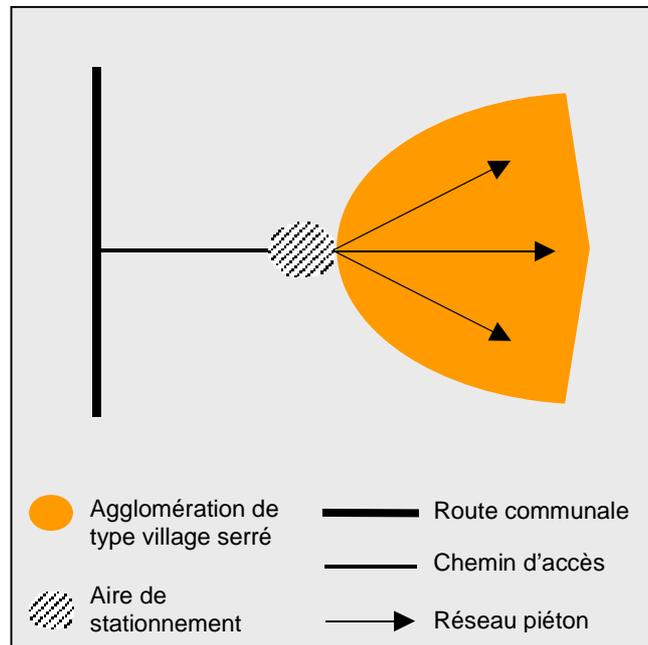
© YESGUER. CIRTAI. 2007

L'étude de la distribution spatiale des agglomérations de Tizi-Ouzou nous révèle l'existence d'une hiérarchie dans le réseau de transport (Schéma 3), celle-ci est fortement dépendante de la configuration spatiale des agglomérations. La dispersion et la localisation des agglomérations exigent une typologie routière spécifique à chaque espace. Sur l'échelle de l'agglomération, la nature du bâti (serré) ainsi que la géomorphologie imposent un réseau non motorisable, les habitants se chargent de les aménager selon les moyens disponibles. A l'échelle de la commune, toutes les agglomérations sont reliées au réseau communal par des routes plus ou moins carrossables. La majorité de ces routes n'est ni bitumée ni aménagée, néanmoins elles permettent l'accès au réseau communal. Les frais de réalisation, d'entretien et de réparation sont à la charge des communes (dont le budget est totalement dépendant des subventions de l'État). Conséquemment, ces chemins de relais restent souvent au stade de piste motorisable, le goudronnage étant une charge que la commune ne peut pas couvrir. Les Présidents d'APC préfèrent dépenser le peu de budget accordé aux infrastructures, dans l'entretien des routes communales. Cette logique produit trois types de route : chemins piétons, pistes carrossables, et routes bitumées. Dans tous les cas, l'absence flagrante de tous types de signalisation ou d'aménagement est remarquable.

La montagne kabyle n'a connu de réseau de transport motorisé qu'après la

colonisation française. Par conséquent, celui-ci s'est développé en réponse à la distribution spatiale des agglomérations. Contrairement aux théories de l'apport de la structuration des réseaux de transport sur l'espace, qui suppose une influence directe sur ce dernier, la distribution spatiale des villages kabyles conditionne l'extension des réseaux de communication.

Schéma 3 : Modèle de l'articulation entre réseau motorisé et réseau piéton



© YESGUER. CIRTAI. 2007

Aucune nouvelle agglomération n'a vu le jour aux abords des axes routiers ; la tendance est en fait à l'extension des espaces agglomérés. Le renforcement du réseau de transport est, dans la plupart des cas, une réponse directe aux diverses requêtes d'ouverture. Réciproquement, l'étalement urbain sur ce même réseau n'est qu'une autre forme du refus de l'isolement.

Le réseau de transport en Kabylie est hiérarchisé selon trois niveaux :

- 1 *réseau de base* (assure la desserte à l'intérieur du village, souvent constitué de chemins piétons, escaliers, pistes non motorisables) ;
- 2 *route intermédiaire* (chemin d'accès, relie le réseau principal au réseau de base) ;
- 3 *réseau principal* (route communale, c'est l'artère principale qui donne la vie aux villages).

Ce type d'organisation n'est pas spécifique à la Kabylie, ni aux villages ruraux des zones montagneuses ; le modèle ci-dessus est représentatif de toutes configurations urbaines de type serré. La littérature de l'architecture urbaine (HOAG, 1991 ; CHAMPOLLION, 2002 ; BERTINETTI, 2004) nous confirme l'application de notre modèle dans les médinas arabo-musulmanes (Sfax,

Marrakech, Djanet, Tombouctou, etc.), dans les villages berbères (Nord de l'Algérie et du Maroc et le Sahara) et dans les oasis peuplés tel la vallée du Mزاب en Algérie.

