



HAL
open science

Enclavement des espaces ruraux: approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles

Hichem Yesguer

► To cite this version:

Hichem Yesguer. Enclavement des espaces ruraux: approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles. Géographie. Université du Havre, 2009. Français. NNT: . tel-00426292

HAL Id: tel-00426292

<https://theses.hal.science/tel-00426292>

Submitted on 24 Oct 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université du Havre

UFR des Lettres & Sciences Humaines

UMR 6266 IDEES du CNRS / Cirtai

Centre interdisciplinaire de recherche sur les mobilités

École doctorale ED 68 « Littératures, Cultures, Sociétés »

Thèse pour l'obtention du grade de

Docteur en Géographie



Enclavement des espaces ruraux
Approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages
kabyles

Présentée et soutenue publiquement par

Hichem YESGUER

Le 9 octobre 2009

Sous la direction de Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre

Jury :

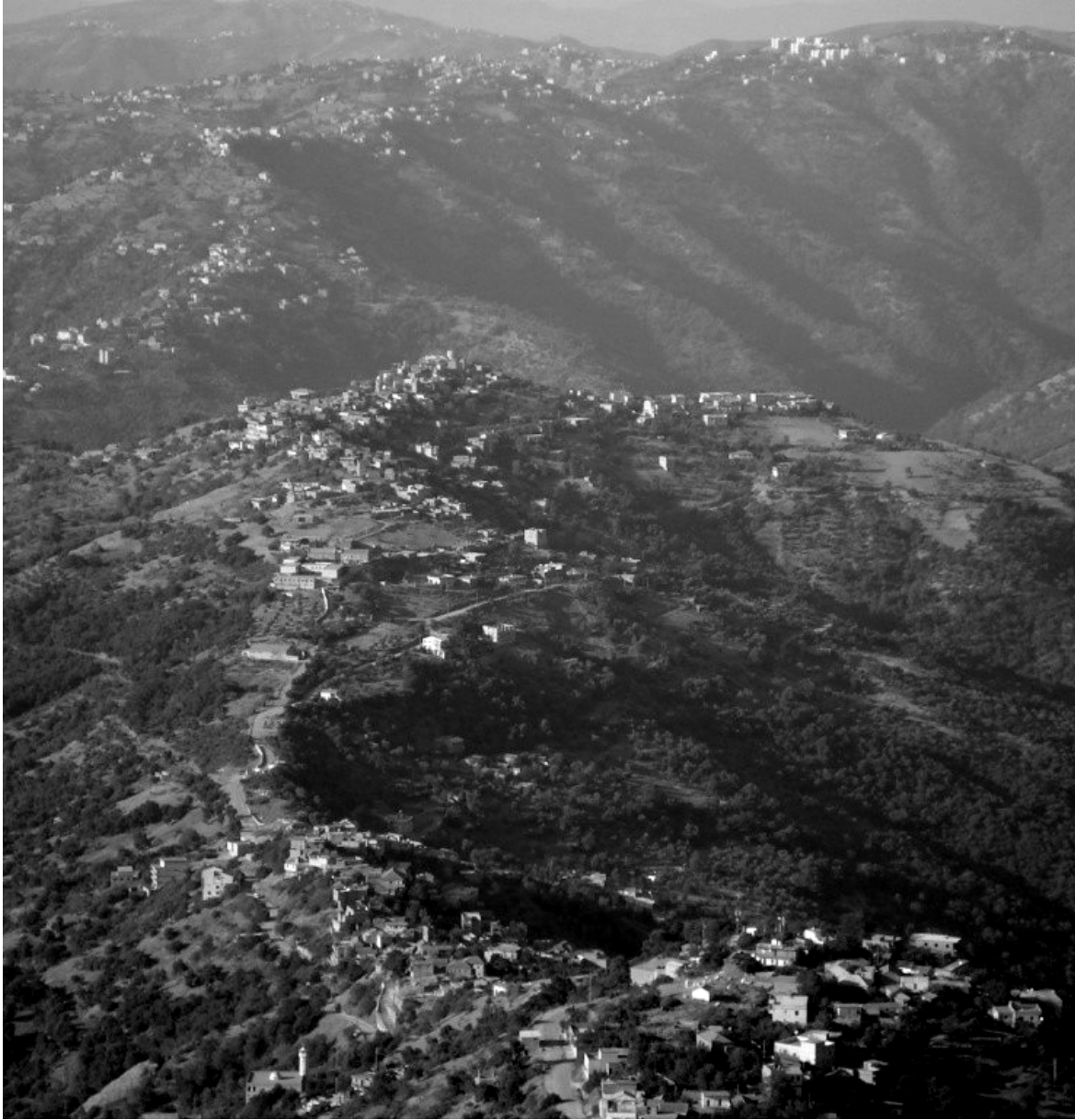
M. Farès BOUBAKOUR, Professeur, Université de Batna (*Rapporteur*)

M. Didier PLAT, Ingénieur divisionnaire des Travaux Publics de l'État (HDR). ENTPE (*Rapporteur*)

M. Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre

M. Pierre THOREZ, Professeur, Université du Havre

M. Jean VARLET, Professeur, Université de Savoie



Village Ait Saada (commune de Yatafen)

Source : www.association-aitsaada.frblogs.com (Consultée le 25 juin 2008)

Remerciement

- Je tiens d'abord à remercier M. Benjamin Steck pour m'avoir fait confiance et guidé tout au long de cette recherche.
- Je souhaite aussi remercier tous les membres du laboratoire CIRTAI et plus particulièrement, Mathias Boquet, qui m'a toujours encouragé et aidé, et, bien sûr, Clarisse Didelon, qui m'a beaucoup assisté dans la fin de ma thèse.
- Je remercie également l'équipe administrative du CIRTAI. Françoise, Christine et Sabrina ont toujours été présentes pour répondre à mes questions ou m'aider dans mes recherches.
- Je remercie aussi tous les acteurs de la wilaya de Tizi-Ouzou, spécialement les responsables de la direction des transports, notamment MM. Moussa Kerroua et Mohamed Amirouche, et tous les autres fonctionnaires de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- Je remercie également les gens généreux qui m'ont accueilli chez eux en Grande Kabylie : Hacène, Fayçal, Samir, Ali et leurs familles. Sans oublier les habitants de la commune d'Imsouhel, et particulièrement ceux du village de Tizi Guefres.
- Un grand merci à tous mes collègues doctorants et à toutes les personnes que j'ai connues au Havre : Mohamed, Madi, Faouzi, Morgan, Bouhdjar, Abbas et tous les autres.
- Je tiens aussi à exprimer ma gratitude envers mes cousins qui m'ont accueilli en France, merci à : Boussaad, Mourad, Naïma et Rachid.
- Merci aussi à mes amis d'enfance qui ont toujours cru en moi : Walid, Haroun, Farid et Miloud.
- Enfin, cette thèse n'aurait pas abouti sans l'appui et le soutien moral et matériel de ma mère, de mon père, de mes frères et de mes sœurs. Mais je dois aussi l'aboutissement de ce travail au soutien non égalé de ma courageuse et tendre épouse et de mon fils Mohamed Anès.

S'il y a un mot qui résume le parcours d'un thésard en fin de thèse c'est bien un soupir. Surtout quand il s'agit d'un doctorant non francophone, à qui le parcours de la thèse a appris les secrets de la langue en même temps que les arcanes de la recherche et les richesses de l'espace d'étude. Beaucoup d'enseignements à la fois, mais aussi beaucoup d'efforts, de solitude et d'incertitude. Paradoxalement, dans une thèse, plus on souffre plus on est satisfait du résultat de notre travail, parce qu'on voit aboutir une idée qui nous paraissait irréalizable au début, vu tous les efforts et sacrifices que sa réalisation demandait. Mais, une fois l'euphorie de l'aboutissement disparue et que l'on a oublié toutes les difficultés, la conscience scientifique, qu'on a développée durant des années, surgit et apporte un regard différent sur ce que l'on a réalisé. Le recul nous permet non seulement de voir les obstacles franchis, mais également la valeur ajoutée de nos recherches, et là on se dit qu'on aurait pu faire mieux. Pour un doctorant, ce recul est un acquis de plus, qui le prépare à une nouvelle étape de sa vie de chercheur.

Au-delà des difficultés fonctionnelles, le terrain d'étude peut constituer un obstacle supplémentaire à l'aboutissement d'une recherche. Dans notre étude sur l'Algérie, notamment sur les villages de Grande Kabylie, nous étions confrontés à beaucoup de contraintes qui nous ont imposé un certain nombre de limites. Nous avançons ici quelques éléments.

Une partie de ce travail s'est basée sur le traitement de données produites par l'Office National des Statistiques (ONS) algérien, notamment le recensement général de 1998, les résultats du dernier recensement (2008) n'étant pas encore disponible (au 15 juin 2009). Les données proposées par l'ONS concernent les informations économiques et démographiques. Dans l'absence d'une enquête de mobilité, ces dernières ne fournissaient aucune information sur les déplacements ou sur les pratiques de l'espace. Cela nous a imposé de faire appel à d'autres sources d'informations¹ afin de remédier à ces insuffisances. Mais, les données que nous avons obtenues concernaient rarement l'échelle du village. Aussi, avons-nous rencontré un problème plus conséquent : l'absence de base de données et de fond de cartes numérisés². Cela nous a contraint à digitaliser nous-mêmes toutes nos cartes, à partir de cartes scannées (images rasters). Cependant, et malheureusement, il n'existe aucune carte à l'échelle locale.

Au niveau de l'étude de terrain, nous étions confrontés à un climat de méfiance générale qui nous a empêchés de réaliser nos enquêtes dans de bonnes conditions³. Les tragiques années de violence (depuis le début des années quatre-vingt-dix) ont créé un sentiment d'insécurité et une méfiance des étrangers, surtout ceux qui posent des questions.

¹ Rapports et documents internes de travail des différentes directions locales (transport, travaux publics, santé...etc.).

² Nous sommes allés à l'Institut National de Cartographie et de Télédétection (INCT) (équivalent de l'IGN en France), mais ils nous ont proposé des bases à l'échelle de la commune et à des prix excessifs (140000,00 DA équivalent de 1400 euros, rien que pour la wilaya de Tizi-Ouzou). Nous avons aussi cherché auprès des instituts des sciences de la terre (géographie) (Alger, Batna et Constantine), mais personne n'avait une version gratuite ou flottante. Les bases sont installées sur des postes réservés exclusivement aux chercheurs de ces instituts.

³ Voir annexe 1.

Introduction générale	6
Première partie : Approche des outils-concepts de l'ouverture/fermeture	15
Chapitre 1 : L'enclavement, un concept pertinent pour rendre compte de l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés	17
1.1. Qu'est ce que l'enclavement ? Cerner l'enclavement pour pouvoir parler d'ouverture et de fermeture	18
1.2. Fermeture, isolement et éloignement. Des distances à franchir	26
1.3. Enclavé ou pas enclavé ? Telle est la question !	36
Chapitre 2 : Transport, mobilité, accessibilité, les supports de l'ouverture spatiale	42
2.1. L'importance du système de transport dans l'organisation de l'espace	43
2.2. Centralité et mobilité, concepts clé dans l'approche de l'accessibilité	51
2.3. Indicateurs d'accessibilité	66
2.4. Les entraves à l'accessibilité	76
Chapitre 3 : Le rural Kabyle : une nouvelle pratique de la ruralité. De l'ouverture à la fermeture	83
3.1. Le paradoxe de la société kabyle : une région rurale dont l'économie repose peu sur l'agriculture	84
3.2. La déterritorialisation du rural algérien. Les origines du paradoxe : quand l'ouverture devient facteur de fermeture	97
3.3. La fin des territoires ... Une nouvelle conception de l'espace	105
Chapitre 4 : Le militantisme kabyle : quand l'enclavement est d'abord un processus de mise à distance cognitive	112
4.1. Naissance de la question kabyle, signe de fermeture identitaire ?	113
4.2. Le militantisme kabyle. Difficulté d'appréciation de l'enclavement cognitif.	123
4.3. De la complexité du concept d'enclavement. Kabylie, ouverte et fermée à la fois	131
Deuxième partie : Quel enclavement en Grande Kabylie ?	137
Chapitre 5 : Prégnance de la structure spatiale dans la dynamique ouverture/fermeture	139
5.1. Structure spatiale des agglomérations tizi-ouziennes	140
5.2. La zone montagnaise encourage-t-elle l'enclavement spatial ?	151
5.3. Fragmentation des villages montagneux : dépendance et enclavement fonctionnel	158
5.4. Distribution des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou : au-delà de la distance spatiale, la distance fonctionnelle	177
5.5. Isolement, enclavement et dynamisme spatial	183
Chapitre 6 : Système de transport en Kabylie : vecteur d'ouverture... et de fermeture	192
6.1. L'état du réseau : quel impact sur l'espace kabyle ? (j'ai déjà parlé de l'état dans l'accessibilité d'Imsohel)	193
6.2. Articulation entre réseaux : une discontinuité spatio-temporelle	204
6.3. Analyse de l'accessibilité du réseau. Les communes périphériques, des communes en marge	211
Chapitre 7 : L'offre de transport dans l'accès aux services : alternative d'ouverture pour les petites agglomérations ?	222
7.1. Les besoins en services dans le rural kabyle : facteur supplémentaire de pauvreté et d'exclusion ?	223
7.2. Rôle de l'offre de transport dans l'accessibilité aux services	233
7.3. Analyse de l'offre de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou : impact sur l'accessibilité des agglomérations rurales	240
7.4. Dysfonctionnement du service de transport : renforcement de la fermeture	256
Conclusion générale	268

Introduction générale

« Il faut savoir s'arrêter aux limites de ce que l'on sait faire –et bien entendu s'efforcer de repousser ces limites... »

(Brunet R., 2004).

Les espaces ruraux ou la campagne sont souvent définis en opposition à la ville (H. Mendras, 1992 ; J-P. Diry, 1999 ; Y. Lacoste, 2003). Certains citadins voient en eux « un lieu dominé, plaisant, où l'on va se détendre (...) » (R. Brunet, 1992), on y « respire mieux, on voit parfois des animaux que l'on n'a pratiquement pas l'habitude de voir dans les villes... on a souvent plus de place qu'à la ville ... » (G. Perec, 1974). Pourtant, cette vision réductrice oublie de mentionner que la campagne est d'abord un lieu d'enjeux multiples où les facteurs géographiques, économiques et politiques s'entremêlent pour générer des situations complexes.

En effet, si l'on accepte que la campagne soit l'opposé de la ville, on doit admettre que cette opposition dépasse le seul cadre du paysage. Au delà des spécificités physiques, notamment le relief et le climat dans les zones montagneuses, le contraste se manifeste également dans la structure spatiale et démographique. Dans les pays développés, les espaces ruraux sont généralement caractérisés par : une dispersion de l'habitat, de faibles densités de population, et par une économie peu diversifiée et étroitement liée à l'agriculture (Champollion, 2006). Cependant, dans les campagnes des pays du Sud, on rencontre d'autres types de problèmes liés principalement au développement. Selon Pierre Gillardot (1997), ces espaces sont caractérisés par une croissance démographique importante qui produit des trop-pleins de population. Cette dernière est souvent pauvre, faiblement motorisée, dispersée dans des territoires mal équipés et où les transports sont généralement non organisés. Ces caractéristiques engendrent souvent des situations d'enclavement, provoquées par la localisation des services publics et économiques dans les villes et par la défaillance du système de transport ; le tout imprégné par la pauvreté des populations et des États.

Trois éléments semblent donc caractériser l'enclavement des zones rurales dans les pays en voie de développement : une dispersion de la population, un manque relatif d'infrastructures économiques et administratives engendrant généralement un rattachement aux agglomérations urbaines et une dépendance au système de transport.

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 » (J. Debrie, 2001), l'approche de l'enclavement des milieux ruraux 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 nécessaire pour le développement régional. Mais, il n'est pas suffisant. Les études sur le désenclavement et l'accessibilité des lieux (R. Tolley et B. Turton, 1997 ; B. Van Wee, 2002) nous renvoient à l'étude de l'interaction entre le système de transport et le système de l'occupation de l'espace.

Même s'il est communément admis que l'accessibilité par les réseaux de transport est l'un des éléments nécessaires dans les études de l'enclavement, la complexité de ce phénomène requiert l'approche par d'autres paramètres liés à l'espace. Les problématiques socioculturelles, politiques et organisationnelles sont tout aussi importantes et nécessitent d'être intégrées dans les stratégies d'ouverture et de développement territorial, puisqu'elles agissent directement sur l'ouverture/fermeture⁴ d'un lieu. C'est dans cette perspective d'interaction systémique entre les divers facteurs, que le concept d'enclavement puise sa diversité et sa richesse conceptuelle : « La polysémie de l'enclavement (...) n'est pas seulement une affaire de langage ; elle prend tout son sens dans la réalité géographique dont elle traduit la diversité. L'enclavement revêt de multiples formes : elles sont en fait les avatars d'une fermeture qui est leur attribut commun » (B. Steck, 2000, p. 27). L'enclavement n'est donc pas seulement un problème de réseaux.

Loin des définitions purement spatiales, quelques géographes (B. Steck ; J. Varlet ; J. Debrie etc.) dépassent ce rapport physique aux infrastructures de transport pour rappeler d'autres formes d'enclavement. On parle de l'enclavement de quartiers résidentiels

⁴ Bien qu'il ne soit pas l'exact synonyme du terme « enclavement », le sens du mot « fermeture » est le plus proche du sens d'enclavement. Tout au long de notre travail, nous l'utiliserons pour parler de situations d'enclavements. Le mot « ouverture » quant à lui signifie un état de non fermeture mais pas de désenclavement, car ce dernier est un processus.

(LacARRIERE, Thuillier, 2004) ou du ghetto de certaines communautés sociales (Redoutey et al, 2003), évoquant ainsi divers types de fermeture : spatiale, politique et sociale. Plus qu'une simple question d'accessibilité par les réseaux et de distance spatiale, l'enclavement est donc un phénomène complexe où différentes distances s'interagissent.

S'inscrivant dans une conception globale du développement rural, notre recherche porte sur les dimensions cognitives et physiques de l'enclavement. Elle se concentre sur une analyse approfondie des incidences du système de transport sur l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés, mais elle s'attache d'abord à comprendre le rôle des facteurs culturels, historiques et politiques dans la fermeture des milieux ruraux, notamment à travers l'exemple de la Grande Kabylie. Nous soutenons l'hypothèse que l'enclavement est le résultat de l'interaction systémique de ces facteurs.

Ce positionnement soulève alors quelques interrogations. De quelle façon les distances cognitives (spécificités culturelles, politiques...) agissent-elles sur la fermeture spatiale ? Comment un repli culturel, religieux ou identitaire peut-il se transformer en un obstacle matériel à l'accessibilité ? L'ouverture cognitive produirait-elle systématiquement une ouverture spatiale ?

Mais lors de nos premières investigations sur le rural kabyle, nous avons été interpellés par la spécificité géographique de cet espace. Il nous a paru alors nécessaire de se concentrer davantage sur les questions spatiales. En effet, avec ses 1400 villages, fonctionnellement intégrés dans un réseau hiérarchisé d'agglomérations, et dont 80% sont en milieu rural et montagneux (altitude moyenne 800 m), la Grande Kabylie est marquée par un important déséquilibre spatial et fonctionnel⁵. 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. Le système de mise en relation des villages par un réseau devrait assurer le bon fonctionnement de ce système spatial fragmenté. Mais pour cela, 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 transport, le

⁵ 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 plus de 90% des agglomérations kabyles (cf. chapitre 5).

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'analyse « classique » des rapports plaines/montagnes (Dahmani M. 1987 ; Cote M. 1988, 1996). D'autres études se sont intéressées aux spécificités sociales et politiques (Sayad A. 1999 ; Bourdieu P. 2000 ; Lacoste-Dujardin C. 2003 ; Chaker S. 1989, 1998 ; Ait Kaki M., 2003), d'autres chercheurs ont abordé l'aspect historique (Julien C. 1968 ; Stora B. 1992, Mahé A. 2001). 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. C'est l'une des raisons qui nous ont incité à révéler la nature des obstacles spatiaux qui entravent la cohésion entre les villages kabyles.

Notre étude porte l'ambition d'enrichir la compréhension des phénomènes d'enclavement, en dépassant les seules approches physiques traditionnellement admises. À travers l'étude d'un espace original, en l'occurrence les villages de la Grande Kabylie, nous révélerons l'importance des facteurs culturels, politiques et organisationnels qui constituent aussi des vecteurs de fermeture territoriale. Cette contribution à l'enrichissement du concept d'enclavement constitue également une contribution à l'analyse des enjeux du développement des populations rurales en difficulté.

La délimitation de la Kabylie est une question récurrente, qui s'impose à toute personne voulant travailler sur cet espace. Ce problème d'identification géographique ne concerne pas seulement les chercheurs mais aussi les habitants même de la Kabylie : c'est que cet espace n'a jamais constitué, en tant que telle, un territoire clairement défini (Lalmi, 2004). La délimitation géographique de la Kabylie n'a rien d'absolu, elle n'a ni formes distinctes ni limites précises.