L'étalement du réseau piéton est identique dans ce type de configuration. Quant à l'architecture, bien qu'elle soit différente, la juxtaposition du bâti suit le même modèle que le village serré, caractérisé par une mosquée au centre, une place pour le marché et un lieu aménagé pour les réunions. Souvent, la mosquée constitue le pôle central, entourée par un espace de rassemblement. Au-delà de cette aire d'échange social, commercial et religieux, se dessine le réseau de rues piétonnes, lequel est composé de ruelles, d'escaliers de chemins et d'impasses.

La spécificité des réseaux de médinas réside dans l'articulation du réseau piéton avec le réseau motorisé. L'étalement urbain s'étant souvent fait d'une façon radiale à partir des centres historiques, celles-ci se retrouvent généralement directement connectées au réseau motorisé, sans passer par des chemins intermédiaires ; les aires de stationnement sont aménagées et prennent allure de parkings.

Cela dit, le même type de problèmes est rencontré dans ce genre de configuration urbaine : la logistique interne et le stationnement. Un autre problème commun à ces espaces concerne l'articulation entre les réseaux. Ce problème prend plus d'ampleur dans un espace rural fragmenté, comme c'est le cas en Kabylie.

Bien que le transport soit le premier support physique de l'accessibilité, il peut devenir un facteur de fermeture s'il n'est pas intégré dans un système d'ouverture. L'articulation entre réseaux constitue un élément majeur dans un tel processus.

1.3. PROBLÈME D'ARTICULATION... UNE DISCONTINUITÉ SPATIO-TEMPORELLE

Dans un réseau hiérarchisé, comme celui qui existe en Kabylie, l'interconnexion entre les différentes composantes de ce réseau est un facteur essentiel dans la performance du système de transport. L'inscription des échelles spatiales les plus fines, en l'occurrence les villages et les bourgs, dans le plan de développement national, est étroitement liée à la fiabilité du réseau de transport.

La dispersion spatiale des agglomérations rurales en Kabylie engendre une dispersion fonctionnelle de l'espace vécu, qui s'est traduite par une fragmentation des lieux de services et d'activités³. Cette dispersion, en l'absence d'un système de transport en commun qu'il soit public ou privé, enfonce les

³ A titre d'exemple, dans la commune d'Imsohal au sud-est de Tizi-Ouzou, deux ou trois villages disposent d'une seule école primaire, l'unique collège communal se trouve à Mehzi, le bureau de poste à Agouni Ouadallah, l'hôpital et le lycée dans la commune voisine de Iferhounène...

citoyens non motorisés dans une fermeture multi-scalaire. Tant bien que mal, le réseau routier relie les différents lieux convoités par les ruraux motorisés ; mais le tissage routier kabyle, aussi important soit-il, connaît de conséquents problèmes d'articulation.

Entre les différents réseaux (intercommunal, communal et route intermédiaire) existe une déconnexion palpable, qui limite les opportunités d'ouverture et renforce le sentiment de fermeture et d'isolement (Schéma 4). La déficience de l'articulation se manifeste fréquemment par des ruptures dans les trajets. Les moyens et modes de transport utilisés changent souvent entre un réseau et un autre ; si la circulation est fluide sur le réseau principal, il n'en sera pas de même sur la route intermédiaire qui n'est souvent pas desservie par les transports en commun, on est alors contraint de continuer soit à pied, soit par auto-stop. Le réseau de base quant à lui est strictement non motorisé, ce qui constitue une discontinuité brutale (insuffisance d'espace pour se garer voire stationner, problème d'acheminement de marchandise...), discontinuité ressentie surtout par les personnes à mobilité réduite.

Nos enquêtes ainsi que notre pratique du terrain nous ont révélé qu'entre déplacement par voitures personnelles et déplacement par transport collectif existent différents types de rupture de trajet. L'exemple du trajet Tizi-Ouzou ville (chef-lieu de la wilaya)-Tizi-Guefres illustre nos propos.

Dans le premier type de trajets (par voiture) nous avons constaté une discontinuité spatiale du réseau, une rupture qui se manifeste surtout par le type de route, de revêtement, d'aménagement, de signalisation, etc. ; les routes sont moins performantes dans les petites localités.