Etymologiquement et historiquement, le mot « kabyle » vient de « al-qabā'il » qui veut dire "tribus" ; tribus berbères qui selon Ibn Khaldoun (2003)⁶ se seraient réfugiés dans les hautes montagnes pour échapper aux différents colonisateurs. Si l'on se tient à cette définition l'espace kabyle se restreindrait alors dans les montagnes des actuelles wilayas de Tizi-Ouzou et de Bejaïa. En revanche, si l'on se réfère au critère culturel et linguistique on appellerait « Kabylie » toute l'aire berbérophone où se parle le Kabyle (wilayas de Tizi-Ouzou, Bejaïa, la majorité Bouira, l'Est de Boumerdès, le Nord de Bordj Bou Arreridj et le Nord-Ouest de Sétif). L'absence complète de définition précise donne lieu à des interprétations différentes, utilisées souvent à des fins politiques. Ainsi, le pouvoir Algérien a pendant longtemps essayé de restreindre le territoire kabyle dans les seules wilayas de Tizi-Ouzou et de Bejaïa. Les extrémistes du mouvement minoritaire MAK⁷, quant à eux, se référant à l'histoire des berbères, appellent à une Kabylie qui s'étendrait sur les wilayas de : Boumerdès, Tizi-Ouzou, Bejaïa, Bouira, Jijel, Bordj Bou Arreridj, l'Ouest de Sétif et le Nord de M'sila.

Pour lever toutes les incertitudes et donner des limites claires à la Kabylie, nous présentons ici l'étude d'Ernest Carette (1848), qui nous paraît suffisamment fondée pour désigner au mieux le territoire des kabyles. Pour ses recherches de délimitation, il étudia les nuances qui existaient entre les tribus du nord de l'Algérie et il établit quelques critères de comparaison :

- La condition politique ou le degré d'assimilation au régime administratif des Turcs ;
- Le caractère des institutions locales (organisation sociale) ;
- Le caractère linguistique ;
- Le caractère géographique.

⁶ Date de parution de la version traduite par William Mac Guckin de Slane.

⁷ Mouvement pour l'autonomie de la Kabylie.

« La Kabylie proprement dite » occupe, d'après Ernest Carette, « sur le bord de la mer, une étendue de 146 kilomètres, comprise entre l'embouchure de l'Oued Nessa⁸, à l'ouest, et à l'Est celle de l'Oued Aguerioun ; la première dans le voisinage de Dellis, la seconde vers l'extrémité du golf de Bougie. Du côté du continent, elle est circonscrite par divers groupes de tribus⁹...» (p. 113). La synthèse d'Ernest CARETTE conforte fortement la délimitation établie selon le critère culturel et linguistique.

En 1871, suite à l'insurrection de Cheikh El Mokrani et de Cheikh El Heddad, la France décida de diviser le pays des kabyles¹⁰ en deux territoires : la Petite et la Grande Kabylie. Jusqu'au 7 août 1955, l'Algérie était constituée de trois départements (Alger, Constantine et Oran) et de quatre territoires (hauts plateaux et Sahara). À cette date, la région de la Grande Kabylie était rattachée au département d'Alger ; la ville de Tizi-Ouzou jouait un rôle purement administratif et occupait le rang de sous-préfecture. La Petite Kabylie était rattachée au département de Constantine, avec Bougie (devenue Bejaia à l'indépendance) comme ville principale. Le décret du 28 Juin 1956 divisa Alger en douze (12) départements. L'arrondissement de Tizi-Ouzou devient un département à part entière. Parallèlement, la Grande Kabylie faisait partie intégrante de la wilaya III (organisation politico-militaire ALN FLN, définie par le congrès de la Soummam en 1956). À ce titre, il est important de souligner qu'avec toute son histoire, l'appellation « Kabylie » n'a jamais été officiellement utilisée. C'est seulement pendant la guerre d'indépendance nationale algérienne (1954-1962) que cette appellation eut administrativement existé, mais elle restait quand même officieuse, parce qu'à cette époque l'administration coloniale ne reconnaissait pas l'État algérien.

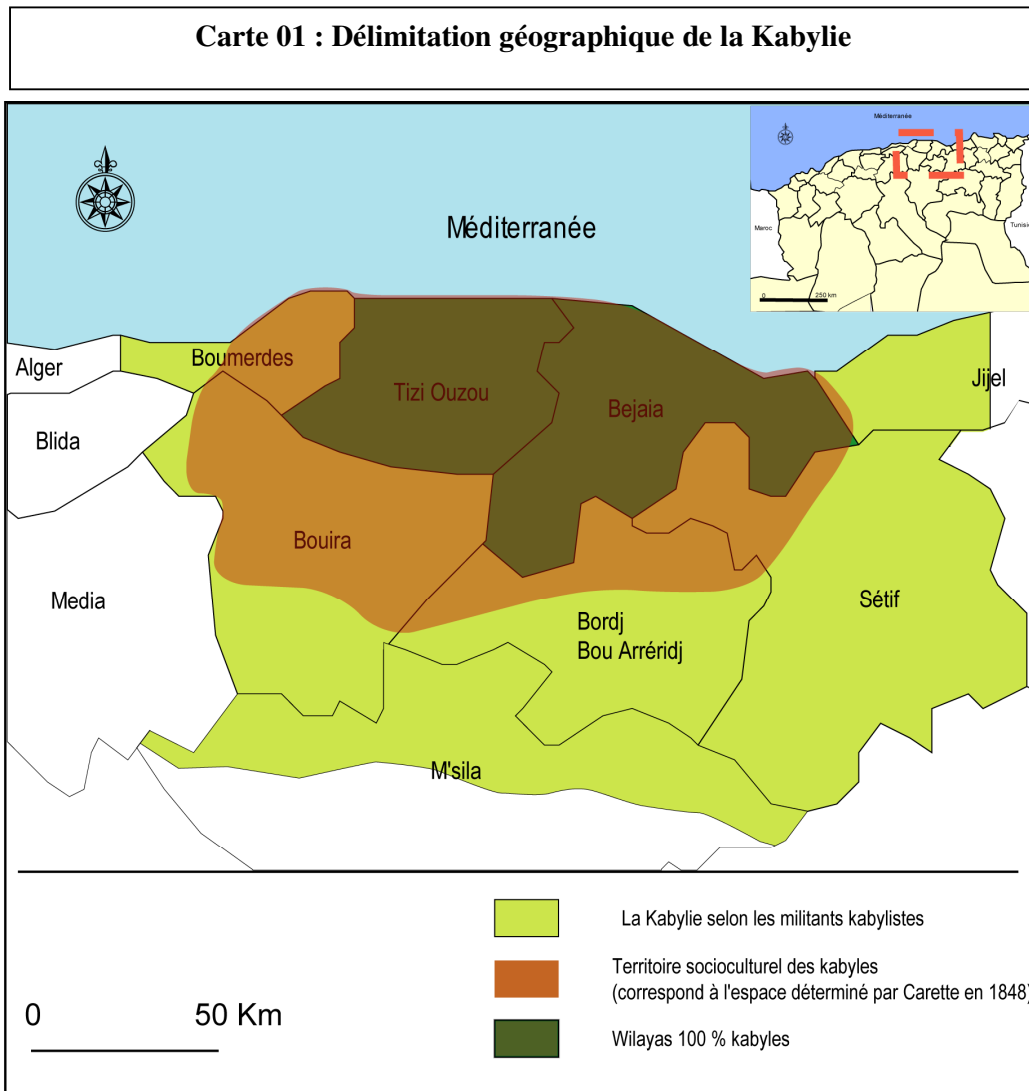
En 1974 une nouvelle réorganisation administrative fut définie. La Kabylie fut découpée en trois wilayas (départements) : Bejaïa, Bouira et Tizi-Ouzou. À ces trois wilayas s'ajoutera en 1985 celle de Boumerdès dont dépendront désormais certaines régions rattachées auparavant à la wilaya d'Alger. Par delà ces frontières administratives, le pays des kabyles s'étend sur les wilayas de Sétif (Ait Yaala, Mansoura, Guenzet, Beni

⁸ Émile MASQUERAY (1882) cité par Nedjma LALMI (2004) précise que ces limites correspondent à : Les Isser, les Krachna et les Béni Djâd à l'Ouest.

⁹ Ouled Bellil (Hamza) et Ouled Mokran (Medjana) au Sud, et Ech'cheffa, Amer R'araba et Guergour au Sud-est.

¹⁰ La Kabylie est appelée « Tamurt n Leqbayel » par les autochtones et « bled leqbayel » par les arabisants, ce qui signifie « le pays des kabyles ».

Ouertilane, Bouandas, Boussalem...) et de Bordj Bou Arreridj (El Main, Teffreg, Djaffra, Ouled Sidi Brahim...).



© H. YESGUER. CIRTAL. 2008

Bien qu'il soit divisé en plusieurs circonscriptions administratives (6 wilayas) l'espace kabyle est très homogène géographiquement et socialement. Tous les kabyles partagent la même histoire, la même langue (le berbère, avec des différences dialectales mineures), la même structure spatiale et la même organisation sociale et culturelle. Notre étude étant réalisée sur le territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous avons utilisé le terme « Kabylie » pour parler des caractéristiques partagées entre toutes les wilayas et le terme « Grande Kabylie » ou « Tizi-Ouzou » pour les analyses spécifiques à cette wilaya.

La position géographique de la Grande Kabylie constitue le premier obstacle à l'accessibilité de ses villages et à la mobilité de ses populations. Si le réseau ferroviaire est peu développé, la région est dotée d'un réseau de routes assez dense (1,45 km/km²). Cependant, l'état des routes reste, pour le moins, précaire, n'autorisant qu'une circulation limitée, voire impossible, sur une part importante du réseau, en particulier les chemins d'accès des routes communales. La dispersion spatiale des agglomérations kabyles a engendré une fragmentation des lieux des services et des activités. Conjuguée 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 et produit un enclavement fonctionnel de ces zones.

Par son rôle dans l'espace kabyle, le système de transport pourrait constituer un élément important du processus d'ouverture, à condition qu'il soit réorganisé. Mais, comme nous l'avons évoqué précédemment, l'ouverture ne s'envisage pas uniquement à travers l'accessibilité spatiale. L'analyse des divers facteurs de l'enclavement est aussi primordiale.

C'est dans le contexte de l'espace Kabyle, que nous avons choisis d'aborder notre recherche par une approche conceptuelle qui nous permet une meilleure appréhension de notre espace et une revalorisation théorique de ce concept. Ainsi, dans la première partie nous avons commencé par définir et adapter des concepts génériques à notre espace d'étude (chapitre 1). Ensuite, nous avons exploré les différents outils utilisés tout au long de notre travail, notamment les techniques de théorie des graphes ou les mesures d'accessibilité (chapitre 2). Une fois les concepts et les outils déterminés, nous avons préféré une entrée de l'enclavement en Kabylie par les spécificités culturelles, historiques (chapitre 3) et sociopolitiques (chapitres 4). Cette première ébauche permet d'appréhender les logiques spatiales et organisationnelles de la société kabyle.

Dans la seconde partie de notre thèse nous entreprenons une série d'analyse qualitative et quantitative des différents facteurs de l'enclavement spatiale. Nous avons donc analysé le système des villes et le système de transport. Dans le premier nous nous sommes intéressés à l'impact de la structure spatiale du rural kabyle sur la dynamique d'ouverture/fermeture (chapitre 5). Les principaux éléments que nous avons étudiés concernent le relief, la fragmentation spatiale, la dépendance fonctionnelle aux lieux centraux, etc.

Ensuite, nous avons analysé le rôle du système de transport dans l'ouverture du rural kabyle. Notre analyse ne s'est pas focalisée uniquement sur les mesures d'accessibilité du réseau, l'étude de la qualité des infrastructures est aussi abordée (chapitre 6). À la fin de notre thèse, et suite aux précédents résultats que nous avons réussi à mettre en exergue, nous avons cherché à voir si l'offre de transport arrive à répondre aux besoins de déplacement des ruraux kabyles et quel est le rôle de l'organisation du service de transport dans l'ouverture/fermeture en Kabylie (chapitre 7).

L'objectif de ce travail s'inscrit donc à la fois, dans une perspective d'un éventuel projet de désenclavement en relevant les différents obstacles à l'ouverture de l'espace Kabyle ; et dans une pensée plus large celle de l'application du concept d'enclavement dans les études de développement régional, notamment dans les milieux ruraux.

Première partie

Approche des outils et des concepts de
l'ouverture/fermeture

Introduction de la première partie

L'analyse des processus d'enclavement nécessite d'emprunter des concepts généraux relatifs à l'ouverture l'ouverture/fermeture des territoires, mais aussi de revisiter ces concepts et de les adapter aux espaces en voie de développement et plus spécifiquement à la Grande Kabylie, notre terrain d'étude.

Avant d'étudier l'espace kabyle il est donc nécessaire d'adapter plusieurs concepts géographiques. Mais il est également essentiel de contextualiser l'espace lui-même par rapport à son héritage historique et culturel. Si la première adaptation faciliterait l'utilisation des outils de mesures et d'analyses pour se statuer sur l'ouverture ou la fermeture de l'espace d'étude, la deuxième quant à elle permettrait l'appréhension des logiques territoriales qui ont conduit à la situation observée. Dans cette première partie de notre thèse nous étudions les principaux concepts et facteurs qui entrent directement ou indirectement dans la problématique de l'ouverture/fermeture de l'espace kabyle.

Dans le premier chapitre, nous verrons que l'enclavement est un concept complexe puisqu'il se situe au croisement des réalités de la fermeture des territoires et de ses représentations, mais aussi parce qu'il implique une multitude de paramètres souvent difficiles à appréhender exhaustivement. La thématique des ouvertures et fermetures territoriales requiert pourtant une prise en compte globale de ces paramètres qui agissent sur les distances (spatiales et cognitives), leur allongement ou leur réduction.

Cependant, la plupart des données statistiques (relatives à la mobilité, aux réseaux de transport...) sont difficilement accessibles pour les espaces en voie de développement. Cela a une incidence sur les méthodes et outils d'analyse de l'accessibilité. Ces derniers sont également influencés par des spécificités locales dont ne nous pouvons pas faire abstraction dans notre recherche. Dans le chapitre 2, nous représenterons alors notre méthodologie élaborée à partir d'outils classiques de mesure de l'accessibilité et adaptée au contexte kabyle.

Les deux premiers chapitres constitueront donc une entrée à l'étude et à la mesure de l'enclavement. Les deux derniers seront consacrés à l'approche des facteurs cognitifs (historiques, socioculturels, politiques...) qui font les spécificités de l'espace kabyle : un monde rural sans agriculteurs (chapitre 3), et un territoire singulièrement politisé (chapitre 4).

Chapitre 1

L'enclavement, un concept pertinent pour rendre compte de l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés

Introduction : Enclavement, lecture absolutiste ?

Le concept d'enclavement est souvent réduit à des problèmes d'accessibilité spatiale commandés par des obstacles physiques. La recherche du mot « enclavement » dans le dictionnaire nous renvoie généralement au verbe « enclaver » et au mot « enclave » qui signifie « un territoire enfermé dans un autre¹¹ », « absence d'accès direct à la mer¹² », « absence d'issue à la voie publique¹³ », « pays à l'intérieur d'un autre¹⁴ », etc. Telle est l'image relativement figée du concept, un rapport directement lié à l'accessibilité spatiale.

Bien que cette conception ne soit pas complètement erronée, il est primordial de repenser ce positionnement réducteur, en intégrant les autres formes d'enclavement et en introduisant les facteurs qui contribuent à la diversification des formes de fermeture. Car, cette formulation si récurrente, même dans les dictionnaires de géographie, doit être repensée, « d'autant plus que la situation géographique n'est pas responsable à elle seule de l'enclavement » (H. Vieillard-Baron, 2005). En effet, cette configuration persistante de cette notion ne risque-t-elle pas de générer une fixation ou une rigidité conceptuelle ?

Pour parler de l'enclavement il est primordial d'adopter une approche systémique relativiste plutôt qu'absolutiste. Dans ce chapitre, nous allons essayer dans, un premier temps, d'explorer les différents sens du concept d'enclavement à travers la géographie française, anglo-saxonne et arabe mais aussi à travers le langage commun kabyle. Puis, nous présenterons le concept de distance et son articulation avec la notion d'enclavement.

¹¹ Le Nouveau Petit Robert 2007.

¹² Le Petit Larousse Illustré 2006.

¹³ Le Nouveau Petit Robert 2007.

¹⁴ <http://www.le-dictionnaire.com/>

1.1. Qu'est ce que l'enclavement ? Cerner l'enclavement pour pouvoir parler d'ouverture et de fermeture

1.1.1. Enclavement... première lecture

L'enclavement est un concept relatif. Il est difficile d'apprécier l'ouverture ou la fermeture d'un espace donné en dehors d'un contexte de comparaison bien défini. Tout lieu est plus ou moins enclavé et est potentiellement accessible par rapport à un ou à plusieurs lieux définis. Jean Varlet (1997) confirme qu'il n'y a d'enclavement et de désenclavement que par rapport à un ailleurs mieux desservi. Un espace peut être géographiquement enclavé par rapport à d'autres espaces plus ou moins importants, selon une hiérarchisation non exclusivement géographique ou spatiale.

Alors que le concept d'enclavement « tient a priori une place limitée dans la production théorique des sciences sociales » (J. Debrie, B. Steck, 2001), il demeure néanmoins ubiquitaire en géographie et en aménagement. On le retrouve, entre autres, dans plusieurs problématiques liées à la géopolitique, à l'accessibilité, aux déplacements et même aux politiques de la ville. À travers l'exemple de la Grande Kabylie, notre étude s'intéresse à la nature de l'enclavement ressenti par les populations des agglomérations rurales.

Il serait peu prudent de se prononcer sur la nature de l'ouverture ou de la fermeture d'un espace, en l'occurrence l'espace kabyle, avant de cerner les différentes configurations de l'enclavement. Aussi, nous ne prétendons pas réaliser une recherche conceptuelle fondamentale. Le but de ce travail de définition est d'explorer toutes les dimensions de ce concept, sortant ainsi du seul cadre spatial. Pour enrichir nos perspectives d'approche, un retour au sens étymologique du terme permet un premier abord.

Enclave, enclaver, enclavement, désenclavement... l'origine de ces mots est latine. Elle vient du mot *clavis* qui désignait à l'origine la tige que l'on passait dans des anneaux superposés pour fermer un battant. Avec le temps *clavis* évolua en « clef » et en « enclave ». Le sens « fermeture » du mot enclavement apparaît maintenant plus clairement, bien qu'il ne constitue pas un synonyme exact ; ce mot est tout de même le plus proche du sens de l'enclavement. C'est pour cela que tout au long de notre travail, nous alternerons l'utilisation de ces termes pour éviter d'éventuelles répétitions.

Les travaux de Benjamin Steck (2000) ont suffisamment exploré les origines du mot enclavement et ses diverses utilisations dans des disciplines autres que la géographie. Selon lui, le terme « enclave », auquel sont associés les mots « enclavement, enclaver et désenclaver », est utilisé dans les domaines juridiques, diplomatiques, médicales, géologiques, etc. (B. Steck, 2000, p 16).

Pour s'inscrire dans la continuité des recherches sur le concept d'enclavement, nous avons essayé d'analyser les différentes définitions trouvées dans divers dictionnaires de géographie. La lecture de ces discours spécifiquement géographiques nous propose une variété de définitions que nous étudions par ordre chronologique¹⁵. Une telle approche nous permettra de comprendre l'évolution du terme « enclavement », et de voir les mutations que son sens a connues à travers le temps.

Dans « les mots de la géographie » (R. Brunet et al. 1992), le mot « enclave » est expliqué par une dimension géopolitique ; les auteurs le définissent comme « territoire ou fraction de territoire entièrement situé à l'intérieur d'un autre ». Cependant, le mot « enclavement » est approché par les domaines de la mobilité et de l'accessibilité ; d'après les auteurs, ce mot « désigne la situation de territoire mal desservi par les grandes voies de communication. (...) on appelle aussi État enclavé, un État dépourvu de rivage maritime. » (p. 184). Dans le dictionnaire de Brunet et al., le concept d'enclavement, est donc fortement associé à la dimension spatiale et géographique que l'on retrouve dans les divers dictionnaires de langue française. Cette conception, relativement réductrice, est partagée par d'autres géographes. En 1992, les auteurs du dictionnaire « Lexique de géographie humaine et économique » ont avancé que « l'enclavement d'une région signifie qu'elle est d'accès difficile et qu'elle est mal desservie vers l'extérieur. (...) L'enclavement peut être dû à des causes naturelles (hautes montagnes) ou à un retard de développement » (C. Cabanne (dir.), 1992, p. 156). On retrouve ici trois éléments classiques et fondamentaux de l'enclavement spatial : l'intégration de la notion d'accessibilité, insistant ainsi sur l'aspect géographique de la fermeture ; l'introduction implicite, par le verbe desservir, de l'efficacité du système de transport¹⁶ et de communication ; et l'intégration d'un élément essentiel qu'est l'espace de référence extérieur. Bien que riche de sens, cette définition laisse entendre que l'enclavement n'est que spatial, or nous disposons dans la dernière phrase de cette même définition

¹⁵ Vu l'abondance de dictionnaires, nous nous sommes basés sur les plus connus et les plus accessibles (nous avons exclu les très anciennes éditions et les livres rares). Pour l'année d'édition.

¹⁶ Par système de transport nous entendons toutes les composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport (réseaux de routes, véhicules, réglementation...etc.).

d'éléments importants qui permettent une extension sémantique. En effet, les auteurs évoquent « les causes » de l'enclavement et parlent également de retard de développement. Cela suggère d'autres approches du concept d'enclavement : l'approche économique et l'approche politique. La première, est responsable de la déficience des infrastructures et du retard de développement, et la deuxième intervient dans la gestion du réseau de transport et dans la cohésion territoriale entre l'espace enclavé et l'extérieur que les auteurs ont évoqué. Bien que l'analyse de cette définition révèle une richesse conceptuelle dans laquelle on distingue trois formes de fermetures, qui exigent au minimum autant de clefs pour l'ouverture, nous constatons que les auteurs dans leur définition du désenclavement insistent sur l'approche spatiale et excluent les autres approches possibles. Pour eux, « désenclaver » c'est « rompre l'isolement géographique dans lequel peut se trouver une portion d'espace du fait des conditions naturelles ou du fait de l'organisation des voies de communication » (C. Cabanne (dir.), 1992, p. 129). Bien que les auteurs identifient plusieurs formes de fermeture, l'ouverture selon eux ne porte que sur l'élément géographique négligeant ainsi les éléments économiques et politiques.

À la relecture de la définition que Claude Cabanne et son équipe donnent de l'enclavement, nous pouvons dégager le sens suivant : isolement géographique dû aux conditions naturelles et/ou au retard du développement. L'isolement apparaît donc comme synonyme de l'enclavement. Non loin de cette configuration spatiale, Pierre George et Fernand Verger, utilisent le mot « isolement » non comme synonyme mais comme facteur l'enclavement. Pour eux, ce dernier « par les effets de l'isolement peut aboutir à des phénomènes identiques à ceux provoqués par l'insularité (...) » (P. George, F. Verger (dir.), 1996). Par une approche économique, ils définissent l'enclavement par l'« absence d'accès au marché dans un espace donné ». Pour eux, « cette absence d'accès peut être d'ordre matériel (obstacles aux communications) ou économique. (...) L'enclavement peut être naturel ou acquis, c'est-à-dire qui peut avoir toujours existé ou qui peut résulter d'évènements matériels ou économiques récents. (...) L'enclavement est l'absence de desserte, l'absence de moyen de communication ».

D'une logique de conditions, dont a parlé Cabanne, on est passé à une logique d'« obstacles » à l'accessibilité. La diversité d'obstacles conduit à une diversification dans les formes de l'enclavement, ce qui apparaît dans la suite de la définition où les auteurs précisent que l'enclavement « peut être naturel ou résulter d'évènements matériels ou

économiques ». Mais paradoxalement, la fin de la définition omet toute nouvelle forme et nous enferme à nouveau dans l'aspect spatial.

Au-delà de cette rigidité conceptuelle apparente, nos auteurs donnent une définition plus complète et plus souple. C'est dans la définition du désenclavement, où nos auteurs le définissent comme « l'action par laquelle est rompu l'isolement matériel, économique, moral, de zones données, par l'évolution des techniques ou par les circonstances de leur histoire, à la stagnation, voire à la sécession » (p. 133), qu'on est passé d'une unique forme d'isolement (spatial) à une diversité de formes : matériel, économique, moral et même historique.

Dans plusieurs autres dictionnaires ultérieurs à celui de Pierre George et de Fernand Verger, les définitions de l'enclavement sont restées dans le chapitre spatial et géographique omettant de signaler les différentes dimensions qu'il peut avoir. Pour Baud, Bourgeot et Bras, l'enclavement est « le fait d'être mal relié à l'extérieur (...) » ou encore, le « cloisonnement créé par le relief (...) » (1997, p. 264).

Pareillement que Brunet et al., Yves Lacoste (2003) et J. Levy et M. Lussault (2003) définissent l'enclavement sous les volets de la géopolitique et de la mobilité. Pour eux, ce terme renvoie souvent à la continentalité d'un pays, à sa privation de façade maritime et à sa non appartenance au réseau mondial d'échanges¹⁷. Sauf que la définition de Lévy et Lussault se distingue par la révélation d'un élément important. Les auteurs précisent que « dans le domaine de la mobilité, le terme (enclavement) signifie, un isolement, faute d'infrastructures où d'offre de transport de l'espace concerné vis-à-vis de ceux qui l'environnent » (p. 309). Les auteurs abordent l'accessibilité spatiale non pas par les réseaux uniquement, mais également par l'offre de transport. Dès lors, la connexion à un réseau de communication ne signifie pas forcément « être désenclavé ».

Mais revenons sur la définition la plus courante de l'enclavement¹⁸, celle qui le rattache directement à l'accès à la mer. Cette interprétation soulève la question du changement d'échelle : cette définition ne peut pas être appliquée à une région, une ville ou un quartier, elle n'a de sens que dans une dimension continentale. Pascal Saffache (2003) quant à lui, dans sa définition de l'enclavement, parle de région sans précision aucune. Bien qu'il reste dans une perspective géographique, il introduit un nouveau facteur : le social. Sa définition

¹⁷ Même si l'évolution des réseaux aériens, dans les échanges internationaux, atténue l'isolement des pays continentaux, un État privé de façade maritime est toujours considéré comme enclavé.

¹⁸ C'est cette configuration que l'on retrouve dans la plupart des dictionnaires de langue française et, comme nous l'avons vu, dans beaucoup de dictionnaire de géographie.

de l'enclavement est l'« isolement géographique ou retard de développement économique et social d'une région » (P. Saffache, 2003, p. 133). Bien que novatrice par l'intégration du facteur social, cette définition reste néanmoins, comme toutes les définitions que nous avons reportées, dans le stéréotype de l'enclavement géographique. Plus récemment (2005), dans le dictionnaire de Gabriel Wackermann, l'enclave « prend également un sens d'isolement social et économique notamment pour ce qui concerne certains quartiers en difficulté mais aussi pour des quartiers privilégiés. Plus largement, l'enclavement définit les espaces mal desservis par les moyens de communication modernes, à quelques échelles que ce soit (...) » (G. Wackermann, 2005, p. 134). Une nouvelle échelle est introduite, celle du quartier. Aussi, ne parle-t-on plus d'isolement géographique ou spatial uniquement, mais d'isolement social et économique également.

1.1.2. L'« enclavement »... deuxième lecture : autres géographies, autres sens

Le sens du concept d'« enclavement » s'enrichit de définition en définition sans pour autant sortir de la configuration spatiale dans laquelle il est stéréotypé (à part la définition de Wackermann). Serait-elle une spécificité de la géographie française ?

Contrairement à ce que nous avons trouvé dans la littérature française, la littérature anglo-saxonne nous offre une définition tout à fait différente de celles qu'on trouve généralement dans les dictionnaires français de géographie. Dans leur dictionnaire de géographie, John Small et Michael Witherick (1995), après avoir repris le sens géopolitique de l'enclavement, nous donnent une explication différente des définitions françaises. Ils avancent que l'enclave est une « petite concentration de groupe ethnique entouré par un autre »¹⁹. Le même sens est repris par Audrey N. Clark dans son dictionnaire²⁰, cette dernière définit l'enclave comme « un petit groupe culturel ou linguistique entouré par un autre groupe culturel ou linguistique dominant »²¹ (1998, p. 131). Dans cette dernière définition, on ne trouve aucune référence à l'espace ou à l'isolement. On est dans un nouveau registre, l'enclavement culturel.

Dans la géographie arabe c'est le sens du mot isolement qui est utilisé pour parler de l'enclavement, et là aussi on parle plus d'un isolement social et culturel que d'un isolement

¹⁹ Traduit de l'Anglais, "a small piece of territory located within a state, but which does not fall within the jurisdiction of that state. A small concentration of an ethnic group surrounded by other."

²⁰ The Penguin Dictionary of Geography (1995).

²¹ Traduit de l'anglais. "Enclave (french): a small cultural or linguistic group surrounded by another cultural or linguistic group which is dominant." Audrey N. Clark, *the penguin dictionary of geography*, 2nd edition. Penguin, 1998.

spatial. Dans la littérature arabe le mot « *ou'zla'* عزله » ou « *in'izale* انعزال » (S. Mhili, 1990) signifie isolement et solitude ; associé à une personne ou à un groupe d'individu, ce mot renvoie à la fois à une action volontaire de retrait ou d'isolement et à une action d'enfermement. Associé à un espace, le mot désigne un état d'éloignement spatial, mais pas forcément d'isolement. Même s'ils sont sémantiquement proches, les verbes « isoler » et « éloigner » ne sont pas synonymes. Selon le dictionnaire (le Petit Larousse 2001), le premier signifie « séparer quelque chose des objets environnant, un lieu de ce qui l'entoure. Mettre quelqu'un physiquement ou moralement à l'écart des autres, lui interdire toute relation avec les autres. ». Le second, quant à lui signifie « mettre, envoyer plus loin dans l'espace ou dans le temps ; écarter, reporter ». Ainsi, l'isolement signifierait la présence d'obstacles physiques et/ou cognitifs. L'éloignement renvoie principalement à la distance physique et suppose l'existence de liaisons.

Les anciens géographes et sociologues arabes (Al Idrissi²², Ibn Batouta²³, Ibn Khaldoun²⁴, etc.) parlaient d'éloignement et de contrées lointaines, il n'a jamais été question d'isolement et d'enclavement. Cela pourrait être fortement lié à leur mode de vie de l'époque, le nomadisme. La rareté de pôles régionaux de référence sociale ou économique pourrait avoir aidé à préserver la société arabe traditionnelle de la conscience des disparités. Pour parler d'« enclavement » la géographie arabe actuelle utilise le mot « *ou'zla'* عزله », qui prend le sens d'isolement et non de fermeture.

En kabyle, c'est un autre problème qui est soulevé. Les enquêtes que nous avons menées en Grande Kabylie étant toutes réalisées en langue berbère, notamment kabyle²⁵, nous avons rencontré un réel problème pour parler de l'enclavement, faute de traduction adéquate. Pour les francophones et les arabophones le problème se posait moins. Cette difficulté à parler de l'enclavement en kabyle s'explique par l'inexistence de ce terme dans cette langue. Bien que beaucoup de sociologues et moins de géographes aient étudié l'espace et la société kabyle, personne n'a écrit dans cette langue, et nous n'avons trouvé aucune traduction du mot « enclavement ». L'absence de traduction kabyle pourrait avoir les mêmes raisons que nous avons avancées pour l'absence du synonyme arabe.

²² Géographe et explorateur arabe, XII^e siècle.

²³ Géographe et explorateur arabe, XIV^e siècle.

²⁴ Historien, sociologue et explorateur arabe, 14^e siècle.

²⁵ Le berbère est une langue de tradition orale, il est diversifié en de nombreuses variétés dialectales. Dans nos enquêtes nous avons utilisé le dialecte parlé dans l'Est de Tizi-Ouzou et dans l'Ouest de Bejaia.

Le sens kabyle du mot « enclavement » est proche du sens arabe ; on parle souvent d'éloignement spatial « *yev'adh* يبعذ », et d'isolement « *yettorraf* ²⁶ يطورّف ». Les gens avec lesquels nous nous sommes entretenus ne parlaient pas d'isolement ; personne ne dit que son village est « *yettorraf* », mais tout le monde parle d'éloignement, éloignement non pas par rapport aux pôles urbains, mais par rapport aux pôles fonctionnels. Nos entretiens nous ont révélé un élément important dans la compréhension du concept d'« enclavement » : en Kabylie, on n'est pas enclavé seulement parce qu'on est *loin de...* ou parce qu'on est *isolé de...*, on est enclavé parce qu'on est pauvre, parce qu'on « *manque de...* » et parce qu'on est « *privé de...* ». Si dans les langues européennes, latines et germaniques la métaphore de clef (*clavis*) est partagée (J. Debie, 2001, p36) et le sens de fermeture est omniprésent, dans les langues arabe et kabyle, ce sont les notions d'éloignement et de dénuement qui définissent le mieux le terme enclavement.

Une synthèse de l'ensemble des définitions nous sera précieuse pour cerner toutes les dimensions de l'enclavement. Le tableau ci-dessous reprend les principaux outils et approches que nous avons relevés.

²⁶ Ce mot ne signifie pas exactement « isolé » mais plutôt « loin de, à l'écart de ».

Les principaux outils d'approche du concept d'enclavement

(Classement par ordre alphabétique)

Outils concepts						Auteurs	Approche / Configuration			
Conditions	Obstacles	Echelles	Accessibilité Transport	Facteurs	Espace de référence		Spatiale Géographique	Economique	Politique	Culturelle/morale/ sociale
					X	BAUD et al.	X			
			X			BRUNET et al.	X			
X			X		X	CABANNE (dir.)	X		X	
	X			X		GEORGE, VERGER (dir.)	X	X		X
						LACOSTE	X		X	
		X	X			LEVY et LUSSAULT	X			
						CLARK				X
		X				SAFFACHE	X	X		X
						SMALL, WITHERICK				X
		X				WACKERMANN	X	X		X

1.2. Fermeture, isolement et éloignement. Des distances à franchir

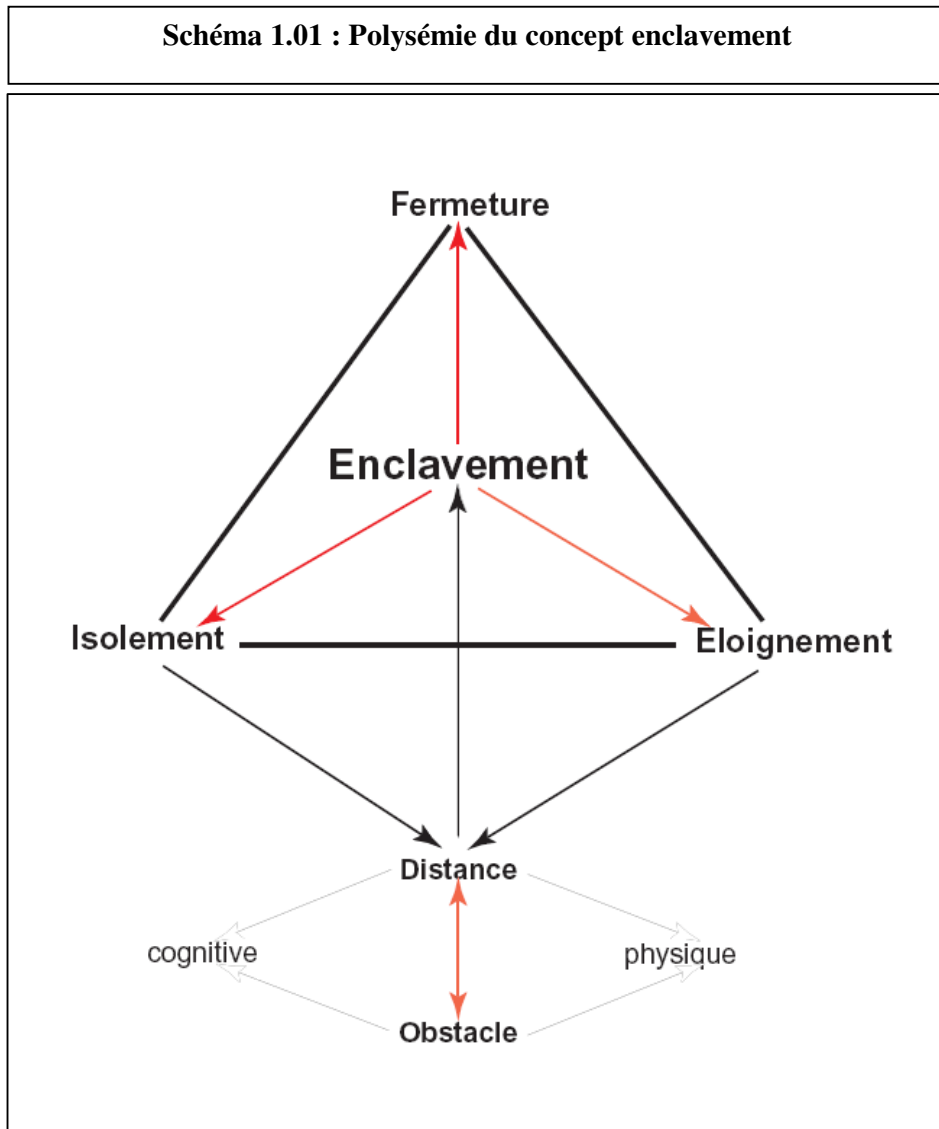
L'enclavement, que nous appelons aussi fermeture, n'est pas forcément un état d'isolement, c'est aussi un état d'éloignement. Dans les deux cas de figure, force est de constater que la distance apparaît comme élément fondamental, mais qu'elle y intervient de façons différentes. L'éloignement suppose une distance bidimensionnelle (spatiale et temporelle), où les infrastructures et les moyens de connexion et de liaison existent pour un rapprochement spatial, mais ces moyens sont inadéquats ou insuffisants pour un rapprochement temporel. L'isolement, se caractérise par une distance complexe et pluridimensionnelle (distance spatiale, temporelle et organisationnelle), il définit une présence d'infrastructures et relative absence de liaisons.

Pour bien comprendre notre lecture de l'enclavement, de l'isolement et de l'éloignement, il nous paraît fondamental de parler de distance voire de distances.

1.2.1. De la distance aux distances, dépasser l'apparence spatiale

La dimension métrique ou linéaire est incontestablement la forme la plus connue et la plus répandue de la distance. Les dictionnaires de langue française nous offrent une définition assez satisfaisante du terme. Vu l'abondance de dictionnaires et de définitions nous ne citons ici que l'exemple du Petit Robert (grand format, 1996) qui en propose quatre dimensions : métrique, spatiale, temporelle et sociale. En revanche dans quelques dictionnaires de géographie, on insiste sur l'aspect métrique et spatial ; c'est le cas dans les « Mots de la géographie » où les auteurs avancent que « définir la distance est un acte profondément géographique, qui revient à définir la nature de la relation entre les lieux [...] » (R. Brunet, p. 164). Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec cette définition qui se veut purement spatiale ; il est vrai qu'on est dans un registre géographique, mais cela ne nous contraint en aucun cas à négliger les dimensions théoriques. Contrairement à la conception de Roger Brunet, Jacques Levy et Michel Lussault dans le « Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés » explorent toutes les dimensions de la distance et nous offrent une définition plus souple et pluridimensionnelle, sans pour autant sortir du champ géographique ; la distance pour eux est l'« attribut de la relation entre deux ou plusieurs réalités, caractérisant leur degré de séparation (écart), par différence avec l'état de contact » (2003, p. 267). Notre approche de la distance s'inscrit dans cette configuration qui dépasse les limites spatiales des concepts géographiques. Bien que quelques géographes considèrent abusive l'utilisation de

la distance pour exprimer les contraintes dues au temps ou aux coûts de transports (P. Langlois, 2003), nous pensons qu'il est très important d'intégrer ces dimensions dans l'approche de l'enclavement, rejoignant ainsi la position de Jean Gallais (1976) et de Benjamin Steck (2000) (schéma 1.01).



La distance n'est pas exclusivement spatiale, tout comme l'enclavement d'ailleurs. Le fait de se limiter à la configuration spatiale des concepts géographiques restreindrait notre étude à une simple approche descriptive, dénuée de toute analyse systémique. Dans notre recherche, bien que nous insistions sur l'aspect physique de la fermeture des agglomérations rurales

kabyles, la prise en compte des dimensions immatérielles, abstraites et subjectives de la distance permettra une meilleure compréhension de comportements et de logiques purement spatiaux.

La polysémie du concept d'enclavement correspond donc à la polysémie de l'un de ses principaux outils d'approche. Accepter d'aborder le concept d'« enclavement » à travers l'isolement et l'éloignement, donc à travers la distance, revient à dire qu'il y aurait autant d'enclavements que de distances. Mais cela est-il vérifiable ? Une synthèse des différentes natures de la distance nous paraît importante. Nous reprenons la classification de Denise Pumain (2004²⁷) qui en propose deux types : la distance physique et la distance cognitive.

La distance physique (spatiale), que l'on peut aussi appeler matérielle, est souvent évaluée en unités de longueur. La littérature géographique nous en propose d'autres formes : la distance-coût qui est mesurée par le prix du transport et la distance-temps, évaluée selon la durée nécessaire d'un trajet.

La distance cognitive ou immatérielle prend son sens « lorsque la distance est révélée par les comportements plutôt qu'établie selon une échelle identique pour tous les individus » (D. Pumain, 2004). On parle aussi de distance perçue. Ainsi sous l'expression « distance perçue » on peut inclure toutes les formes de distance non mesurables ou non palpables, comme la distance sociale qui selon Madeleine Grawitz est « le degré d'intimité ou d'éloignement séparant les individus ou les groupes, en fonction de valeurs, de coutumes, de préjugés dans lesquels interviennent hiérarchie, classes, statuts » (1988, p 118).