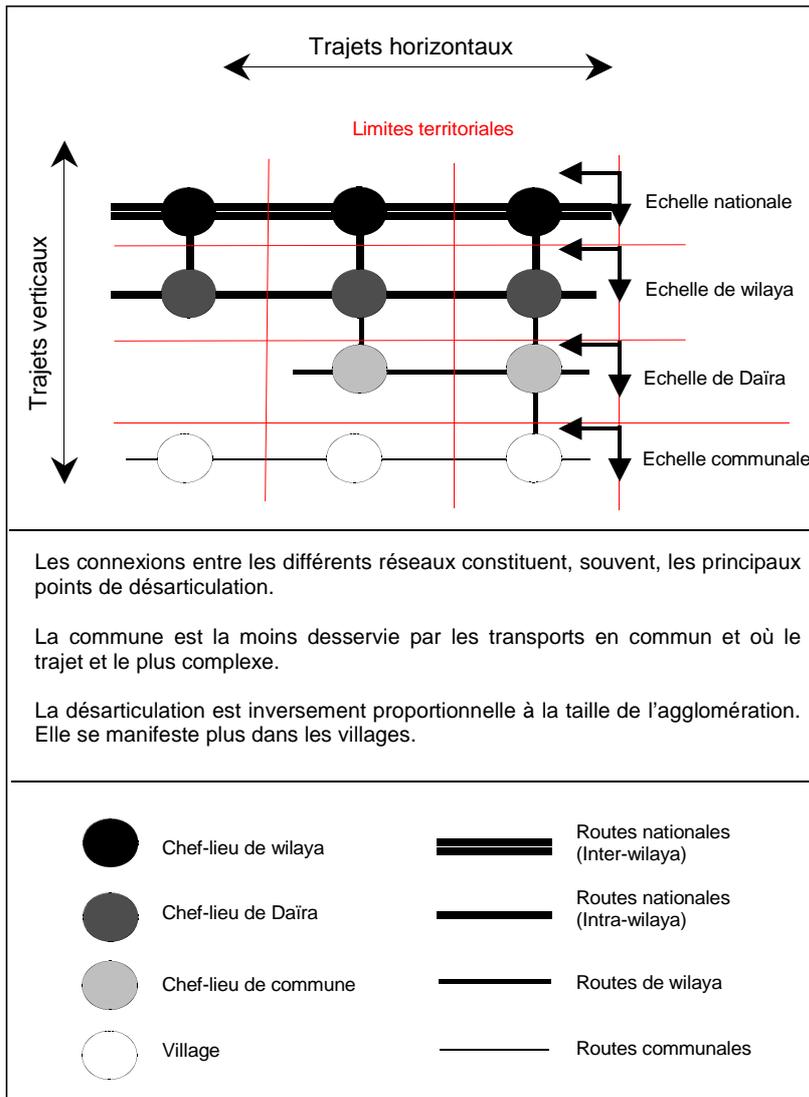
Dans les déplacements par transport en commun, les ruptures étaient plus évidentes, prolongeant les distances et accentuant les discontinuités spatiales et temporelles. Pour aller de Tizi-Ouzou à Tizi-Guefres trois opportunités se présentaient :

- Par l'autocar qui vient d'Alger, qui s'arrête à Tizi-Ouzou et continue son trajet à Agouni Ouadallah (chef lieu de la commune d'Imsohal), et de là en prenant une correspondance jusqu'à Tizi-Guefres : long trajet, nombre de place limité ;
- Par fourgon jusqu'à Iferhounène, puis correspondance directe : rareté de l'offre de Tizi-Ouzou vers Iferhounène, on peut attendre deux heures sans qu'un fourgon ne se présente ;
- Par fourgon jusqu'à Ain El Hammam et correspondance directe : le trajet le plus emprunté.

A ces discontinuités spatiales s'ajoute un temps d'attente moyen de 40 minutes dans chaque station. Il faut en moyenne 2h30 pour ce trajet de 65 km.

Nous avons refait la même expérience pour plusieurs trajets, dont Tizi-Ouzou-Tamassit (commune d'Aghrib) ; Tizi-Ouzou-Tabouda (commune d'Illoula Oumalou) ; Tizi-Ouzou-Cheurfa (commune de Azeffoune).