1.2.2. Les distances : des obstacles à dépasser

Qu'elle soit matérielle ou cognitive, la distance apparaît dans la plupart des définitions comme synonyme d'obstacle au rapprochement physique et/ou socioculturel. Ainsi, dans la distance spatiale, l'obstacle rencontré se manifeste principalement dans le relief et dans l'agencement ou la dispersion des lieux dans l'espace. Dans la distance-temps c'est le temps du trajet ou du parcours qui est considéré comme obstacle à franchir. L'obstacle économique caractérise la distance-coût. Pour la distance cognitive l'obstacle est abstrait et difficile à cerner du fait de la subjectivité de cette notion, mais il reste néanmoins fortement relatif aux normes et valeurs sociales de chaque individu. « Les hiérarchies sociales, les clivages

²⁷ www.hypergeo.eu

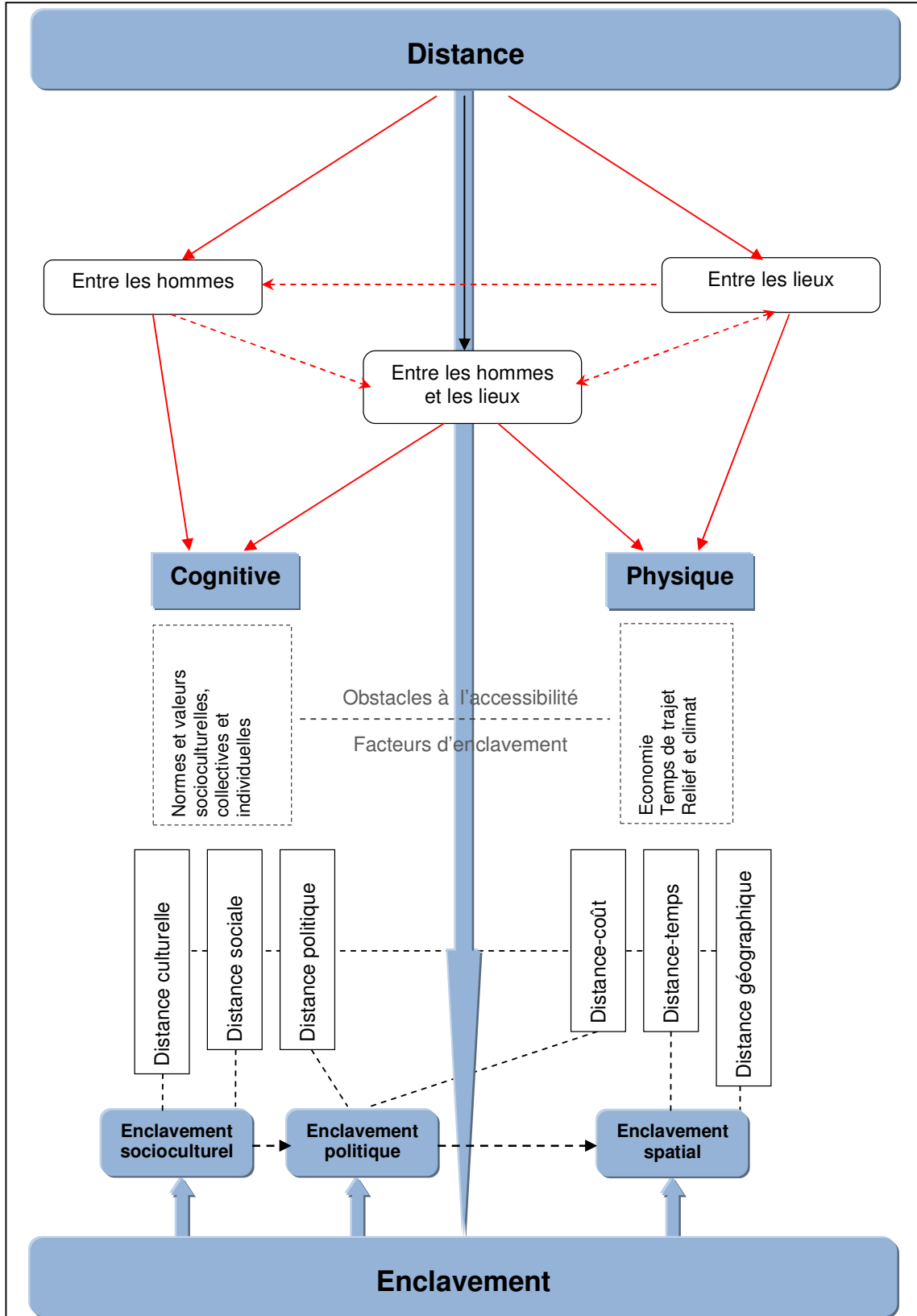
sociaux, les différences de religion, de langue et de coutumes, les diversités d'origine, qu'elles soient raciale, ethnique, nationale, voire régionale, sont productrices de distances bien plus effectives que les distances purement physiques qui séparent les hommes » (B. Steck, 2000, volume 2, p 45).

Faire le rapprochement entre une distance physique et un état d'enclavement spatial paraît abordable, mais il est moins évident de passer d'une distance cognitive à une situation de fermeture géographique. Jean Gallais, par ce qu'il a appelé *distance structurale* explique que les rapports sociaux sont des « facteurs de rapprochement et d'éloignement des hommes entre eux et, par voie de conséquence, des hommes aux lieux » (1984)²⁸.

Ainsi les obstacles créés par la distance engendrent diverses formes d'enclavement. Franchir ces obstacles serait abolir la distance elle-même. Cela reviendrait à dire que l'éloignement, l'isolement et par conséquent l'enclavement n'existeraient plus ; figure absolument utopique. Si l'on arrive à minimiser les distances mesurables (physiques), il n'en est pas de même pour les distances abstraites. Tout comme l'enclavement, la distance est ancrée dans la société et dans l'espace. Approcher l'enclavement par la distance ne nous permet certainement pas de dire que la distance est synonyme d'enclavement, mais nous nous autorisons à avancer que ce dernier est un jeu de distances dans le système complexe de l'espace humanisé. Dans ce cas, les obstacles cités ci-dessus constitueraient un élément fondamental dans la compréhension du concept d'enclavement. Ainsi, par un cheminement logique et non par un glissement sémantique, l'enclavement est affecté par tous les états que la distance peut avoir. Les distances physiques produisent des enclavements physiques et/ou cognitifs, et les distances cognitives produisent à leur tour des fermetures effectives et/ou sociales (schéma 1.02).

²⁸ Jean Gallais, cité par Benjamin Steck, (2000, volume 2, p. 45).

Schéma 1.02 : La distance, créatrice de l'enclavement



1.2.3. Formes et facteurs de l'enclavement...

L'approche de l'enclavement par les notions de distance et d'obstacle permet de dégager les différentes formes et les différents facteurs de cette notion. En somme, la distance génère l'enclavement qui se concrétise sous trois formes : spatiale, politique et socioculturelle. Bien qu'elles soient différentes, ces trois formes se manifestent nécessairement par un minimum de repli géographique.

L'enclavement spatial est la concrétisation des distances physiques qui relèvent directement de l'occupation de l'espace et des infrastructures (la densité du réseau et l'état des routes).

Les distances cognitives (politique, culturelle, sociale, religieuse... etc.) prennent la forme d'un enclavement socioculturel ou politique (idéologique). Le communautarisme, le racisme, le fanatisme religieux, etc. sont autant d'exemples d'enfermement socioculturel qui se transforme en enclavement spatial²⁹. L'enclavement politique quant à lui, peut être illustré par les fermetures de frontières entre les États. Cette forme d'enclavement est souvent la conséquence d'un engagement idéologique, perceptible sous plusieurs dimensions. Sur une échelle régionale, il peut se manifester par des mouvements indépendantistes ou séparatistes. Dans un tout autre registre, les politiques d'aménagement du territoire constituent aussi des doctrines de changement et de développement. Cependant, elles ne se manifestent pas sous forme d'enclavement politique, mais plutôt spatial en affectant les distances physiques. La politique dans ce cas constitue uniquement un facteur d'enclavement. Par exemple, la défaillance du service de transport relève souvent d'une mauvaise politique d'aménagement (quand il s'agit de réseaux) et/ou d'un problème dans la politique de gestion (quand il s'agit de l'offre de transport). Il en résulte une situation d'enclavement spatial, qui a pour causes les politiques d'aménagement et de gestion.

Les distances sont à la fois des formes et des facteurs d'enclavement. Par un effet direct ou indirect, elles contribuent dans la conception de celui-ci. Les facteurs peuvent être physique (géographique), politique, socioculturel mais aussi économique et chacun d'eux participe d'une façon directe au processus de fermeture (B. Steck, 2001). Dans cette approche systémique, nous soutenons qu'il n'existe point d'enclavement monocausal. Les facteurs s'interagissent entre eux, pour produire des situations de fermetures complexes, et chacun deux constitue un obstacle à l'ouverture.

²⁹ Ce constat est d'autant plus remarquable sur les grandes échelles.

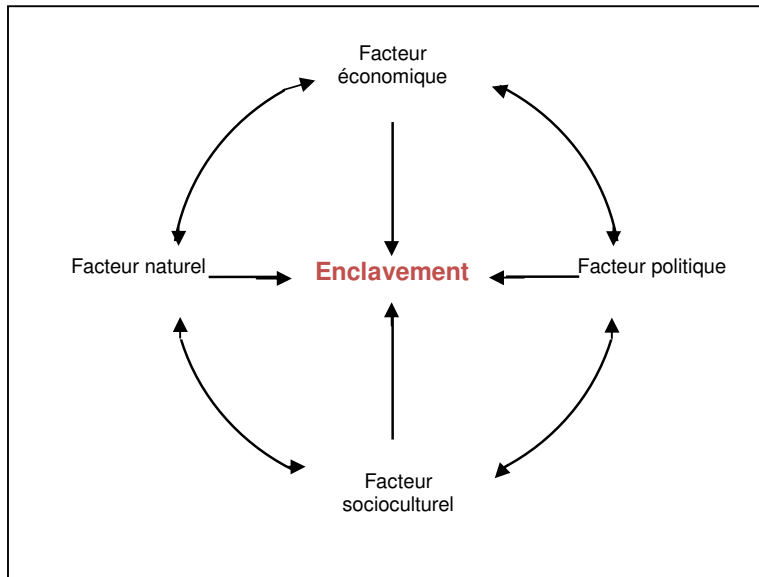
Le facteur économique, par exemple, peut faire défaut pour dégager l'obstacle géographique. Cela dit, il nous paraît nécessaire de nuancer entre les problèmes économiques d'une région ou d'un État et la pauvreté des populations. Si le premier élément agit sur les politiques d'ouvertures et de développement, le deuxième, quant à lui, agit sur la perception de l'enclavement. Dans ce cas, l'obstacle matériel, qu'est le manque de moyens et la pauvreté, peut se transformer en un obstacle immatériel se manifestant par un changement culturel. Nous donnons l'exemple des montagnards kabyles qui à cause de l'ouverture au monde citadin, notamment européen, ont modifié leur perception de leur espace (cf. chapitre 3). Ces gens perçoivent le mode de vie de la campagne comme facteur d'enclavement ; par conséquent, ils migrent³⁰ vers les villes. Ce genre de comportement peut être doublement compris : comme ouverture sur le monde extérieur, mais également comme fermeture par rapport à sa propre culture.

Sur une grande échelle, l'économie interviendrait dans une politique d'ouverture et de désenclavement. Si cette politique et les conséquences qui s'en suivent sont absentes, l'économie ne constituerait qu'un potentiel d'ouverture.

L'enclavement est relatif et partiel, il s'inscrit dans un processus complexe. Un espace est relativement ouvert (ou fermé) par rapport à d'autres espaces plus ou moins importants, et plus ou moins accessibles. La présence d'un obstacle, qu'il soit économique, politique, socioculturel, ou naturel (géographique), engendre systématiquement d'autres types d'obstacles (schéma 1.03).

³⁰ Ces migrations peuvent être résidentielles ou pendulaires.

Schéma 1.03 : L'interaction systémique des facteurs de l'enclavement



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

Il est nécessaire de différencier deux catégories de contraintes : la première, matérielle (physique et économique), est relativement maîtrisable par le progrès technologique et par le développement économique. Elle se présente sous deux formes :

- la première forme, celle où la technologie requise existe mais les moyens économiques pour l'acquérir, ou pour la généraliser, n'existent pas. Ce cas est plus observé dans les pays en voie de développement où le budget consacré à la politique des transports et de l'aménagement du territoire ne suffit pas pour répondre aux politiques de désenclavement. Ce problème ainsi posé est moins répandu dans les pays industrialisés ; en revanche on le rencontre, à plus grande échelle, dans la diffusion verticale de la lourde technologie³¹.
- la deuxième forme est celle où la technologie n'est pas assez développée pour répondre aux politiques d'aménagement et aux demandes incessantes de déplacements. Nous citons l'exemple de la distance spatiale, qui malgré le développement des moyens de transport demeure un obstacle au développement des zones isolées. À ce propos, nous citons Pierre Merlin (1992) qui voit que « le moyen

³¹ Nous entendons par ce terme tous les moyens technologiques dont l'acquisition voire l'utilisation n'est pas accessible à toutes les tranches de la société, comme l'hélicoptère par exemple.

de transport idéal serait instantané, gratuit, de capacité illimitée, disponible à la demande. Bref, il abolirait l'espace. » (Merlin, 1991)

La deuxième catégorie de contraintes est immatérielle ou cognitive, relevant des caractéristiques socioculturelles ou politiques de l'espace. Ce genre d'obstacle est plus difficile à maîtriser que les obstacles physiques. Si les moyens économiques peuvent atténuer ces derniers, les premiers (immatériels) demandent un investissement humain conséquent, qui s'inscrit dans la durée. Il est relativement facile de connecter un lieu à un réseau de mobilité et d'échange, mais il est moins évident d'amener ses habitants à sortir de leur territoire. Le meilleur exemple pour illustrer cette situation est celui des communautés étrangères qui se regroupent dans des quartiers souvent très accessibles, mais qui ne s'ingèrent pas ou peu dans la société dans laquelle ils vivent.

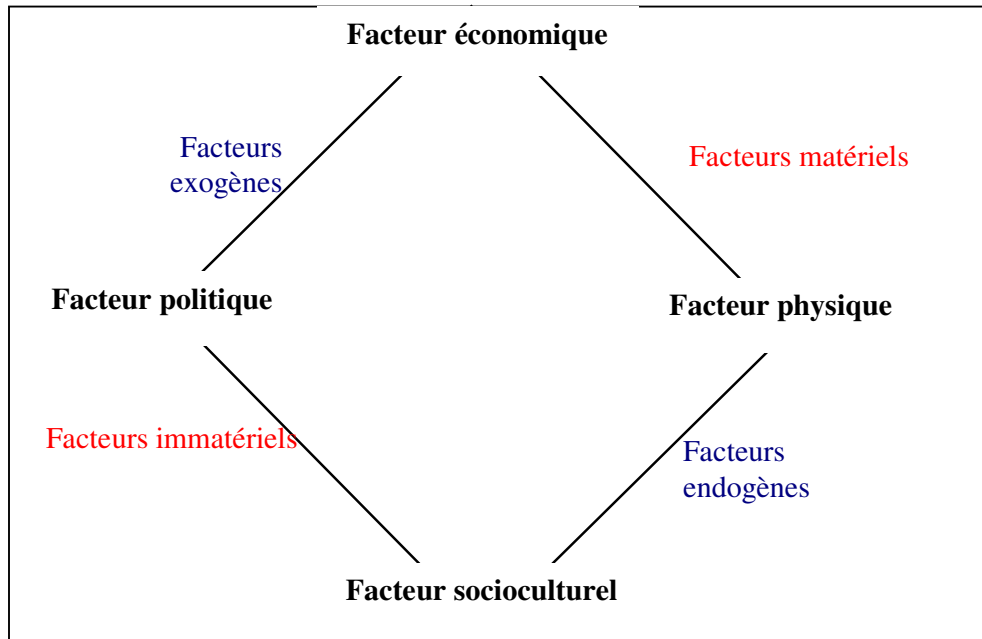
Les facteurs de l'enclavement peuvent être également classés selon leur provenance :

- endogènes, pour les facteurs causés par la nature de l'espace ou de ses habitants (les éléments physiques et socioculturels) ;
- exogènes, pour les facteurs qui ne proviennent pas de l'espace en question (le facteur politique et dans une moindre mesure le facteur économique). Ce type de facteur caractérise les échelles régionales et locales, surtout dans les pays pauvres où elles sont souvent dépendantes du budget et de la politique de l'État³².

Si l'on revient sur les facteurs de l'enclavement on pourrait les diviser comme suit (schéma 1.04) :

³² Cette dépendance (économique et politique) est beaucoup moins perceptible dans les pays du Nord.

Schéma 1.04 : Les types des facteurs de l'enclavement



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS 2005

1.2.4. L'enclavement fonctionnel rural. Esquisse d'une notion...

La combinaison de plusieurs facteurs produit de nouvelles formes de fermeture, plus complexes. La conjugaison des facteurs économique, politique (organisationnel) et spatial produit *l'enclavement fonctionnel*. Jean Varlet et Benjamin Steck (2006) utilisent cette notion pour mettre en exergue « l'incapacité des réseaux routiers urbains à fonctionner normalement du fait d'une surcharge de trafic par rapport à leurs capacités ». Dans un autre contexte Jean-Paul Bord et Pierre-Robert Baduel (2004) parlent d'enclavement fonctionnel « intermétropolitain » pour mieux cerner la notion d'effet-tunnel. Dans toutes les productions géographiques consultées³³, et qui évoquent l'enclavement fonctionnel, cette notion est directement relative aux externalités induites par le fonctionnement du réseau de transport (congestion routière et effet-tunnel). Pourtant une approche systémique des facteurs de l'enclavement permet d'élargir son utilisation à d'autres contextes. Ainsi dans un espace fragmenté, notamment rural, la fonctionnalité spatiale s'explique par la mise en relation de l'ensemble des lieux de services et d'activités qui permettent un minimum de cohésion et de

³³ J. Varlet 1997 ; J. Varlet, B. Steck, J. Comby, Y. Crozet 2004 ; J-P Bord, P-R Baduel 2004 ; J. Varlet 2005 ; J. Varlet, B. Steck 2006.

complémentarité socioéconomique des agglomérations. L'enclavement fonctionnel, dans ce cas, se manifeste par la rupture du lien qui permet la connexion entre les différentes mailles du système spatial.

A la différence de *l'enclavement fonctionnel urbain* (J. Varlet, B. Steck, J. Comby, Y. Crozet, 2004) et de *l'enclavement fonctionnel intermétropolitain* (J-P. Bord, P-R. Baduel, 2004) l'enclavement fonctionnel rural se caractérise par la défaillance de l'offre de transport face à une demande complexe, influencée par la dispersion de la population, la dispersion des centralités (espaces convoités), la longueur des trajets, l'état des routes et par conséquent par un coût économique élevé. Pour résumer, nous pouvons définir l'enclavement fonctionnel rural par l'incapacité du système de transport à assurer la cohésion territoriale d'un espace fragmenté. Dans les pays développés, ce type d'enclavement est atténué par le taux de motorisation élevé et par le développement des technologies de communication (renseignement téléphonique, e-commerce, service à domicile... etc.). En revanche, dans les pays du Sud, le problème se complexifie davantage de fait de la pauvreté des populations et des États³⁴. Les facteurs de l'enclavement s'entremêlent et resserrent l'étau sur un rural pauvre et déjà affaibli.

Si l'enclavement fonctionnel urbain allonge la distance-temps, l'enclavement fonctionnel rural allonge la distance spatiale, la distance-temps et par conséquent la distance fonctionnelle (cf. chapitre 5).

1.3. Enclavé ou pas enclavé ? Telle est la question !

Quantifier ou matérialiser la distance cognitive reste un défi au chercheur en sciences sociales et économiques. Si la mesure des distances physiques est relativement simple (cf. chapitre 2), mesurer une substance abstraite s'avère une tâche très complexe sinon impossible. Cette caractéristique de la distance cognitive engendre une difficulté dans la lecture même de l'enclavement. Selon l'échelle de perception, l'ouvert peut être perçu comme fermé et le fermé comme ouvert³⁵ (cf. chapitre 3).

³⁴ Cela relève cependant, dans la majorité des cas, plus de carences de gestion que de la pauvreté.

³⁵ L'exemple le plus pertinent que nous ayant constaté, est celui de l'effet de l'émigration des Kabyles en France (jusqu'aux années 1970). Le contact avec la vie occidentale a bouleversé le mode de vie rural de ces gens. Leur nouveau mode de vie peut être doublement interprété : comme ouverture (au monde extérieur) ou comme fermeture (à leur culture ancestrale).

En tant que géographe notre mission ne se résume-t-elle pas à approcher les phénomènes spatiaux ? Sommes-nous habilités à aborder des concepts sociaux et psychologiques ? Nous pensons que oui, tant qu'ils ont un rapport avec l'espace. Soulever des questions autres que géographiques est tout à fait légitime, si celles-ci sont directement ou indirectement liées à notre étude et à notre espace. La pratique de notre terrain, la Grande Kabylie, a révélé des disparités considérables dans la représentation que les habitants ont de leurs espaces. S'exprimant sur le même lieu, les habitants ont, souvent, des avis différents sur le sentiment d'enclavement qu'ils ressentent.

Dans ses recherches sur l'oasis de Dirkou au Niger, Julien Bachet (2005) confirme cette subjectivité dans la perception de l'enclavement. Dans son étude il affirme que « certains groupes [...] la perçoivent (l'oasis) comme n'étant absolument pas enclavée, d'autres au contraire comme l'étant très fortement [...] ». Cela pose la question de savoir si nous pouvons parler d'enclavement lorsque tous les indicateurs spatiaux d'accessibilité indiquent un état d'isolement et de fermeture spatiale, tandis que les habitants de cet espace se sentent non enclavés ? Parler d'« enclavement » d'un espace humanisé demande donc un maximum de prudence, compte tenu de toute la subjectivité que ce concept véhicule. Dans un cadre de distances cognitives le concept d'« enclavement » peut être perçu comme un jugement de valeur, d'où l'importance de la notion d'obstacles à l'ouverture ou à l'accessibilité. L'utilisation de qualificatif physique peut enlever une part d'ambiguïté ; ainsi nous pouvons parler d'enclavement spatial, fonctionnel ou temporel. En revanche, parler d'enclavement socioculturel pourrait lancer le débat sur la subjectivité et l'objectivité du concept d'enclavement. L'utilisation d'expressions comme « obstacles au rapprochement », « entraves à l'accessibilité », « barrières à l'ouverture »... etc., pour marquer la distance cognitive, pourrait se substituer à l'utilisation du concept d'« enclavement culturel » ou de « fermeture sociale ».

Jean Debieu soulève une autre question liée à la subjectivité du concept. Selon lui, le mot enclavement « est très largement connoté négativement. Dans son utilisation la plus courante, même en géographie, il caractérise un isolat forcé, une situation contraignante qu'il faudrait dépasser » (J. Debieu, 2001, p. 36). Comme nous l'avons avancé précédemment, la lecture comparée des définitions de l'enclavement révèle une diversification dans la perception de la fermeture ; quand Small et Witherick (1995) évoquent « un groupe entouré », N. Clark (1998) parle d'un groupe « entouré et dominé », insinuant ainsi un

enclavement culturel imposé. Rapport de force qui n'apparaît pas chez Small et Witherick. Dans la littérature arabe le mot « enclaver » signifie « entourer »³⁶, sans rapport direct à l'espace et sans aucun sens péjoratif.

En kabyle aussi le verbe « enclaver » se traduit³⁷ par entourer, mais on l'utilise surtout dans une logique de fermeture volontaire, dans une logique de protection.

1.3.1. L'enclavement : entre enfermé et s'enfermer

Nul ne peut prétendre échapper à l'auto-exclusion. Toute forme de territorialisation peut constituer une fermeture spatiale. Et toute forme de militantisme, que celui-ci soit culturel, politique (idéologique) ou religieux, entraîne une auto-fermeture protectrice. Cette dernière se traduit, d'abord, par une fermeture socioculturelle qui se transforme ensuite en un enclavement spatial (cf. chapitre 4).

La fermeture volontaire inscrit l'enclavement dans une autre dimension, celle de l'auto-fermeture protectrice. Le choix de se renfermer pour se protéger est une situation délicate. Doit-on la considérer comme un problème de société ou, au contraire, l'accepter comme un mode de vie bien assumé ? Nous pensons qu'aucune société n'échappe à un certain degré d'auto-fermeture. Ce choix doit être accepté à condition qu'il respecte les autres libertés. Cependant, cela ne dispense pas du devoir de relever l'état de fermeture.

Ne pas se sentir enclavé ne signifie pas qu'on ne l'est pas, et les pouvoirs publics n'ont pas à négliger la prise en compte de ce type d'enclavement dans les politiques d'aménagement du territoire. À travers nos enquêtes en Grande Kabylie, notamment à Igoudjal, l'un des villages isolés de la commune d'Ait Chafaa³⁸, nous avons relevé des témoignages de gens qui se disent non enclavés, mais qui aimeraient bien que leur village soit mieux desservi par les transports en commun. De tels comportements témoignent de la complexité du concept d'auto-fermeture. Il s'agit en fait d'une volonté d'éloignement et non pas d'isolement.

Bien que notre étude de l'espace kabyle aborde la notion d'« enclavement » du point de vue spatial, la compréhension de l'espace actuel appelle une approche des différents obstacles

³⁶ « يحيط » Larousse arabe –français / français –arabe, 1983.

³⁷ On note l'absence de dictionnaire complet de la langue berbère. Ceux que nous avons consultés ne comportent que les noms communs et les verbes utilisés au quotidien. Pour parler d'une situation d'enclavement les gens que nous avons interrogés utilisent les mots « Yev'adh, (يبعد) », « Yettorraf, (يطورّف) » « Yhaz, (يحاز) »... etc. qui signifient respectivement « lointain », « loin du centre », « retiré ».

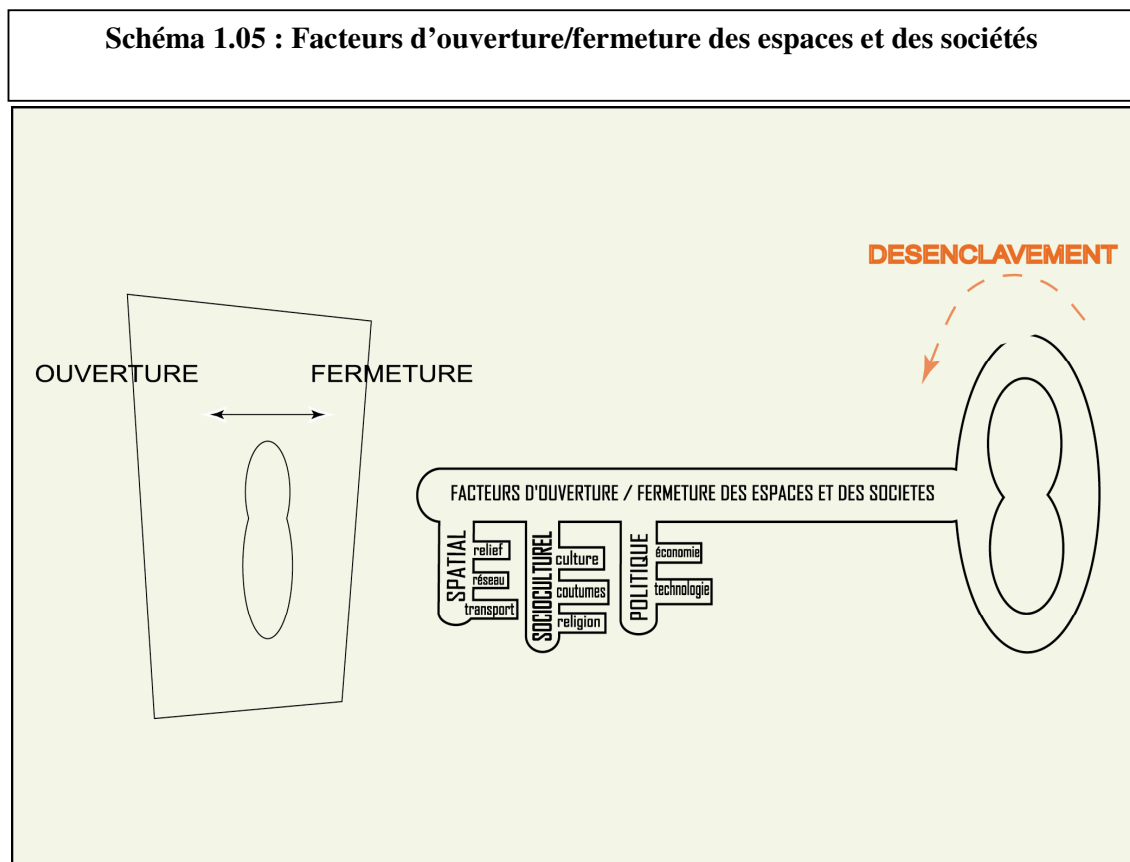
³⁸ Nord Est de la wilaya de Tizi-Ouzou. Avec une densité de 48 hab./km² cette commune est parmi les plus répulsives de la Kabylie.

dans lesquels il a évolué et continue d'exister. Une prise en compte des facteurs non spatiaux contribue à l'explication de phénomènes essentiellement physiques. C'est le cas des espaces refuges, notamment les villages dans notre cas.

1.3.2. Comprendre la fermeture, première étape de l'ouverture

Comprendre la nature de la fermeture constitue la première étape de l'ouverture. Il est nécessaire de cerner la nature de l'enclavement qui sévit dans un espace pour pouvoir développer une politique de désenclavement. En effet, déterminer « le type d'isolement qui pose réellement des problèmes au territoire concerné (...) est indispensable pour définir les objectifs d'une politique de désenclavement et guider les choix de la puissance publique » (J. Alquier et C. Biwer, 2008).

L'ouverture est donc directement liée à la fermeture, si celle-ci n'existe pas l'autre n'aura pas lieu d'exister. Cela nous renvoie à la définition étymologique du mot « enclavement » : « *clavis* » qui signifie « clé ». Désenclaver serait alors ouvrir par la bonne clé (schéma 1.05).



À chaque forme de fermeture son propre processus d'ouverture, qui doit tenir compte des différents obstacles et diverses distances. Sans nous attarder à explorer toutes les explications du mot « désenclavement », nous reprenons ici les propos de Pierre George et Fernand Verger qui le définissent comme « l'action par laquelle est rompu l'isolement matériel, économique, moral, de zones données (...) » (1996, p. 133). Cependant, nous jugeons nécessaire de citer Benjamin Steck (2000) qui rappelle que « le désenclavement est un processus essentiellement politique d'ouverture des territoires » (p. 187), et « qu'il ne peut y avoir de désenclavement sans une réelle volonté politique au sens le plus large du terme » (p. 145).

Conclusion

L'étude de l'«enclavement» est fondamentale pour la compréhension des enjeux de l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés. Au-delà de sa forme géographique (spatiale), l'enclavement peut prendre des formes abstraites (politiques, organisationnelles, culturelles...) qui se traduisent, généralement, en une fermeture spatiale. Interroger la notion d'enclavement en la confrontant à d'autres perceptions géographiques nous a permis d'en sortir avec une nouvelle conception. Dépendant de plusieurs facteurs (physique, économique, culturel et politique), l'enclavement est la concrétisation spatiale de l'interaction entre les distances physiques et cognitives qui séparent les hommes et les lieux.

L'analyse de l'enclavement d'un espace, doit donc nécessairement adopter une approche systémique qui prend compte des différentes distances. Un tel abord permettrait non seulement de connaître la nature exacte de la fermeture mais de savoir également l'impact de chaque facteur sur l'espace étudié.

Les distances spatiales sont d'abord kilométriques, mais elles sont également liées aux réseaux de transport et à leur organisation (coût, temps, accessibilité). Cependant, au-delà des infrastructures et des réseaux, les barrières immatérielles (organisationnelles, culturelles...etc.) influent bien souvent sur les mobilités et sur l'accessibilité. En effet, toutes formes de distance et de fermeture se concrétisent inéluctablement par un minimum de repli spatial, et réciproquement tout repli spatial n'est que la conséquence d'une ou de plusieurs distances qui agissent sur les formes (les états) de l'enclavement.

Cette forme spatiale de l'enclavement, appelle l'utilisation de concepts et de mesures liés aux transports, à la mobilité et à l'accessibilité. Par conséquent, dans le chapitre suivant, nous étudions les outils à notre disposition pour proposer une mesure des distances spatiales et de l'enclavement en Grande Kabylie.

Chapitre 2

Transport, mobilité, accessibilité, Les supports de l'ouverture spatiale

Au cours du chapitre précédent, nous avons montré que toutes les formes d'enclavement se manifestent par un repli spatial. Les distances cognitives engendrent des distances physiques qui nécessitent d'être étudiées par des outils spécifiques relatifs à l'accessibilité. En effet, cette dernière s'impose dans l'étude de l'enclavement spatial, elle permet de connaître les causes de la fermeture et de mesurer le potentiel d'ouverture.

Ce chapitre est consacré à l'étude de la notion d'accessibilité. Avant d'évoquer ses indicateurs, ses mesures et ses entraves, nous avons analysé les concepts clés nécessaires à sa compréhension. Transport, centralité et mobilité, sont trois éléments fondamentaux dans la mesure de l'ouverture/fermeture d'un espace.

Dans ce chapitre nous nous intéressons principalement à l'ensemble des outils élaborés pour la distance spatiale, et nous allons voir comment ils peuvent être adaptés au contexte de la Kabylie. Pour cela, nous allons aborder les systèmes de transport et leurs incidences sur l'ouverture spatiale. En premier lieu, nous insisterons sur la question des centralités et de mobilités qu'elles impliquent dans le contexte de notre espace d'étude, cette interaction sera une clef d'analyse de l'enclavement des villages kabyles. Cette relation nous amène, dans un second temps, à nous intéresser à la mesure de l'accessibilité.

2.1. L'importance du système de transport dans l'organisation de l'espace

2.1.1. La notion de système de transport

Le système de transport fait partie du système spatial (M. Wolkowitsch, 1992) dont il assure une partie du fonctionnement. Si l'on part de l'acception que le système est un « ensemble d'éléments liés entre eux par des relations qui forment un ensemble d'interactions » (F. Durant-Dastes, L. Sanders ; 2004), et que cet ensemble est « organisé d'éléments et d'interactions entre les éléments » (R. Brunet, 1992, p 471), le système de transport méritera d'être approché en tant qu'élément indépendant, vu son rôle essentiel dans la stabilité et l'équilibre du système spatial.

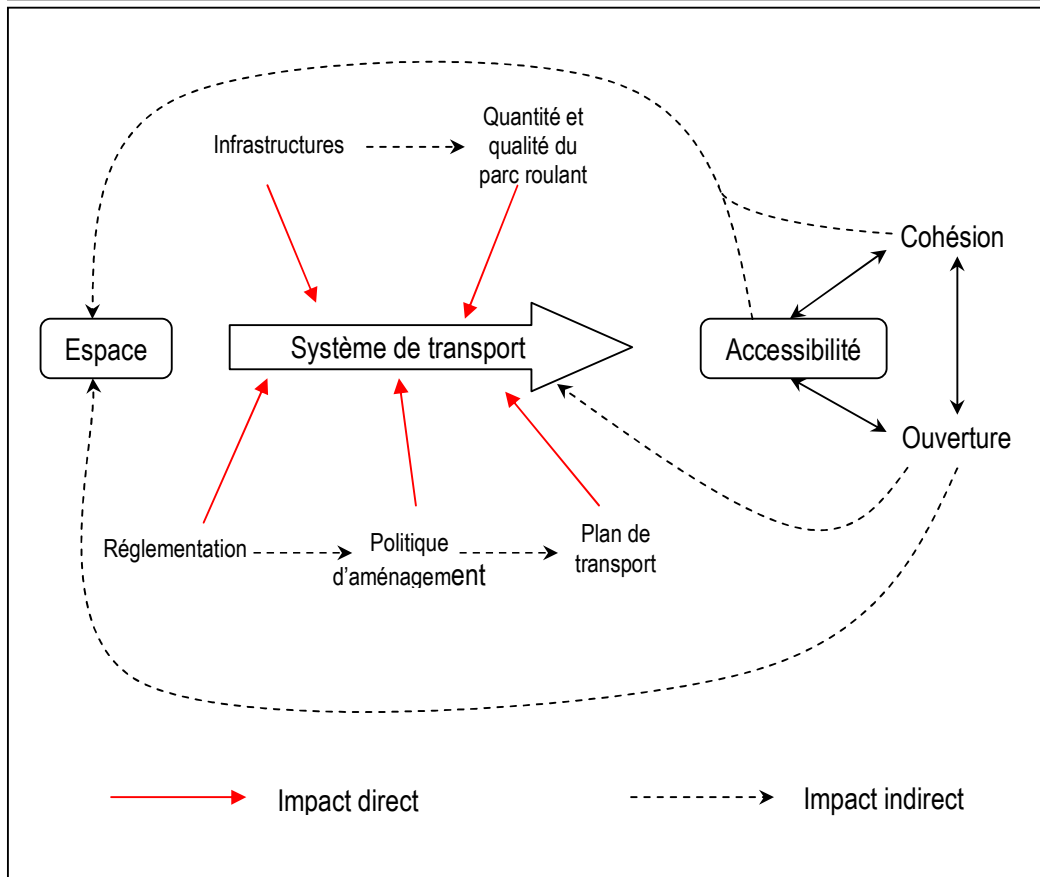
Pour Michel Chesnais le « système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiques distincts » (1981). Lorsque nous parlons de système de transport, nous entendons toutes les composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport. Les composantes matérielles comportent l'infrastructure et le parc roulant (les routes, les gares, les aires de stationnement, les parkings, les véhicules...). Les composantes immatérielles, quant à elles, caractérisent tout ce qui relève de la politique d'aménagement, de la réglementation, des plans de transport et de déplacement, de la gestion du parc, de la diffusion de l'information etc.

La fonctionnalité (ou la vie)³⁹, du système est directement et proportionnellement relative à la performance de chacun des éléments cités précédemment. Cependant, nous jugeons important de rappeler que la fonction principale du système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales. En d'autres termes, assurer l'accessibilité, tant qualitative que quantitative, à partir et vers n'importe quel point de l'espace considéré. La défaillance de l'un des éléments du système affecte directement l'accessibilité spatiale : une route dégradée, une réglementation trop rigide ou trop souple⁴⁰, absence de gares, mauvais système d'information..., autant de facteurs qui affaiblissent sa performance et qui accentuent l'enclavement des espaces fragiles, notamment les agglomérations rurales (Schéma 2.01).

³⁹ Selon BRUNET (1992), LEVY et LUSSAULT (2003) les systèmes naissent, vivent et meurent.

⁴⁰ Comme nous allons le voir dans les chapitres 4 et 5, la souplesse de la réglementation algérienne en matière de délivrance d'autorisation de ligne de transport en commun, a conduit à un déséquilibre important dans l'offre, ce qui a accentué la fermeture des zones rurales.

Schéma 2.01 : Impact du système de transport sur l'accessibilité spatiale



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

2.1.2. Interaction espace-transport

La valorisation d'un lieu est étroitement liée au développement de son système de transport, ce système qui, selon Rodney Tolley, Brian Turton (1997) et Bert Van Wee (2002), n'est qu'une réponse aux besoins humains incessants de contacts et de participation aux différentes activités dans l'espace. Maurice Wolkowitsch, quant à lui, voit 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 » (1982).

L'interaction entre espace et transport peut être donc appréhendée sous deux grands axes : l'influence du système de transport sur les localisations spatiales des activités (économiques, sociales, culturelles...etc.) et l'impact de l'utilisation de l'espace sur le transport. Pour une meilleure compréhension de l'enclavement des espaces ruraux, nous serons amenés à utiliser simultanément les deux approches. Un tel abord permettrait de relever les mécanismes et les incidences du système de transport sur l'ouverture/fermeture des villages kabyles.

L'interaction systémique qui existe entre l'espace et le transport rend difficile une approche unidimensionnelle de la thématique ouverture/fermeture. Nous ne pouvons pas parler de l'enclavement d'un espace sans analyser son réseau de transport. Il est également inconcevable que l'on parle d'accessibilité et d'ouverture sans référence aucune à l'espace. Ces deux notions sont indissociables, la recherche d'accéder à de nouveaux espaces engendre d'importantes conséquences, notamment dans le développement du système de transport et la revalorisation de l'espace. En effet, le système de transport ne cesse de se développer, il est d'abord conditionné par le besoin humain de se déplacer et ensuite par les moyens économiques et technologiques requis pour satisfaire cette demande de mobilité. Cette logique de développement rend l'espace plus accessible et offre une ouverture sur d'autres lieux et sur d'autres sociétés, permettant ainsi d'évaluer les différentes caractéristiques spatiales et d'établir des comparaisons susceptibles de modifier l'image que l'on a de l'espace de vie. Les nouvelles représentations engendrent les « consciences des disparités » (P. Bourdieu et A. Sayad, 1964) qui influencent à leur tour le rapport de l'homme à son espace. C'est ce nouveau rapport qui impose, ou du moins modifie, le schéma de la mobilité pour permettre une meilleure accessibilité aux différents lieux centraux (schéma 2.02).

Schéma 2.02 : Interaction, espace-transport



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

Considérer le transport comme un facteur de l'organisation de l'espace, ainsi que le souligne Wolkowitsch et sur lequel nous nous alignons, c'est admettre son implication considérable dans les politiques d'aménagement. En effet, le rôle du système de transport est à la fois spatial, social, politique et économique. Sans réduire l'importance de celui-ci, nous avançons ici certaines de ces missions. Au niveau spatial et social, l'objectif principal du système de transport est le désenclavement spatial par l'amélioration de l'accessibilité. Il se voit également assigné la mission de satisfaire les besoins de déplacement des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, d'efficacité... Au

niveau économique et politique, le rôle du système de transport est d'accompagner et de favoriser le développement économique à toutes les échelles et de relier les différentes entités spatiales de l'État pour renforcer l'unité nationale et faciliter la défense territoriale.