Schéma 4 : Niveaux de connexion entre agglomérations



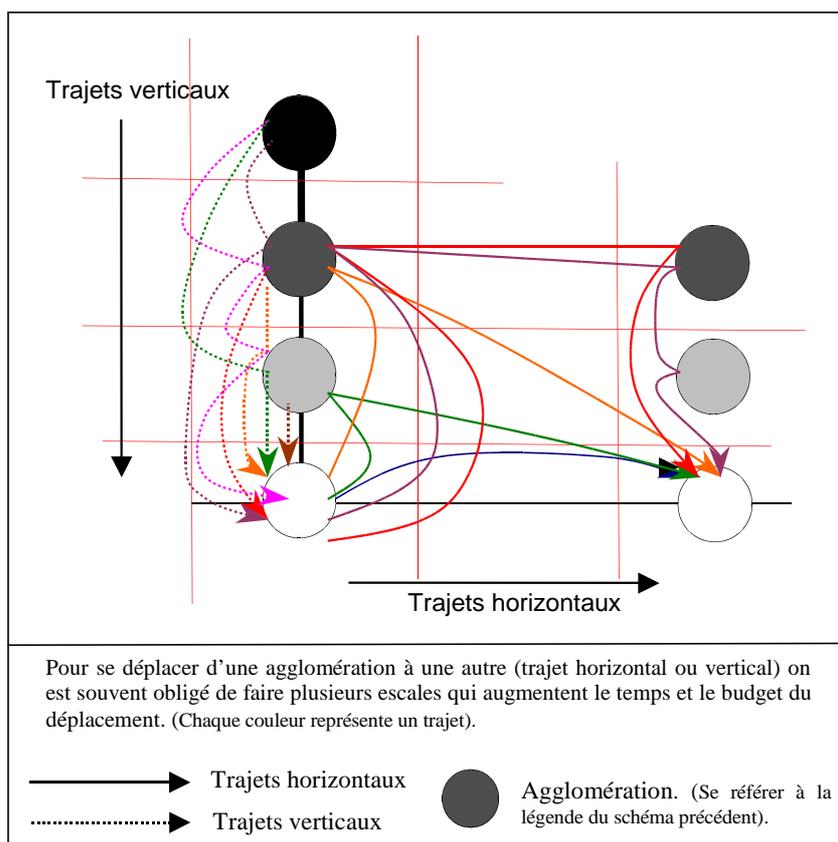
© YESGUER. CIRTAI. 2006

Ce type de trajet connaît la même désarticulation que l'exemple de Tizi-Guefres ; les utilisateurs des transports en commun doivent prendre une correspondance du chef-lieu de commune vers le village de destination, ce qui constitue un coût supplémentaire en termes de temps, d'argent, et de confort. Les infrastructures routières communales étant souvent en très mauvais état, le voyageur ressent chaque kilomètre de route comme un trajet de trop. L'un des transporteurs (conducteur de fourgon) nous a confié qu'il a conscience des difficultés des passagers qui supportent mal les secousses du véhicule. Plusieurs transporteurs nous confirment qu'ils interrompent leur

trajet pendant quelques minutes pour permettre aux voyageurs de descendre prendre l'air. Ce phénomène est observable exclusivement dans les fourgons et sur des trajets assez longs (comme Tizi-Ouzou-Zekri).

Ces trajets que nous appelons verticaux (d'une grande vers une petite agglomération) sont les plus fluides et les moins pénibles pour les usagers des transports en commun ; un trajet horizontal (entre deux petites agglomérations) présente plus de temps de déplacement, plus de frais et moins de confort (Schéma 5). Pour aller de Taneklet-Bouvroun (commune de Maatkas) à Iouadhiane (commune de Ouadhia), par les transports en commun, il faut plus d'une heure alors que c'est un trajet de moins de 10 km.

Schéma 5 : Complexité des différents types de trajets



© YESGUER. CIRTAI. 2006

Les discontinuités spatio-temporelles sont doublement ressenties dans les trajets horizontaux. Pour les personnes captives⁴ des transports en commun, la forte désarticulation qui se manifeste par plusieurs changements de véhicules et des temps considérables d'attente à chaque fois, renforce les disconti-

⁴ Les captifs du transport en commun sont généralement les gens non motorisés dont les longs déplacements dépendent de l'offre de transport en commun.

nuités temporelles et les rend plus tangibles. Cette situation engendre une nouvelle vision de la distance ; on parle plus de distance temps que de distance kilométrique, situation d'éloignement temporel qui renforce le sentiment d'isolement spatial (Schéma 6).

2. DÉSÉQUILIBRE FONCTIONNEL, QUAND LE SERVICE DE TRANSPORT FAIT DÉFAUT...

Si l'on peut justifier, même à tort, la défaillance du réseau de transport kabyle par le relief difficile de la région et par les difficultés économiques de l'État, il n'en serait pas dit autant pour la défaillance de l'organisation du transport en tant que service.

2.1. ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ALGÉRIE

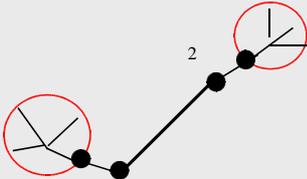
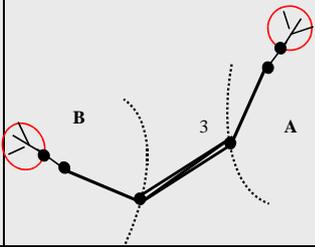
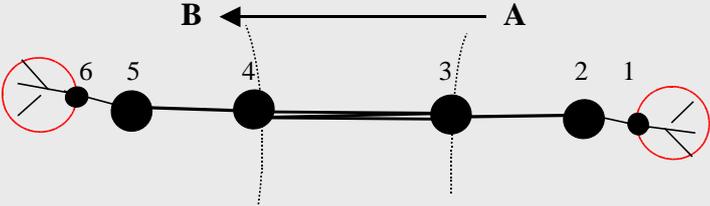
Le cadre juridique actuel dans lequel évoluent les transports en Algérie est la loi N° 01-13 du 7 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres. Avec le décret exécutif N° 04-416 du 29 décembre 2004, cette loi est l'outil de travail principal des services des transports algériens.

Selon le premier article du décret, le plan de transport est considéré comme instrument d'optimisation de l'utilisation des moyens de transports, pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande de transport et de planification d'actions d'investissement au niveau local, régional ou national. Pour Tizi-Ouzou, c'est le plan de transport de wilaya qui devrait assurer l'organisation du service des transports, prenant en considération la demande, l'offre, et bien sûr la nature du réseau dont dispose la région ; la réalité est toute autre. Dans le cadre de nos fonctions dans la période 2000-2002, en tant qu'inspecteur principal des transports à Tizi-Ouzou, l'élaboration du plan de transport constituait l'une des tâches qui nous étaient assignées. Le plan était considéré comme un simple bilan annuel d'activité où étaient reprises les statistiques sur les moyens de transports disponibles au niveau de la wilaya et de ses communes. Aucune analyse de la demande ni de l'offre n'ont été élaborées, l'attribution des autorisations (ou des « lignes » selon le jargon administratif) suivait les demandes et requêtes quotidiennes.

Dans son article N° 6, la loi 01-13 stipule que dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, l'État et les collectivités territoriales sont chargés chacun en ce qui le concerne d'organiser les transports publics. Encore faut-il s'entendre sur la notion de transport public ; l'absence de l'État est flagrante, la part du marché des opérateurs privés sur les services de transports réguliers est de 100 % dans plusieurs wilayas. En 2003, le parc public étatique en termes de places offertes représentait à peine 0,47 % de l'ensemble du parc national⁵ en circulation. En Algérie il est plutôt une question de transport collectif, la notion de service de transport public est de plus en plus absente.

⁵ Toutes les wilayas algériennes sauf Alger.

**Schéma 6 : Problème d'articulation entre réseaux
et discontinuités spatio-temporelles**

<p>1- Quelle soit modale, infrastructurelle ou territoriale, la discontinuité se ressent d'abord à la sortie du village. A cette échelle, la brutalité de l'articulation entre réseau piéton et pistes motorisables est d'ordre spatial et temporel, pour les piétons et pour les motorisés.</p>	<p align="center">Portes du village</p> 																
<p>2- Atteindre la route communale à pieds ou à vitesse minimale (moins de 20 km/h) pour les motorisés. Nouvelle articulation... Fréquence de passage des transports en commun minimale. Route bitumée, mais aucun aménagement routier</p>	<p align="center">Déplacement intra-communal</p> 																
<p>3- Limites territoriales : arrêt pour changement de fourgon (ou de bus, cas rare !)... A cette échelle l'offre des transports en commun est plus abondante... Pour les motorisés, la route est meilleure mais pas encore aménagée...</p>	<p align="center">Déplacement inter-communal</p> 																
<p align="center">B ← A</p>  <p>Pour un trajet horizontal, mieux vaut être motorisé. Dans ce cas, la discontinuité est plus spatiale que temporelle. Pour les non motorisés, on subit toutes les articulations et toutes les discontinuités ; l'éloignement temporel renforce le sentiment d'isolement spatial.</p>																	
<table border="0"> <tbody> <tr> <td></td> <td>Limites communales</td> <td></td> <td>Route de wilaya</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Limites du village</td> <td></td> <td>Route communale</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Point d'articulation et de discontinuité</td> <td></td> <td>Chemins d'accès</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Réseau piéton</td> </tr> </tbody> </table>			Limites communales		Route de wilaya		Limites du village		Route communale		Point d'articulation et de discontinuité		Chemins d'accès				Réseau piéton
	Limites communales		Route de wilaya														
	Limites du village		Route communale														
	Point d'articulation et de discontinuité		Chemins d'accès														
			Réseau piéton														

2.2. DYSFONCTIONNEMENT DU SERVICE DES TRANSPORTS. RENFORCEMENT DE LA FERMETURE !

La réglementation des transports stipule que l'exercice de l'activité de transport public routier de voyageurs est subordonné à une autorisation. Elle est délivrée par les services des transports de la wilaya sous certaines conditions qui sont en fait très souples. L'attribution de ligne est faite automatiquement sans études préalables de la demande ni de l'offre. Cette attribution non étudiée a créé une anarchie dans l'offre de transport. Ainsi ce secteur primordial dans la vie quotidienne des citoyens et dans le développement de la région est assuré par des opérateurs privés, sans aucun contrôle, et dans l'absence quasi totale d'entreprises étatiques qui sauraient assurer le caractère public du service des transports.

L'intervention de l'État est capitale dans la réponse à la demande des populations : il assume le déficit économique des liaisons déficitaires, en l'occurrence celles qui assurent les dessertes des communes et villages isolés. En effet, les liaisons entre les différentes agglomérations kabyles (appelée « les lignes de transport ») sont soumises aux règles générales de l'offre et de la demande et sont directement affectées par les conditions économiques du pays ; les lieux les moins fréquentés sont les moins desservis, avec une fermeture qui s'accroît donc de plus en plus.