L'optimisation de l'efficacité globale du système de transport appelle l'amélioration de chacune de ses composantes (matérielles et organisationnelles). Cela dit, s'il est relativement facile de réparer ou d'entretenir une infrastructure, il n'est pas toujours évident de réformer les composantes immatérielles du système. Les pouvoirs publics sont chargés, chacun dans leur domaine, d'œuvrer pour cette optimisation, notamment par :

- la réalisation de infrastructures et des équipements nécessaires au transport ;
- la réglementation et le contrôle des conditions générales d'exercice des activités de transport ;
- l'organisation des transports publics ;

2.1.3. Le rôle de la route dans l'accessibilité et l'ouverture des espaces ruraux kabyles

L'objectif principal des transports est donc d'assurer une meilleure accessibilité du territoire. Dans toute agglomération, quelle soit petite ou grande, la population a besoin d'avoir accès à ses services centraux (services administratifs, équipements collectifs, commerces, services de santé, écoles, lieux de travail, lieux de culte, loisir...). Ce besoin est davantage ressenti dans les régions isolées. En Kabylie, les espaces ruraux sont caractérisés par une double dispersion : celle des villages dans le périmètre montagneux, et celle de quelques services de première nécessité. Cette situation s'accompagne généralement d'une fragmentation spatiale, qui appelle un minimum de fonctionnalité du système de transport.

L'accessibilité est en partie fonction des infrastructures mises en place et des moyens de transport existants. Les ruraux, notamment ceux des pays en développement, sont souvent contraint de consacrer beaucoup de temps et d'efforts pour répondre à leur besoins quotidiens. Faciliter l'accès aux divers lieux centraux contribue sensiblement à l'ouverture des zones rurales isolées et repose nécessairement sur la fiabilité du système de transport.

2.1.3.1. L'importance des routes rurales

Dans l'espace rural, l'ouverture commence par le réseau local, notamment la route. Cette dernière est généralement définie comme « voie de circulation aménagée, artificialisée, revêtue d'un pavage ou d'un goudronnage, ou au moins compactée » (R. Brunet, 1992). Elle est souvent classée selon ses caractéristiques techniques (route principale, secondaire ; route à deux, trois, quatre voies ; route à grande circulation, autoroute ; route d'intérêt local, etc.) ou selon l'autorité qui la prend en charge (route nationale, départementale, communale). En Algérie, c'est une combinaison des deux classements qui est adoptée : les routes sont classées selon quatre catégories : les autoroutes (AR), les routes nationales (RN), les chemins de wilaya (CW) et les chemins communaux (CC). Officiellement, l'appellation route rurale n'existe pas. Mais si l'on accepte un classement selon la fonction ou selon la nature du territoire desservi, nous pouvons identifier des routes souvent décrites comme des routes d'accès rural, pistes rurales, agricoles, d'irrigations, forestières ou non classées (I. Barwell, 1996). Dans notre recherche sur le rural kabyle la route rurale correspond souvent aux routes communales.

Parler de l'importance de la route dans le développement régional s'inscrit pleinement dans le débat sur les « effets structurants »⁴¹. Cette question est apparue depuis la révolution industrielle du 19^e siècle (J-M. Offner, 1993), mais elle ne « s'est posée en France que dans les années 1970, sous la formule des conséquences de la construction des autoroutes sur l'aménagement du territoire. » (F. Plassard, 2003). La théorie des « effets structurants » s'intéresse au « rôle de l'offre de transport dans le processus de développement régional » (A. Bonnafous, F. Plassard, 1974).

Sans entrer dans le débat scientifique suscité par cette théorie, nous pensons que les infrastructures de transport jouent un rôle important certes, mais pas suffisant dans le développement régional. La systémique des interactions spatiales et leur complexité ne permettent pas une simple approche de cause à effet. Même si une meilleure accessibilité offre toujours plus d'opportunités d'ouvertures, elle ne constitue néanmoins qu'un élément direct ou indirect dans le processus de développement. En effet, l'ouverture participe dans ce processus par « les relations qu'elle établit, les échanges qu'elle permet, l'interdépendance qu'elle suscite. » (B. Steck, 2000).

⁴¹ Beaucoup de géographes, d'économistes et d'aménageurs ont étudié cette théorie, notamment : Bonnafous et Plassard (1974) ; Plassard (1990, 1995, 2003) ; Offner (1993, 1997) ; Varlet (1995) ; Faivre (2003).

La route est une infrastructure valorisante et essentielle, mais clairement pas suffisante, au développement économique et social. Néanmoins, force est de souligner que dans les échelles locales, elle est un maillon primordial de la chaîne des transports ; aussi, elle joue un rôle moteur dans l'activité économique et sociale.

Au niveau régional et local, la route intervient directement comme outil primordial dans la politique d'aménagement du territoire. Au niveau des petites agglomérations reculées, les routes assurent une desserte en profondeur du pays et constituent un grand facteur de désenclavement spatial de ces zones isolées. Dans le rural kabyle, la route joue un rôle décisif dans l'articulation des différentes échelles spatiales, notamment les plus fines (échelle du village), surtout quand on sait que 72% des routes tizi-ouziennes sont communales (cf. chapitre 6). Hérité d'abord de la France coloniale et étendu ensuite dans les années 1980, le réseau routier kabyle permet l'accès à toutes les agglomérations en tout temps (sauf en cas de météo exceptionnelle⁴²). Ceci contribue à réduire les distances spatiales et temporelles entre les ruraux et les lieux centraux.

L'importance des routes communales en Kabylie, comme partout ailleurs, touche tous les aspects du développement économique et social des communautés rurales. Elle se manifeste dans la connexion des différentes localités avec les réseaux nationaux de routes et de villes. Se savoir relié à l'ensemble du territoire national renforce l'intégrité territoriale et l'intégration sociale et économique des régions enclavées : si autrefois les routes rurales kabyles permettaient à l'armée coloniale française un certain contrôle militaire, de nos jours c'est le rôle d'intégrateur national qui leur est assigné.

Toutes proportions gardées, les routes rurales ont la même importance au niveau local que les grands axes autoroutiers au niveau national : ils ne peuvent être dissociés de la gestion du réseau routier principal et du reste du secteur des transports. Les questions nationales relatives au transport comme le maillage du territoire, la sécurité routière, l'entretien du réseau routier, sa qualité, la disponibilité et le coût des services de transport etc. concernent directement les petites routes, surtout dans les pays en voie de développement.

Selon la Banque Mondiale (2007), « de nombreuses études soulignent l'importance de l'impact économique et social des routes reliant les communautés rurales aux écoles, aux services de santé et aux marchés. Et pourtant, selon la même source, environ un milliard de

⁴² En janvier 2005 les chutes de neiges ont provoqué la perturbation du trafic routier et l'isolement des villages et des communes du chef-lieu de wilaya de Tizi-Ouzou. Plusieurs routes étaient obstruées. C'est le cas du CW 14 et des RN12, 30, 71, 68, 25 et 128. Même l'autoroute Tizi-Ouzou-Alger était coupée (cf. chapitre 5).

personnes (soit 40 % de la population rurale) vivant dans les régions⁴³ aidées par l'Association internationale de développement (IDA) n'ont pas d'accès direct à une route praticable en toutes saisons ». Des analyses économétriques, établies par cette institution, montrent l'importance de l'impact économique des routes rurales en Inde, au Viet Nam, en Ouganda, en Ethiopie et au Bangladesh. Dans une autre étude menée au Maroc, les avantages sociaux des routes rurales ont été démontrés. Malgré l'absence de rapport économétrique ou social sur les routes kabyles, nous pensons que celles-ci sont primordiales dans le développement régional (cf. chapitre 6).

2.1.3.2. La route rurale : un facteur d'ouverture et de réduction de la pauvreté

La route est l'infrastructure de transport la plus flexible et la plus efficace pour la connexion entre les différents territoires de l'État. Le transport par route est le mode de transport qui s'affranchit le plus des contraintes économiques et géographiques. Outre son coût relativement bas par rapport aux autres modes de transport, sa souplesse la promeut comme le mode le plus adéquat pour les politiques de désenclavement des petites agglomérations. Dans les régions à relief accidenté, comme c'est le cas en Grande Kabylie, le transport routier apparaît comme le vecteur principal de l'intégrateur des localités isolées (cf. chapitre 6).

Si dans quelques régions d'Afrique, le chemin de fer contribue au développement de la population rurale (C. Beranger, 2004), la fragmentation spatiale, le relief et l'économie de la Kabylie rendent difficile, sinon impossible, l'implantation d'un réseau ferré. La route reste aujourd'hui le mode le plus efficace pour relier les 1400 villages et hameaux de cette région⁴⁴. Les routes rurales se trouvent à la base du réseau routier et raccordent, tant bien que mal, les agglomérations isolées aux axes principaux assurant ainsi la liaison avec les divers lieux centraux. Etant donné le faible taux de motorisation des villages kabyles, ce sont les services de transport qui, en assurant la cohésion territoriale, permettraient aux ruraux une certaine ouverture. Le système de transport rural repose donc entièrement sur deux aspects : la qualité des infrastructures et l'organisation du service de transport.

Dans ses recherches sur les régions rurales en Zambie et au Burkina Faso, Ian Barwell (1996), a montré qu'il existe « un lien positif entre une bonne desserte en transport et les revenus des ménages. » (p 44). Ses études dans les régions de Dédougou (Burkina Faso),

⁴³ 80 pays les plus déshérités de la planète, dont 39 se trouvent en Afrique.

⁴⁴ Officiellement il existe 1282 agglomérations (voir annexe 5, journal officiel algérien N° 67 du 19 décembre 1984), 1400 c'est un nombre approximatif comportant les petits hameaux.

Kasama (Zambie) et Lusaka Rural (Zambie) montrent que les ménages dont les revenus agricoles sont les plus élevés étaient les mieux accessibles. La connexion au réseau de routes rurales agit de deux façons sur l'économie locale : dans les régions agricoles (Dédougou et Kasama), ils facilitent l'acheminement des produits de la terre vers les autres régions. À Lusaka Rural, l'accès aux différents villages voisins « fait bénéficier d'emplois et de débouchés commerciaux plus attractifs » (Barwell, 1996).

Dans bon nombre de régions rurales dans les pays en voie de développement, notamment en Kabylie, le système de transport est bien souvent en mauvais état. Le transport en tant que service public étant généralement absent, les habitants de ces régions sont confrontés aux problèmes continuels de déplacement qui diminuent considérablement les mobilités, en l'occurrence pour l'emploi. Conjugués avec l'absence d'offre de travail dans ces zones, ces éléments deviennent un facteur supplémentaire de fermeture et de pauvreté. Pour faciliter l'ouverture, il faut donc un système fonctionnel adapté, avec de meilleurs services. Une bonne accessibilité offre aux populations rurales d'autres perspectives économiques.

2.2. Centralité et mobilité, concepts clé dans l'approche de l'accessibilité

2.2.1. Accessibilité, éléments de définition

En géographie l'accessibilité est généralement liée aux lieux et aux personnes et constitue l'une des relations existant entre l'homme et son milieu. Elle traduit souvent les liaisons spatiales qui sont le support de toute autre relation. L'accessibilité est donc définie comme étant « les occasions potentielles pour des interactions » (Hansen, 1959)⁴⁵. Domanski (1979) donne une définition plus détaillée. Pour lui, l'accessibilité se définit par toutes « les possibilités d'utiliser les opportunités que l'aménagement (et équipement) économique, social, culturel et politique et les institutions fournissent ». Dans ces deux premières définitions, l'accessibilité est autant physique que cognitive, les interactions évoquées par Hansen peuvent être d'ordre spatial, social, économique, politique ou culturel. Dans un cadre plus restreint, Pierre Merlin et Françoise Choay (2002) définissent l'accessibilité en tant que « possibilité d'accès à un lieu ou à partir d'un lieu », lui donnant ainsi un caractère purement spatial. Dans un domaine plus spécifique encore, dans « les mots de la géographie » (1997), les auteurs donnent une définition que nous jugeons étroitement liée au transport : pour eux

⁴⁵ In Reggiani (1998).

l'accessibilité est la « capacité à être atteint par une clientèle, un message, un service. Elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût... ». Dans notre étude de l'enclavement, nous sommes amenés à utiliser toutes ces définitions.

Si l'on considère que l'accessibilité est l'aboutissement d'un processus d'ouverture et de désenclavement, il est indispensable de ne pas réduire cette notion à la seule dimension de « l'accessibilité directe », celle de la distance à parcourir, des obstacles à surmonter, des barrières spatiales qui doivent être franchies pour accéder au service (T. Dezalay, A. Gueissaz et C. Maillet, 2007). L'accessibilité, c'est le résultat du dépassement de plusieurs obstacles relatifs à la mobilité et aux différentes distances (cf. chapitre 1).

2.2.2. La centralité, élément essentiel dans la compréhension de l'accessibilité

2.2.2.1. Le degré d'accessibilité détermine le type de l'enclavement spatial

L'accessibilité dans son contexte général simplifié est définie comme « la possibilité à être atteint » (P. Merlin et F. Choay, 1988 ; R. Brunet, R. Ferras, H. Thery, 1997). Sachant que l'enclavement d'un lieu est relatif à l'espace où il évolue et qu'un lieu ne peut être enclavé que par rapport à un ailleurs connu, dont il est plus ou moins rattaché, l'étude de l'accessibilité doit tenir compte des lieux centraux⁴⁶. L'approche de l'accessibilité spatiale d'un lieu est donc assujettie à deux éléments majeurs. Le premier est l'efficacité du système de transport par lequel un lieu est desservi. Le second est la position hiérarchique de ce lieu par rapport aux lieux centraux auxquels il est plus ou moins rattaché.

Un lieu proche disposant d'une bonne desserte en transport, n'est pas désenclavé s'il demeure isolé des autres centralités dont il est dépendant⁴⁷.

Prenons l'exemple d'un village isolé sans aucune infrastructure et sans aucun moyen de transport et de communication : spatialement, il est enclavé. On équipe cet espace d'un bon système de transport, il devient alors accessible, mais pas forcément désenclavé. L'état

⁴⁶ Nous utilisons ce concept de « centralité » dans une dimension géographique, où il explique l'organisation spatiale et hiérarchique d'agglomérations (dont les villages et les bourgs) pas seulement en fonction de l'offre des services et des biens, comme le stipule la théorie des lieux centraux, mais également par rapport aux dimensions sociales et culturelles (en Kabylie, les villages comportant des mausolées maraboutiques constituent souvent une centralité).

⁴⁷ Une telle situation répond parfaitement à la définition de l'enclavement fonctionnel rural évoquée dans le chapitre 1.

d'enclavement n'est levé que si ces liaisons, servent à répondre aux besoins de déplacement de la population en qualité et en quantité.

Un lieu est, par définition, plus ou moins enclavé et potentiellement accessible. Ce raisonnement nous permet de distinguer deux types d'enclavement : l'enclavement total, qui n'est que théorique, et l'enclavement partiel qui caractérise tout espace (Schéma 2.03).

Théoriquement, le système de transport doit répondre aux différentes demandes de mobilité en assurant l'accessibilité vers tous les lieux centraux. Même si les diverses centralités (appelées dans le schéma « espace convoité ») ne sont pas desservies par les réseaux de transport modernes, des modes alternatifs apparaissent (marche à pied, transport traditionnel par animaux, charrettes, etc.) pour assurer un minimum d'accessibilité. Par conséquent, un espace totalement enclavé ne peut exister, sauf dans des cas de force majeure (catastrophes naturelles, toutes formes d'emprisonnement, de blocus, d'embargo...etc.). L'enclavement partiel, quant à lui, caractérise tout espace et toute société. C'est la situation intermédiaire entre deux figures utopiques : l'ouverture absolue qui ne connaîtrait aucune entrave ni aucun obstacle (physique ou cognitif) et la fermeture totale où l'on dispose d'aucune accessibilité. Cette dernière ne s'opère pas forcément par des réseaux modernes de transport et de communication. Avec plus ou moins d'ingéniosité, les sociétés ont toujours su atteindre les lieux centraux, soit par le développement de réseaux traditionnels, soit par la promotion et l'émergence de lieux plus accessibles pour les substituer aux anciennes centralités. C'est ce que nous avons remarqué dans le rural kabyle où de nouveaux pôles urbains ont émergé (cf. chapitre 5). Mais force est de constater que les nouvelles centralités sont souvent d'ordre économique ou administratif ; les pôles religieux ou culturels, tels les lieux de cultes (mausolées maraboutiques), gardent leur effet d'attraction malgré l'absence d'accessibilité. Ces monuments sont souvent localisés dans des lieux très isolés⁴⁸ non desservis par les transports en commun et parfois même ne disposant pas de route motorisable⁴⁹, mais malgré cela, ils génèrent des déplacements occasionnels importants, motivés à la fois par la croyance religieuse et par la culture qui s'y attache⁵⁰.

⁴⁸ Un grand nombre d'érudits religieux et de grands imams (pour la plupart soufis) avaient choisi des lieux très isolés, en l'occurrence les crêtes de montagnes, pour leurs retraites spirituelles. Des siècles après la mort de ces savants, beaucoup de pratiquants (pour la plupart des femmes et des vieux) continuent de vénérer ces lieux considérés comme bénis. Bien que cette pratique soit interdite par les grandes écoles sunnites (notamment *malikites*), les gens continuent d'affluer vers ces lieux, surtout lors des fêtes religieuses.

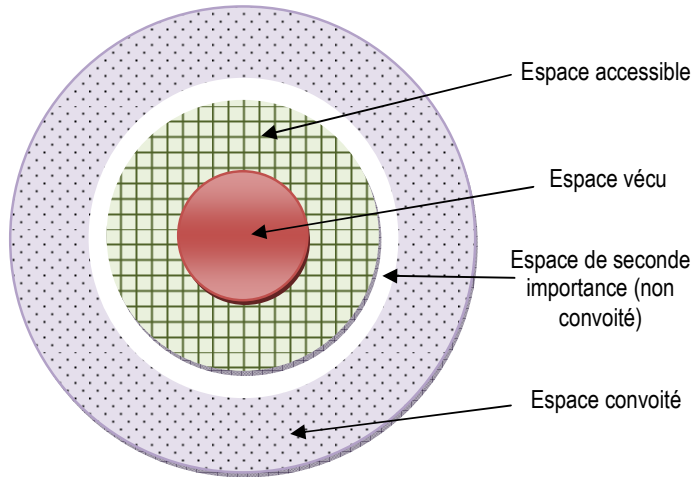
⁴⁹ Par exemple, le mausolée d'Azru n'Thor (dans la commune d'Illilten au sud de la wilaya de Tizi-Ouzou) est situé à 1800 m d'altitude. Chaque été, pendant les trois premiers week-ends du mois d'août, les villages d'Aït Atsou, Zoubga et Aït Abdellah organisent, à tour de rôle, les festivités notamment «*Asensi*» ou l'offrande.

⁵⁰ Certaines familles des villages de la daïra d'Iferhounene se rendent, à chaque naissance d'un garçon, chez les saints d'Imsohel. A Ahfir, plus exactement chez *Sidi Yahia Ouamer*, ensuite chez le saint du village de Askeur, un peu plus bas et cela malgré les routes étroites et délabrées de la région.

Schéma 2.03 : Les types de l'enclavement

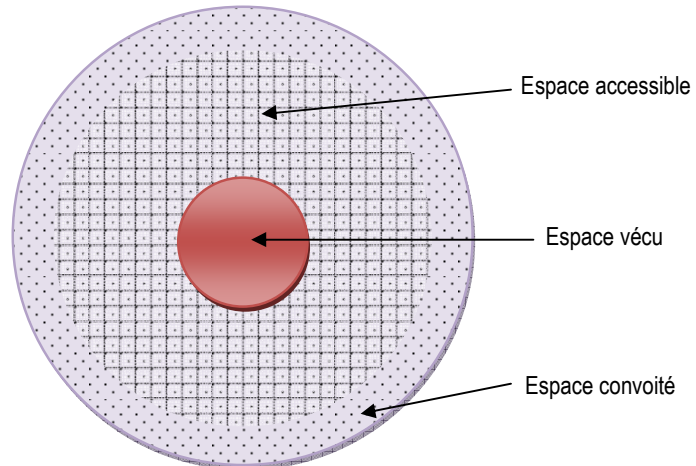
L'enclavement total, figure absolument utopique.

Absence totale de réseau ou de liaison entre l'espace de vie et les différentes centralités (économiques, administratives, sociales... etc.).



L'enclavement partiel, qu'on peu aussi appeler l'ouverture partielle.

Le réseau de transport s'étend sur une partie de l'espace convoité et permet la connexion à quelques centralités.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS.2008

2.2.2.2. Système de transport et exclusion

Dans cette logique de hiérarchies et de centralités spatiales, les espaces dépendants sont généralement les espaces à faible densité démographique, alors que les espaces les plus autonomes et qui constituent souvent des lieux centraux sont les centres urbains (les villes). Cette situation fait que la ville est l'espace le plus accessible. En revanche les agglomérations rurales, où la densité de la population et de l'offre de transport sont dérisoires, sont les plus dépendantes. Pour atténuer cette dépendance, un système de transport efficace constitue une condition nécessaire, mais insuffisante, pour assurer

l'accessibilité et l'ouverture. Mais généralement l'importance de l'offre de transport est proportionnelle à la taille de l'agglomération : plus l'espace est important, plus le système de transport est performant. Dans les pays en voie de développement, notamment en Algérie, l'État, les collectivités territoriales et les acteurs privés investissent encore moins dans les espaces à faible densité que dans les villes, générant ainsi un déséquilibre en accessibilité entre les espaces urbains et les espaces ruraux.