L'activité de transport collectif de voyageurs⁶ (véhicule de plus de 8 places) est considérée, selon la réglementation algérienne, comme activité commerciale, subordonnée à une inscription au registre de commerce ! De fait, les opérateurs « privés » de transport refusent de travailler⁷ sur les lignes les moins rentables ; les dessertes des zones peu peuplées se voient alors abandonnées au profit de celles d'agglomérations plus urbanisées. Nous ne réfutons pas le droit de rentabilité de ces opérateurs privés, car en aucun cas ils n'ont la vocation à se substituer au rôle de l'État. Cela dit, les conditions d'exercice de cette activité sont à revoir, car cette logique a créé deux sortes de déséquilibre :

- un déséquilibre spatial dans les dessertes ; on remarque ainsi beaucoup de demandes d'attribution d'autorisation de transport sur quelques lignes « rentables » reliant quelques agglomérations importantes. Cela a conduit à la saturation des aires de stationnement et à de graves problèmes fonctionnels. En revanche, et sur les lignes jugées par les transporteurs comme n'étant pas suffisamment rentables, l'offre est réduite au minimum conduisant à un isolement paradoxal de ces régions ; paradoxal parce que les autorités constatent cet effet mais ne

⁶ Pour le transport par taxis, le demandeur de l'autorisation doit avoir une licence d'exploitation délivrée par la direction de la réglementation et des affaires générales de la wilaya de résidence.

⁷ C'est le terme utilisé par les transporteurs. Le transport de ce fait n'est plus perçu comme service mais comme gagne-pain aux dépens des captifs d'un service public.

peuvent rien faire pour les populations de ces régions ! Le service des transports de la préfecture de Tizi-Ouzou a reçu plusieurs demandes de « désenclavement » de la part des habitants de zones isolées, malheureusement l'État ne possède pas les moyens économiques, techniques ni juridiques pour répondre à ces demandes.

- la deuxième crise qu'a engendrée la desserte sélective des lignes de transport public est le déséquilibre temporel, cette mauvaise organisation qui caractérise les horaires de travail. Pendant les week-ends, par exemple, les populations font face à une véritable pénurie de services. Il en est de même les jours fériés et dans certaines périodes dans la journée.

Pour faire face à cet isolement, les habitants cherchent à promouvoir les transports sans autorisation. L'offre de transport reste quand même importante mais elle est non organisée et mal proportionnée, et ce malgré l'arrêt d'attribution des autorisations sur les lignes jugées saturées par les services de transport, jugement qui n'est fondé sur aucune étude préalable, sinon les quelques statistiques dont dispose la direction des transports de Tizi-Ouzou.

2.3. L'ÉTAT DES LIGNES DE TIZI-OUZOU, RÉVÉLATEUR D'IMPORTANTS DÉSEQUILIBRES

Le visiteur de la Kabylie remarquera sans doute la domination des fourgons aménagés sur les autres moyens de transport disponibles. L'image de l'encombrement des stations de fourgons est complètement trompeuse, car les services sont surtout tournés vers les agglomérations déjà bien desservies.

Dans l'offre de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, la part du transport rural est jugée insuffisante par les organisateurs locaux (Tableau 1). Pour les élus de quelques communes, l'offre est dérisoire ; d'autres représentants du peuple voient au contraire que leurs localités connaissent une offre non maîtrisable de transport. Le déséquilibre d'affectation des véhicules reflète l'incapacité de l'État, représenté par les services des transports de la wilaya, à gérer des problèmes plus profonds que les autorisations de transport. Entre autres problèmes, l'isolement d'une grande partie de la population kabyle constitue un souci permanent pour les organisateurs, les politiciens et les populations. La dispersion des agglomérations et la défaillance du réseau et du système de transport, conjuguées avec le déficit économique de la région et la pauvreté des habitants, ont accentué, voire engendré, une situation quasiment incontrôlable.

A défaut d'un réseau de transport efficace et dans l'absence d'un service public minimum, des communes entières, sont parfois inaccessibles par les transports en commun, voire par voiture particulière dans quelques agglomérations. À cette situation s'ajoute la pauvreté de la population avec 27,3 % en chômage⁸, et une insuffisance dans les moyens publics.

⁸ Source ONS, septembre 2001.

Tableau 1 : État de l'offre de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou
(situation arrêtée au 30/08/2004)

Dispositif général				
Type de ligne	Liste des lignes	Véhicules		Observ.
		Type	Nombre	
Intercommunal	Lignes exploitées entre les 67 communes de la Wilaya et le chef lieu de Wilaya	A.C.	94	Lignes arrivées à saturation
		M.C.	81	
		M.B.	244	
		F.A.	781	
Rural	Lignes entre les 1 400 villages et les 66 communes sans le chef-lieu de la Wilaya	A.C.	2	Insuffisant
		M.C.	5	
		M.B.	78	
		F.A.	269	

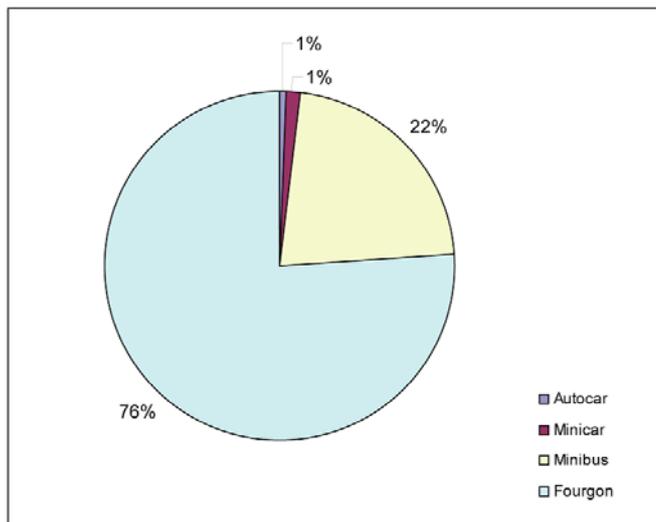
A.C. : Autocar (35 places et plus) ; A.B. : Autobus (plus de 70 p. dont places debout) ; M.C. : Minicar (de 24 à 34 p.) ; M.B. : Minibus (de 35 à 69 p. dont places debout.) ; F.A. : Fourgon aménagé (de 10 à 23 p.)

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou

2.4. LE TRANSPORT PAR FOURGONS AMÉNAGÉS, SOLUTION ALTERNATIVE ?

La rareté des services et des activités et leur dispersion spatiale, conjuguée avec les caractéristiques géomorphologiques de l'espace kabyle expliquent, en partie, l'importante utilisation des fourgons aménagés comme moyens de transport (Schéma 7).

Schéma 7 : Part du fourgon dans l'offre de transport rural à Tizi-Ouzou



© YESGUER. CIRTAI. 2006

Source : A partir des données de la direction des transports de Tizi-Ouzou (Août 2004). Lignes entre les villages et 66 communes (chef-lieu de wilaya non compris)

Ces derniers sont caractérisés par deux particularités qui font d'eux le moyen de transport le plus adapté à la région:

- la souplesse économique : les prix sont intermédiaires entre les tarifs des déplacements par bus, accessibles à tout le monde, et les tarifs appliqués par les taxis, assez chers par rapport au revenu moyen de la population ;
- la souplesse physique : ils peuvent accéder aux villages les plus reculés, et sont peu affectés par l'état des routes. Bien que cette spécificité compense la mauvaise articulation du réseau et permette de réduire les distances physiques, elle ne limite pas pour autant les discontinuités temporelles.

CONCLUSION

La lecture croisée du système de transport et de l'organisation spatiale conduit à renouveler la question du rapport ouverture/fermeture. L'existence de liens systématiques entre l'importance fonctionnelle des agglomérations, leur distribution spatiale et leurs différentes connexions appelle une nouvelle réflexion sur le concept d'enclavement.

La fragmentation spatiale fait obstacle à la cohésion territoriale. Par un système complexe de discontinuité et de désarticulation, on bascule d'un état de connexion et d'ouverture à un sentiment d'isolement et d'enclavement (Cf. Schéma 7). Les ruptures de connexion entre l'espace vécu et l'espace convoité font oublier qu'il « *n'y a aucune fermeture territoriale absolue et définitive* » (DEBRIE, STECK, 2001).

L'exemple de la Kabylie rurale permet ainsi de mettre en exergue l'importance du système de transport dans le processus d'ouverture spatiale. En l'absence d'un système de transport efficace, les discontinuités spatio-temporelles sont doublement ressenties par les captifs du transport public. La forte désarticulation qui se manifeste par des ruptures temporelles et spatiales dues aux changements de mode de transport, de types de route et à l'insuffisance de l'offre de transport, renforce les discontinuités et les distances et les rend plus tangibles. Cette situation engendre une nouvelle lecture de la distance qui privilégie la distance temps au détriment de la distance kilométrique.

Cette situation d'éloignement temporel renforce le sentiment d'isolement spatial. Notre hypothèse ainsi se confirme : que la désarticulation soit spatiale (défaillance du réseau de route) ou quelle soit temporelle (longueur des trajets, rareté de l'offre...), la fermeture est socio-spatiale. Les acteurs de la mobilité rurale sont plus sensibles à la distance-temps qu'à la distance kilométrique. Les captifs des transports publics, notamment les personnes non motorisées, sont les plus touchés par le sentiment d'isolement et d'enclavement.

En Kabylie, la voiture particulière est perçue comme l'élément d'ouverture par excellence. La vétusté des infrastructures de transport et l'absence d'une

politique claire de transport public, contribuent à renforcer, voire à engendrer, cette représentation.