Classiquement, les critères de priorité dans les investissements en transport (infrastructures, exploitation et organisation) sont orientés vers la promotion des activités économiques, qui se localisent généralement aux alentours des zones urbanisées, renforçant ainsi le maillage du réseau de transport, sa multimodalité et son intensité (F. Beaucire et T. Saint-Gerand, 2001). En revanche, certaines zones marginales, économiquement dépendantes des zones urbaines, connaissent des insuffisances importantes en matière d'offre de transport. Ce phénomène est soulevé dans de nombreuses recherches sous les termes « ségrégation », « discrimination », « différenciation » ou « inégalité » sociale, spatiale et socio-spatiale. Ces études⁵¹ mettent en évidence ce déséquilibre dans le service de transport qui désavantage les gens qui en dépendent. Par conséquent, les populations les plus touchées par ce déséquilibre sont les habitants non motorisés des régions rurales. En Grande Kabylie, les villages les plus enclavés sont les moins desservis par les transports en commun (cf. chapitre 7). Cela soulève la question de l'organisation des transports pour assurer l'accessibilité des zones marginales (cf. chapitre 7). Certains auteurs vont même jusqu'à dénoncer la passivité des pouvoirs publics face à ce problème. Michel Caniaux (1996) écrit : « dans un pays il y a couramment : les zones développées qui donnent satisfaction sur le plan des paramètres économique (...), et les autres, les zones qu'il faut bien supporter, ces zones périphériques qui, loin d'apporter un plus, font baisser la moyenne des performances du pays tout entier, un comble ! Quitte à mettre de l'argent, autant le mettre là où cela rapporte déjà, se disent les grands aménageurs du territoire. On a donc toujours persisté à développer les axes déjà saturés qui attiraient par tradition les activités industrielles pendant que le reste du pays continuait de sombrer dans l'oubli ».

Loin de cette vision alarmiste, Pierre Merlin (1991) explique que l'accessibilité se présente d'une façon très différente selon le niveau économique du ménage, la position dans le ménage, le cadre géographique de l'habitat et le niveau de développement du pays où on

⁵¹ Voir notamment, F. Beaucire et T. Saint-Gerand 2001, V. Kaufmann 1999, L. Diaz-Olvera, D. Plat et P. Pochet 1998, P-H. Emangard 1997, P. Merlin 1991.

réside. Selon lui, le principal discriminateur dans les pays développés est la position par rapport à l'utilisation de l'automobile. Il définit ainsi quatre catégories de personnes :

- celles qui ne recourent aux transports en commun (ou à la marche à pied) que de façon volontaire car elles ont une automobile à leur disposition pour tous leurs déplacements ;
- les « captifs » potentiels des transports en commun. Ce sont les personnes qui appartiennent à un ménage motorisé, mais n'ont pas l'usage quotidien du véhicule. C'est le cas des ménages disposant d'un seul véhicule, utilisé par une seule personne dans le foyer. Ce phénomène est très présent dans les pays du Sud où seul le père a le droit de conduire⁵² ;
- les captifs absolus des transports en commun sont les personnes qui appartiennent à un ménage non-motorisé, mais qui résident en un lieu desservi par les transports en commun ;
- les exclus du système de transport : ce sont les personnes qui appartiennent à un ménage non-motorisé et qui résident en un lieu non (ou très mal) desservi par les transports en commun.

Pierre Merlin trouve qu'une très grande majorité de la population des pays en voie de développement, appartiennent aux dernières catégories. Les habitants de l'espace rural kabyle s'inscrivent quant à eux dans les trois dernières catégories. Pour Vincent Kaufmann (1998), l'automobile et les différents moyens de transport publics, constituent un signe d'appartenance sociale. Pour lui, l'accessibilité physique aux réseaux produit des inégalités sociales. En effet, dans les pays en voie de développement, en Algérie notamment, la possession d'une automobile est un signe de richesse. Plus le taux de motorisation est élevé dans un ménage, plus il appartient à une catégorie sociale aisée. D'autres critères d'appartenance sociale sont également observés, la marque du véhicule et l'année de sa mise en circulation.

Dans sa précédente catégorisation, Pierre Merlin se base sur deux éléments : la possession d'une voiture personnelle et l'utilisation des transports en commun. De son côté, Vincent Kaufmann utilise la notion de transport public. Nous jugeons nécessaire de nuancer entre « transport en commun » et « transport public ». Si les deux notions signifient la mise à disposition de moyens de transport collectif (contre l'achat d'un ticket), la deuxième se

⁵² Le plus souvent c'est pour des considérations économiques. Les voitures sont tellement chères qu'elles deviennent un objet précieux que seul le chef du foyer utilise, ou autorise un membre de sa famille à l'utiliser.

distingue par l'intervention des pouvoirs publics dans la gestion ou l'organisation de ce service.

Le transport public est présenté comme solution alternative à la voiture particulière : dans les pays en voie de développement, notamment en Algérie, il est perçu comme le moyen de transport des non-motorisés voire des pauvres⁵³. La notion de choix modal est complètement absente, et c'est la réalité économique qui décide du moyen de transport que l'on adopte :

- Les plus aisés se déplacent en voiture particulière. Alors que le salaire moyen est de 20 000 DA⁵⁴, en Algérie, le prix moyen d'une voiture, chez un concessionnaire, est de 900 000 DA pour une berline de marque française et de 600 000 DA pour une marque asiatique ;
- La population de classe moyenne se déplace en taxi (formel ou informel). Le tarif appliqué à la course est souvent forfaitaire et varie selon la longueur du trajet et selon les régions. Par exemple, dans la ville de Tizi-Ouzou la course est à 100 DA pour un déplacement en zone urbaine, à Batna la course est à 70 DA ;
- Les gens qui se déplacent par bus sont souvent ceux aux revenus modestes. Les tarifs appliqués aux tickets de bus sont généralement de 15 DA par ligne (il faut acheter un nouveau ticket à chaque correspondance) ;
- Les tarifs appliqués au transport par bus n'étant pas chers (10 DA), les déplacements à pied se font souvent sur les courtes distances (déplacements urbains) et le cas échéant lorsque l'absence ou la surcharge des bus se font sentir.

Dans des circonstances socio-économiques difficiles, comme celles qui sévissent dans les pays en voie de développement, le service de transport public ne doit pas être détaché de l'État, sinon c'est toute une catégorie sociale qui sera exclue. Le cas de l'organisation du service de transport en Algérie (cf. chapitre 7), montre la faible maîtrise par les pouvoirs publics de la libéralisation du service de transport. Les professionnels de ce secteur choisissent souvent les lignes de transport qu'ils desservent, et dans le cas où l'autorisation leur est refusée, ils travaillent illégalement, promouvant le transport informel. Aucune loi, charte, ni cahier des charges n'incitent les entreprises de transport à desservir les lignes rurales, souvent moins rentables que les lignes interurbaines. Par conséquent, les zones

⁵³ Cette représentation péjorative des transports publics existe aussi dans les pays développés, mais avec des proportions moins importantes que dans les pays du Sud. En occident, le recours à ce mode de transport relève aussi de choix idéologiques (protection de l'environnement).

⁵⁴ Dinar algérien. Au 24/03/2009, 1 euro = 97 DA. La rareté de la devise dans les banques Algérienne renforce le recours au marché parallèle où 1 euro ≈ 120 DA.

isolées connaissent de sérieux problèmes de transport. Didier Plat et Pascal Pochet (2002) ont soulevé le même problème dans l'aire urbaine de Dar es-Salaam, en Tanzanie. Le « désengagement public » du service de transport, a créé une inégalité dans la répartition de l'offre de celui-ci.

Entre le monopôle de l'État et son désengagement de ce secteur stratégique, doit exister un juste milieu qui assurerait à la fois le droit des transporteurs au profit et le droit des ruraux aux transports. Cela dit, nous ne demandons pas le retour du monopole des entreprises étatiques, mais au minimum l'élaboration de commissions de contrôle et l'intégration du plan de transport dans une politique d'ouverture des espaces isolés.

Dans nos enquêtes en Grande Kabylie, nous avons analysé les déficiences du système de transport, et nous avons relevé que les ruraux sont doublement exclus : spatialement, par l'absence de desserte de plusieurs lieux, et temporellement par la complication et la longueur des trajets du transport en commun (cf. chapitres 4 et 5). Ce constat est général dans tous les pays en voie de développement. Plus on est dans une grande ville, plus le taux de motorisation est élevé. En revanche si la ville est petite le taux de motorisation sera faible. Dans leur étude sur Ouagadougou, Lourdes Diaz-Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet (1998) concluent que l'accès aux moyens de transport est proportionnel à la richesse du ménage, et que moins on est riche plus on se déplace à pied et moins l'on est mobile. Le tableau suivant présente les indicateurs de mobilité selon la pauvreté individuelle et la pauvreté du ménage.

Tableau 2.01 : Les indicateurs de mobilité selon les ressources des individus et de leur ménage (en nombre moyen de déplacements quotidien et en %)

Source : L. Diaz-Olvera, D. Plat, P. Pochet, 1998

	Mobilité tous modes	Mobilité mécanisée	% à pied
Individus démunis dans des ménages démunis	3,5	1,7	51,5
Individus démunis dans des ménages aisés	3,9	2,0	48,6
Individus aisés dans des ménages démunis	4,1	3,7	12,3
Individus aisés dans des ménages aisés	4,7	4,3	9,9
Ensemble	3,8	2,2	41,5

Cette importante étude témoigne de l'impact de la différenciation sociale sur l'accès au transport. Elle montre que la marche à pied est le mode de transport des pauvres. Il est fondamental de rappeler que dans les pays de Sud, les déplacements par vélo relèvent, souvent, de contraintes économiques et non de choix modaux. Le système de transport en commun étant peu performant, les captifs du transport en commun cherchent des alternatives adaptées à leur situation financière. Nous pouvons conclure que le fait de ne pas avoir accès aux infrastructures de transports limite, voire supprime, la latitude individuelle en matière de mode de vie (V. Kaufmann, 1999).

2.2.3. La mobilité, élément essentiel dans l'approche de l'accessibilité

Aborder l'accessibilité appelle incontestablement l'utilisation du concept de mobilité. Avant d'entamer les détails techniques concernant le calcul et la mesure de l'accessibilité, il nous paraît judicieux de rappeler quelques notions fondamentales concernant ce concept.

La mobilité est définie comme « forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position » (R. Brunet et al., 1992), ou comme la « propension d'une population à se déplacer » (P. Merlin et F. Choay, 1996). La caractéristique principale de la mobilité est le mouvement qui s'opère sur la double échelle espace/temps. L'introduction de la notion d'échelle dans la compréhension de la mobilité attribue aux déplacements des valeurs différentes. Selon le lieu que l'on veut atteindre, les transports interviennent différemment dans le processus d'amélioration et de maximisation de ces échelles de migrations.

L'accessibilité apparaît donc comme associée à la mobilité. Cependant, la liaison entre les deux n'est pas automatique. Tout ce qui entrave la mobilité entraverait l'accessibilité, mais le contraire n'est pas toujours vérifiable. À titre d'exemple, en Grande Kabylie, l'absence du service de transport public, ou de routes (manque d'accessibilité) n'empêche pas les gens de se déplacer en promouvant le transport informel, ou en se déplaçant à pied (cf. chapitre 7). En revanche, l'impossibilité financière de prendre un taxi empêche bien la mobilité, même si l'offre de transport est disponible. Cette nuance entre les deux concepts, peut s'avérer cruciale dans l'élaboration d'une politique de désenclavement. Si cette dernière consiste dans la suppression des obstacles à l'ouverture, elle commencerait alors par enlever ceux relatifs à l'accessibilité et ceux qui entravent la mobilité, les deux n'étant pas les mêmes.

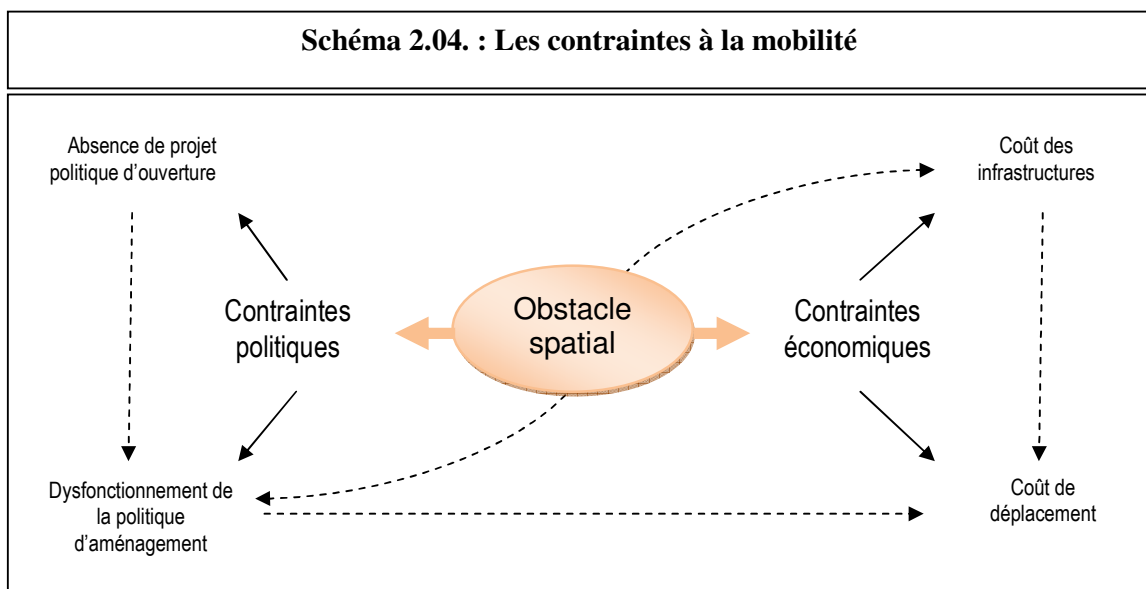
2.2.3.1. Les contraintes à la mobilité

Les contraintes à la mobilité sont toutes ces distances, physiques ou cognitives, qui limitent les interactions spatiales. Elles interagissent entre elles dans une logique systémique où la distance entraîne un manque d'accessibilité et un sentiment d'enclavement. La contrainte la plus ancienne et la plus récurrente est la distance physique et toutes les autres ne sont en fait que des avatars des conditions de l'espace sur les sociétés humaines.

Bien que la révolution des transports ait bouleversé le rapport de l'homme à l'espace (P. Merlin, 1991) et ait permis une plus grande mobilité, celle-ci demeure astreinte de plusieurs façons que nous classons sous deux catégories principales : les contraintes politiques et les contraintes économiques (schéma 2.04).

Les contraintes politiques regroupent toutes les décisions, individuelles ou collectives, qui influent sur la mobilité des personnes et des biens à toutes les échelles. Rentrent sous cette catégorie les projets d'ouverture (ou de fermeture) à d'autres espaces et les politiques d'aménagement qui en résultent.

Les contraintes économiques concernent les difficultés individuelles liées principalement aux prix d'accès aux différents modes de transport. Elles concernent aussi les entraves collectives relatives aux coûts de réalisation et d'entretien des infrastructures.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS.2008

2.2.3.2. Entre Nord et Sud, des concepts à relativiser, l'exemple de la marche à pied

La distance, l'accessibilité et le coût sont des notions relatives et doivent être manipulées avec attention, parce que le sens de ces mots varie d'un pays à l'autre selon le niveau de vie (R. Tolley et B. Turton, 1995) et selon les caractéristiques sociales, culturelles et géographiques.

L'analyse de l'accessibilité et des problèmes de transport doit tenir compte, non seulement de l'espace étudié, mais de la société elle-même. La prise en compte des disparités sociales, économiques, politiques et spatiales est primordiale dans ce genre d'étude. Ces notions au Sud ne prennent pas les mêmes valeurs qu'au Nord, d'où des approches différentes pour le même phénomène. Pour illustrer ce constat, et dans le but d'une meilleure lisibilité de la mobilité et de l'accessibilité dans les pays en voie de développement, nous avons comparé les résultats d'enquêtes menées en Afrique avec ceux d'enquêtes menées en France.

Dans leurs enquêtes ménage sur la mobilité en Afrique de l'Ouest⁵⁵, Lourdes Diaz-Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet (2005) ont relevé que la marche à pied est généralement le mode de transport le plus utilisé par les personnes démunies. Dans les villes des pays en développement, la marche à pied représente souvent le moyen de transport le plus commun, conséquence de l'incapacité d'avoir recours aux autres modes de transport : soit par défaut de fiabilité, soit parce qu'ils sont relativement chers. Les enquêtes citées montrent le rapport important de la marche dans l'ensemble des déplacements quotidiens de quelques capitales africaines : 73% à Dakar, 70% à Addis-Abeba, 69% à Niamey, 57% à Bamako et 42% à Ouagadougou. Ce résultat prend davantage d'ampleur quand on sait, par exemple, que 90 % de la population du Burkina Faso est rurale et pauvre⁵⁶.

Ces villes ne sont pas des exceptions : à Alger, ville particulièrement mobile, plus de 50% des déplacements urbains se font à pied (X. Godard et J.C. Ziv, 2008). En revanche, en France, la part des déplacements à pied était de 23,2 % en 1994 (Kaufmann, 1999). En 2001, la part des déplacements à pied dans l'ensemble des déplacements en Ile-de-France était de 34,1%⁵⁷. Bien qu'il soit important, ce taux n'a pas la même signification que les taux observés en Afrique. Selon le SDRIF, la distance moyenne parcourue à pied en Ile-de-France

⁵⁵ Ouagadougou 1992, Bamako 1993, Niamey 1996, Dakar 2000. Consultable sur le lien : (<http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/77/72/PDF/RevTrans.pdf>).

⁵⁶ Selon l'estimation de la Banque Mondiale, tout individu disposant d'un revenu annuel de moins de 370 dollars US par an vit en dessous du seuil de pauvreté absolue. En 2008, le PIB (par habitant) du Burkina Faso est estimé à 107 dollars américains (source : www.worldbank.org).

⁵⁷ Source : schéma directeur de la région Ile-de-France, rapport 2005, consultable en ligne sur le site www.SDRIF.com.

est de 630 mètres, en Afrique ces distances sont considérablement supérieures. À Ouagadougou (Diaz-Olvera et al. 2005), 45% des déplacements se réalisent sur des distances allant jusqu'à 2 kilomètres, 25% sur des distances allant de 2 à 4 kilomètres. A Dakar, selon la même source, 85% des déplacements durent 15 minutes ou moins.

L'influence de l'exclusion sociale et des contraintes à la mobilité sur l'accessibilité dans les pays en voie de développement, paraît tellement nette que des notions tel « le choix modal », « marche à pied » ou encore « accessibilité » doivent être relativisées.

2.2.3.3. Les échelles de la mobilité

Relativiser les observations et les approches constitue sans doute l'une des approches complexes en géographie, tant cette notion se décline sous divers aspects : rapports sociaux, rapports aux espaces, rapports temporels, etc. C'est au travers de la notion d'échelle que la relativité des phénomènes géographiques est abordée. La question des échelles est majeure lorsque l'on s'intéresse aux comparaisons spatiales : Nord/Sud, urbain/rural, local/régional. Le questionnement sur les échelles vient de l'évolution des pratiques de mobilité et de la diversité des moyens qui lui sont dédiés. Cela implique qu'on les observe et qu'on les analyse avec les instruments appropriés. En ce qui nous concerne, il s'agira de revenir autant sur les échelles spatiales et temporelles que de réfléchir aux aspects socio-économiques.

Force est de constater que la majorité des études menées sur la mobilité concerne les espaces urbains, la mobilité rurale n'a suscité que peu d'intérêt de la part des géographes, des urbanistes et des économistes, notamment dans les pays du Nord. Cela est en partie dû à l'accélération de l'accroissement de la mobilité urbaine, et tous les problèmes qui en découlent (problème de stationnement, congestion, pollution, allongement des trajets ...etc.). En revanche, l'intérêt à la mobilité des ruraux se perçoit davantage dans les études sur les pays en voie de développement ; mais, elles s'intéressent plus aux types de mobilité plutôt qu'aux échelles de celle-ci (Roussel et al., 1968 ; Barwell, 1996 ; Diaz-Olvera et Plat, 2002 ; Starkey et al., 2003).

Pour déterminer les différentes échelles de mobilité pratiquée dans notre espace d'étude (la Grande Kabylie), nous nous sommes donc appuyés sur quelques recherches menées en Europe. Bien que les contextes géographiques et socio-économiques ne soient pas identiques entre les pays du Nord et ceux de Sud, ces études nous ont servi de modèle pour notre travail.

Selon Xavier Godard (2006), en mettant à part « les échelles urbaines classiques, allant du quartier à la ville dense traditionnelle », nous pourrions classer la mobilité selon deux échelles spatiale et temporelle :

- échelle de l'agglomération (intégrant les zones suburbaines et périurbaines).
- échelle métropolitaine (associant plusieurs villes).
- échelle régionale ou interrégionale qu'il a appelée « métropolitaine ».
- échelle nationale ou européenne.

Pour une meilleure lisibilité, Xavier Godard intègre le paramètre temporel, qu'il a quantifié par d'autres éléments. Ici nous retenons le temps de trajet et les possibilités d'allers-retours dans la journée. L'auteur les présente de la manière suivante :

- proximité : rayon de 15 minutes, permettant 2 allers-retours dans la journée,
- vie quotidienne, rayon de 30 minutes, permettant 1 aller retour dans la journée,
- vie quotidienne métropolitaine, rayon de 1 heure,
- déplacements non quotidiens, occasionnels, au-delà de 1 heure.