La notion de transport public est de plus en plus absente en Algérie, en Kabylie notamment. On parle plus de transport en commun que de service de transport. Le désengagement de l'État dans la politique des transports aggrave le déséquilibre spatial et donne de l'enclavement une toute autre conception. En 2003, le parc public étatique en termes de places offertes représentait à peine 0,47 % de l'ensemble du parc national (toutes les wilayas, sauf Alger) en circulation. Le reste de la demande est assurée par les acteurs privés. L'importance de l'intervention de l'État dans la réponse à la demande des populations est dans la possibilité d'assumer le déficit économique des liaisons déficitaires, en l'occurrence celles qui assurent les dessertes des communes et des villages isolés.

Le réseau de transport kabyle est assez dense, et permet de relier entre elles la majorité des agglomérations. Légale ou non, l'offre de transport est importante également, mais elle n'est pas maîtrisée. Les efforts à faire sont à diriger vers l'organisation du potentiel existant, en l'occurrence l'amélioration des infrastructures routières, et la réorganisation de l'offre de transport. Aussi est-il attendu de l'État de s'impliquer davantage et d'assurer un minimum de service public, le budget pourrait être imputé du fond spécifique au développement rural. Aussi pourrait-on commencer par faire signer un cahier des charges aux opérateurs. Pour le long terme, un grand axe de réforme est à considérer : le retour de l'État comme acteur principal dans l'offre et dans l'organisation des transports dans les agglomérations isolées.

BIBLIOGRAPHIE

ARRAULT J.-B. (2005) Du toponyme au concept ? Usages et signification du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales. **L'espace géographique**, n° 4, pp. 315-328.

BAVOUX J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P. (2003) **Géographie des transports**. Paris, Armand Colin, 231 p.

BEAUCIRE F., SAINT-GERAND Th. (2001) Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France. **Géocarrefour**, Vol. 76, n° 4, pp. 339-347.

BERTINETTI M. (2004) **Égypte, entre ciel et terre**. National Geographic Society, 640 p.

BOUBAKOUR F., MERAZGA A. (2006) Planification du transport urbain et développement durable. **Transports**, n° 437, pp. 175-181.

BOUBAKOUR F. (2002) Le transport urbain à Batna : nécessité de repenser le service public. **10^{ème} Assemblée Générale du CODESRIA**, 8-12 décembre (Consultable sur <http://www.codesria.org>).

- BOURDIEU P. (2000) **Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée par trois études d'ethnologie kabyle**. Éditions du Seuil, 429 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (2005) **Les mots de la géographie, dictionnaire critique**. Reclus-La documentation Française, 470 p. (3ème éd. revue et augmentée).
- CHAMPOLLION H. (2002) **Yemen, arabia felix**. Paris, Editions Hermé, 201 p.
- COTE M. (1988) **L'Algérie ou l'espace retourné**. Paris, Flammarion, 362 p.
- COTE M. (1996) **Pays, paysages, paysans d'Algérie**. CNRS éditions, 282 p.
- DAHMANI M. (1987) **Economie et société en Grande Kabylie**. Alger, Office des publications universitaires, 239 p.
- DEBRIE J. (2001) **De la continentalité à l'Etat enclavé, circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain**. Université du Havre, 374 p. (Thèse de Doctorat de géographie).
- DEBRIE J., STECK B. (2001) L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. **L'espace géographique**, n° 1, pp. 26-36.
- HOAG D.J. (1991) **Architecture islamique**. Gallimard/Electa, 197 p. (édition originale publiée en 1973 par Electa).
- JULIEN Ch.-A. (1964) **Histoire de l'Algérie contemporaine, la conquête et les débuts de la colonisation 1827-1871**. Paris, PUF, 632 p.
- KATEB K. (2003) Population et organisation de l'espace en Algérie. **L'espace géographique**, n° 4, pp. 311-331.
- LACOSTE-DUJARDIN C. (2003) **Le conte kabyle, étude ethnologique**. La Découverte, 542 p.
- MERLIN P. (1997) **Géographie humaine**. Paris, PUF, 576 p.
- MERLIN P., CHOAY F. (2002) **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement**. PUF, 863 p. (2ème éd.).
- REICHMAN S. (1983) **Les transports : servitude ou liberté**. Paris, PUF, 197p.
- SAYAD A. (1999) **La double absence**. Paris, Editions du Seuil, 437 p.
- TOLLEY R., TURTON B. (1995) Rural transport problems, policies and plans. In **Transport systems, policy and planning: a geographical approach**, Singapour, Longman, pp. 231-262.
- VAN WEE B. (2002) Land use and transport: research and policy challenges. **Journal of Transport Geography**, Vol. 10, n° 4, pp. 259-271.
- WOLKOWITSCH M. (1982) **Géographie des transports**. Armand Colin, 383 p.