La classification de Xavier Godard ne s'éloigne pas des classifications classiques qu'on retrouve, par exemple, chez Pierre Merlin. Celui-ci (Merlin, 1991) classe la mobilité comme suit :

a- Echelles temporelles : la mobilité saisonnière, la mobilité occasionnelle, la mobilité hebdomadaire et la mobilité quotidienne. Ces échelles renvoient plus à des mobilités différentes qu'à une temporalité du déplacement ;

b- Echelles spatiales, qui s'exercent sur des espaces allant du continent au quartier, ou l'on distingue : la mobilité à l'échelle intercontinentale, la mobilité à l'échelle interrégionale, la mobilité à l'échelle régionale et la mobilité à l'échelle de l'agglomération urbaine.

Vincent Kaufmann (1999) quant à lui, considère que la mobilité spatiale est spécifiée par quatre types de mobilité, qu'il a résumés dans le tableau suivant (2.02) :

Tableau 2.02 : Types de mobilité spatiale (source : Kaufmann, 1999)

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement vers l'extérieur d'un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

Le mouvement cyclique selon Kaufmann est un déplacement avec intention de retour à court terme (aller-retour) ; si le retour à court terme n'est pas envisagé, le déplacement alors est linéaire (origine-destination).

Nous remarquons que les deux premiers auteurs reprennent les mêmes classifications selon des vocabulaires différents. Bien que l'effort de quantification des échelles temporelles de Xavier Godard soit important surtout dans les calculs d'accessibilité, son étude est réalisée dans la région PACA et dans le Languedoc Roussillon, ce qui rend délicat son applicabilité sur les espaces africains. Si le développement du système transport dans les pays du Nord permet des quantifications temporelles, cette méthode ne peut pas être appliquée dans les pays du Sud, où les temps de trajets sont souvent fortuits⁵⁸.

Vincent Kaufmann quant à lui, a su mettre en perspective deux grands volets de la mobilité (cyclique et linéaire) mais il n'a précisé, dans son étude, ni la mesure temporelle exacte du « retour a court terme », ni l'étendue spatiale de ce qu'il a appelé « le bassin de vie ».

Pour mieux inscrire la mobilité observée en Grande Kabylie dans ce contexte d'échelle, nous avons tenté de combiner les trois classifications précédentes (schéma 2.05).

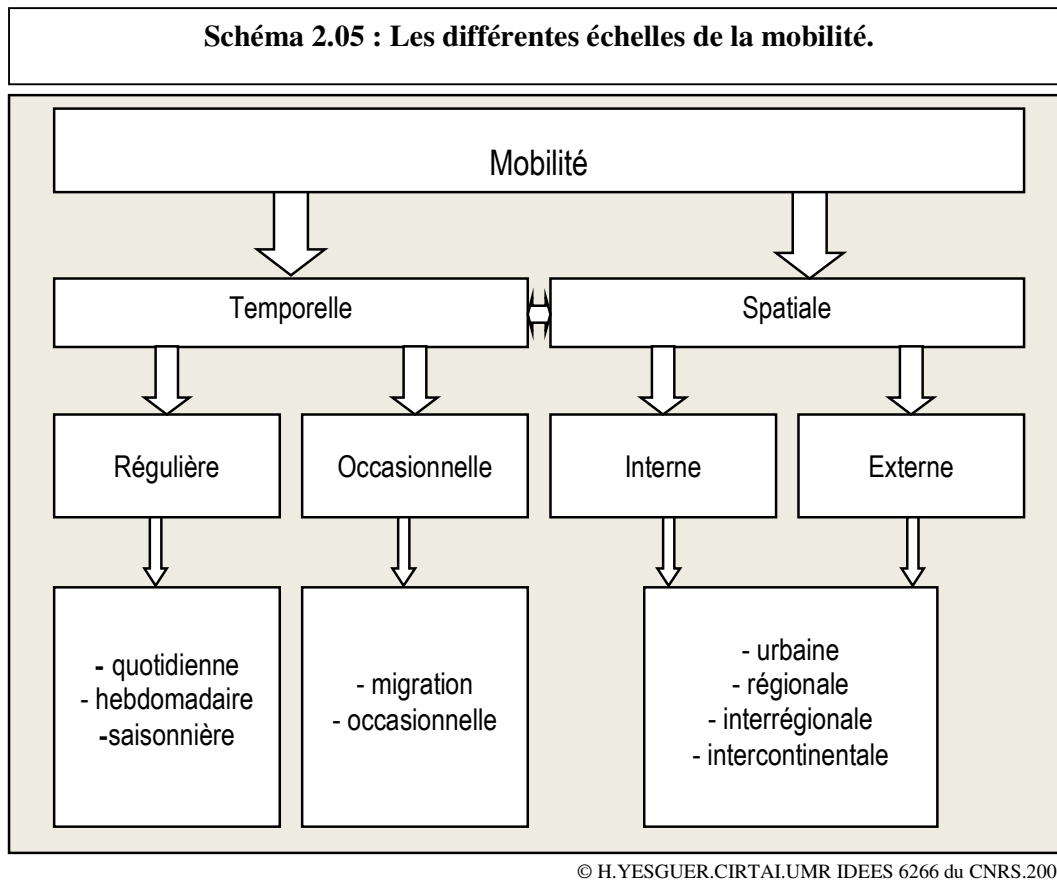
Echelle temporelle : dans laquelle nous distinguons :

La mobilité régulière qui se répète de façon quasi constante : elle répond à la définition des mouvements cycliques, selon la répartition de Vincent Kaufmann, et regroupe les mobilités quotidiennes et saisonnières de Pierre Merlin et de Xavier Godard.

La mobilité occasionnelle : ce sont les mouvements cycliques ou linéaires qui n'obéissent à aucune périodicité.

⁵⁸ Comme nous le développons dans les chapitres 3 et 5, la désorganisation du service de transport rend difficile l'estimation du temps de passage des moyens de transport. Car ceux-là ne sont généralement pas tenus à des horaires fixes. Quant à l'estimation des trajets par voiture particulière, cela varie considérablement selon le véhicule utilisé, l'état de la route empruntée, et la nature de l'espace parcouru.

Echelle spatiale : la classification de Vincent Kaufmann, nous paraît assez pertinente. En effet, le fait de ne pas limiter la typologie à une échelle spatiale précise, offre le choix de déterminer le « bassin de vie ».



Dans notre travail, nous avons principalement utilisé trois échelles spatiales : le village, la commune (circonscription administrative qui comprend généralement à un ensemble de villages) et l'échelle de la wilaya (Tizi-Ouzou, ou Grande Kabylie).

En prenant le village comme bassin de vie, nous obtenons une mobilité interne qui s'opère sur un réseau piéton de chemins non motorisables ; la mobilité externe concerne tous les déplacements à l'extérieur du village. À l'échelle de la commune, la mobilité interne est généralement liée aux déplacements entre les différents villages en utilisant le réseau communal, les mouvements intercommunaux étant considérés comme mobilité externe. Au niveau de la wilaya, les déplacements intercommunaux appartiennent à l'échelle de mobilité interne. Le changement d'échelle spatiale produit un emboîtement des échelles de mobilité

qui se traduit souvent par des ruptures, spatiales et temporelles (cf. chapitre 6). Ces dernières jouent un rôle supplémentaire de fermeture.

2.3. Indicateurs d'accessibilité

Parmi les objectifs des politiques d'aménagement et de planification urbaine (plan d'occupation du sol : localisation des services et des activités ; plan de déplacement : organisation des infrastructures et des services de transport ...etc.), l'un des principaux est l'amélioration du niveau de vie des citoyens, par la mise à disposition des équipements publics. Dans ce type de politique, l'accessibilité spatiale aux divers équipements devient une priorité pour sa réussite. Que ce soit dans les zones urbaines (les villes) ou dans les zones non-urbaines et éparses (espace rural) la question de l'accès aux lieux centraux revient de façon récurrente. Augmenter le niveau d'accessibilité d'un lieu, apparait comme l'un des objectifs du désenclavement. Mais, cela requiert d'abord la maîtrise des outils nécessaires pour la mesure de cette accessibilité. Cette quantification n'est possible que par la prise en compte de critères mesurables impliquant l'application d'une définition restrictive de l'accessibilité qui se concentre davantage sur le réseau.

Une très grande variété d'indicateurs d'accessibilité est détaillée dans la littérature. On en trouve dans tous les domaines (théorie des graphes, accessibilité économiques, accessibilité sociale, accessibilité à l'emploi, accessibilité à la santé ...etc.) (C. Raux, A. Mercier, N. Ovtracht, 2007). Ces indicateurs reposent sur l'évaluation de l'utilisation du sol et sur la performance du système de transport (B. Van Wee, M. Hagoort et J.A. Annema, 2001) pour accéder aux lieux centraux à partir de différents points ou zones d'un espace.

Mais au-delà des indicateurs purement quantitatifs, l'accessibilité peut être également mesurée par des indices de qualité qui indiquent à la fois l'état du réseau et du matériel roulant. Comme nous l'avons avancé au début de ce chapitre, l'analyse du système de transport ne s'intéresse pas au réseau uniquement car « Dans le champ spécifique des transports, la qualité de calcul de l'accessibilité repose sur différents critères, tels que la diversité des itinéraires possibles, la fréquence de passage des transports en commun, la qualité de service, la rapidité, la sécurité ou le coût du transport. En fonction de ces critères, la réponse du réseau permet alors soit une continuité, et rend donc l'espace accessible, soit une discontinuité et produit des distances enclavantes. » (J. Debrie, 2005).

Nombreux sont ceux qui ignorent que les indicateurs qualitatifs peuvent s'avérer aussi importants que les indicateurs quantitatifs. Les limites de ces derniers se perçoivent davantage dans le cas des études effectuées dans des régions où les données techniques et les mesures exactes ne sont pas disponibles. Par exemple, dans nos calculs d'accessibilité des villages kabyles (cf. chapitres 5 et 6), nous avons rencontré le problème de la signification des indices quantitatifs. Ceux-là représentent souvent de la même façon une route de bonne qualité et un chemin non motorisable. La prise en compte d'indices qualitatifs nous a permis de remédier à cette limite, en pondérant de nos mesures par un coefficient de qualité.

La mesure de l'ouverture à travers celle de l'accessibilité, englobent donc deux types d'indicateurs :

- les indicateurs qualitatifs qui concernent généralement, (mais pas exclusivement) l'état des infrastructures et la qualité de l'offre de transport en commun ;
- les indicateurs quantitatifs, beaucoup plus techniques, qui approchent l'accessibilité du réseau de transport. L'important dans l'étude de l'accessibilité spatiale est d'utiliser un ensemble équilibré d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs.

2.3.1. Les indicateurs qualitatifs

Les indicateurs qualitatifs sont généralement des mesures fondées sur le jugement ou la perception. Ils sont souvent soumis à des appréciations subjectives : on décide d'abord de ce que l'on veut mesurer et c'est en fonction de cela que l'on établit une grille de critères. Ces indicateurs peuvent, par exemple, comprendre le degré de satisfaction des passagers à l'égard des transporteurs, l'état des infrastructures, l'impact de la législation en vigueur sur l'offre de transport, etc. Mais, contrairement à ce que l'on peut penser, les indicateurs qualitatifs nous ne renseignent pas uniquement sur le confort ou l'état des infrastructures. Dans nos recherches sur les problèmes qualitatifs du transport en Grande Kabylie, nous avons constaté plusieurs dysfonctionnements, dont :

- L'absence de l'offre de transport dans et vers certaines zones ;
- L'irrégularité du service et la diminution ou la suppression de transport durant des périodes horaires importantes ;
- La mauvaise qualité des infrastructures ;
- La rareté des correspondances vers les petites agglomérations ;
- Les nécessités de faire de longs parcours à pied, etc.

Généralement, l'utilisation des indicateurs qualitatifs véhicule la question de la définition des paramètres à utiliser. Ainsi, en France (en février 1999), l'AFNOR a créé un comité de marque national pour le développement et la gestion générale de la marque NF SERVICE « Transports de voyageurs » (PREDIT, 2001). Cette norme, XP X 50-80 « Qualité de service dans les transports - Identification des critères de qualité pour le transport de voyageurs », prescrit des exigences permettant de définir des objectifs et de mesurer la qualité de service dans le domaine du transport public de voyageurs. Son utilisation permet de traduire les attentes des clients et leur perception de la qualité en termes de paramètres de qualité viables, mesurables et gérables. Cette norme définit quelques indicateurs qualitatifs⁵⁹ :

1. Accueil,
2. Confort,
3. Disponibilité des équipements,
4. Information,
5. Netteté et propreté des installations,
6. Netteté et propreté des modules de transports,
7. Régularité et ponctualité,
8. Sécurité contrôle,

Les trois premières catégories décrivent l'offre de transport en général, les catégories 4 à 7 détaillent la réalisation du service, la catégorie 8 décrit l'impact environnemental sur la collectivité. Un autre modèle de qualité se place du côté de la demande (Sasser, Olsen, Wyckoff, 1978). Les auteurs proposent les indicateurs suivant :

- a. La sécurité des clients.
- b. Facilité d'accès au service.
- c. La fiabilité de service.
- d. L'attitude du personnel à l'interface client.
- e. La variété des services offerts.
- f. L'atmosphère où se déroule la prestation.
- g. Le moment de la prestation et sa durée.

Dans les pays où même le besoin fondamental d'être transporté n'est pas encore accompli, ces normes qualitatives ne s'inscrivent pas dans l'urgence immédiate. En Grande Kabylie, la

⁵⁹ Source : <http://www.marque-nf.com/>

demande de qualité s'inscrit sous tous les volets. Le transport public n'existe pas : on parle de transport en commun assuré par des opérateurs privés qui ne répond ni à un cahier des charges ni à aucune norme (cf. chapitre 7).

Les indicateurs que nous venons de voir nous renseignent essentiellement sur l'état général de la qualité du service de transport. Pour apprécier la performance du réseau (infrastructure) et le degré d'accessibilité entre les lieux, le recours aux indicateurs techniques s'impose.

2.3.2. Les indicateurs quantitatifs

Les mesures quantitatives s'appliquent généralement dans les analyses du système de transport et se font à l'aide d'indicateurs ou de potentiels. De telles mesures permettent d'avoir le plus proche aperçu de la réalité du réseau et de définir, sur la base de tous les indicateurs, les recommandations susceptibles d'améliorer l'accessibilité des espaces étudiés. Pour B. Van Wee, M. Hagoort et J-Annema (2001), les définitions de mesures et des applications peuvent être classées dans trois catégories :

- mesures liées à l'infrastructure : elles comprennent trois types d'analyse de réseau : l'une traite l'offre⁶⁰ de façon quantitative l'autre la décrit qualitativement et la dernière concerne l'offre et la demande par une approche qui combine les analyses quantitatives et qualitatives ;
- mesures relatives aux activités : elles s'intéressent aux indices locaux d'accessibilité, spécialement à l'accessibilité potentielle d'un lieu, à son accessibilité réelle et aux modèles prévisionnels ;
- Des mesures mixtes où on analyse à la fois le réseau et l'activité.

Le tableau suivant (2.03) retrace les approches de mesure de ces trois catégories ainsi que la possibilité de leur application.

⁶⁰ Les auteurs utilisent le mot « offre » pour parler de l'offre kilométrique du réseau (densité des routes ou du rail...) et non pas d'activité de transport (nombre de voyageurs ou tonnage de marchandises transportées).

Tableau 2.03 : Approche de mesure d'accessibilité et possibilité d'application

Source : B. Van Wee, M. Hagoort et J.A. Annema , 2001

Approche	Expériences et possibilités d'application
<p><i>Approche liée aux infrastructures</i></p>	
<p>Approches de l'offre au niveau du réseau.</p>	<p>Les mesures incluent la longueur du réseau routier, la densité du réseau et les temps de voyage dans des périodes de pointes. Ils sont particulièrement utiles en décrivant des caractéristiques de l'approvisionnement d'infrastructure mais ne sont pas très instructifs sur les possibilités pour des activités ou pour le transport de marchandises. (Ce sont souvent des indices globaux d'accessibilité de réseau et non pas des modèles de prévision de flux).</p>
<p>Approche de l'offre : position d'endroits dans un réseau : les raccordements ou l'endroit central d'un point nodal avec le respect du reste du réseau.</p>	<p>Cette approche est utile pour des analyses de réseau, les mesures sont simples et faciles à calculer. Elle est utile pour obtenir une première impression du raccordement aux systèmes de transport. Cette approche est utile si les destinations sont inconnues et elle est seulement utile si les raccordements sont importants mais les temps et les distances de voyage ne le sont pas. Les valeurs de mesure sont sensibles aux choix du sujet du secteur considéré. (Ces indicateurs sont souvent qualitatifs)</p>
<p>Approche de l'offre- et de la demande -</p>	<p>Cette approche est particulièrement utile au niveau régional. Les mesures incluent par exemple les temps réels de voyage sur les réseaux, les chances de congestion. Elles sont influencées par l'approvisionnement en infrastructure et par la demande et est utile pour décrire la qualité des réseaux dans la pratique. (Approche qui combine les analyses quantitatives et qualitatives du réseau).</p>
<p><i>Approche de l'activité</i></p>	
<p>1- accessibilité potentielle : l'accessibilité d'un endroit aux abords du réseau. Par exemple le nombre des habitants voyageant 45 minutes par transport en commun.</p>	<p>Cette approche est utile pour décrire des possibilités pour les activités. Les mesures avancées sont utiles dans la comparaison de la concurrence entre les modes de transport. Le temps maximum ou la distance peut avoir un grand impact sur les valeurs calculées.</p>
<p>2- accessibilité actuelle : accessibilité potentielle mesurée par le nombre de voyages prévus</p>	<p>Cette approche est utile pour comparer l'accessibilité de différents modes de transport. Les données réelles sur le voyage sont nécessaires. Il existe un lien fort avec le vrai comportement de voyage.</p>
<p>3- accessibilité liée aux modèles d'activité : les possibilités pour les activités désirées données par les caractéristiques du système de transport.</p>	<p>Cette approche est utile pour des analyses au niveau individuel, particulièrement en cas de modèles complexes d'activité ou des caractéristiques faibles du système de transport. L'approche est liée à la géographie du temps-espace.</p>
<p><i>Approches mixte</i></p>	
<p>Caractéristiques de raccordement : raccordement d'un endroit avec le système de transport. Par exemple la distance à l'arrêt d'autobus ou au raccordement à l'autoroute</p>	<p>Les mesures sont simples et faciles à calculer, et sont appropriées si les temps d'accès et de sortie sont importants. Cette approche est utile pour obtenir une première impression des raccordements aux systèmes de transport et elle est utile si les destinations sont inconnues.</p>

Il se dessine de cette classification deux types d'indicateurs quantitatifs, des indices liés aux infrastructures et des indices lié à l'activité de transport. Antje Burmeister⁶¹ (1998) résume ces indicateurs sous deux grands thèmes : les indicateurs topologiques et ceux du type économique.

Tableau 2.04 : Le développement conceptuel de l'accessibilité (Source : Burmeister, A. 1998)		
Type	Mesure	Fond théorique
Indicateurs topologiques :	- Distance - Temps - connectivité	Topologie du réseau de transport : - Espace euclidien - Théorie des graphes
Indicateurs économiques :	Interaction spatiale (fonction d'attraction/fonction d'impédance) Fonction d'utilité (utilité nette : utilité brute des nœuds - coût de transport)	Modèle gravitaire Théorie néoclassique du comportement du consommateur

Il existe une multitude d'indicateurs qui appartiennent aux disciplines de la théorie des graphes et de l'économie ; dans notre travail, nous avons choisi les indicateurs les plus proches de notre étude, tout en évitant d'entrer dans des détails et des démonstrations, éloignées de notre préoccupation initiale.

2.3.2.1. Les indicateurs topologiques

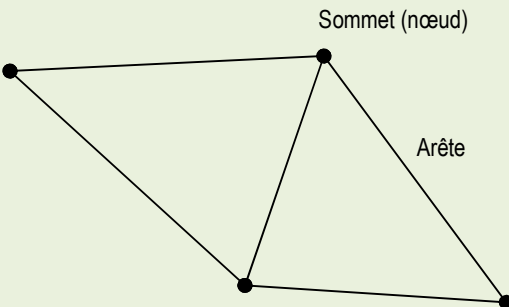
Les indicateurs topologiques se basent principalement sur les apports de la théorie des graphes⁶² et peuvent être appréciés par des moyens cartographiques. Ils étudient avant tout la propriété du réseau, l'offre qu'il présente et la propriété de chaque lieu étudié, ce qu'on appelle, dans le langage des théories des graphes « un sommet », par rapport aux autres lieux. Sous cette configuration, les relations entre les sommets (appelées aussi nœuds) sont représentées par des arêtes auxquelles on peut affecter une « longueur » ou un « poids ». Cette mesure peut représenter le temps, le coût du trajet, la distance métrique ou autres.

⁶¹ Cité In O. Joly (1999).

⁶² Pour plus d'information sur la théorie des graphes voir, notamment : M. Chesnais 1991, G. Depuy 1997, D. Pumain et T. Saint-Julien 1997, J-C. Fournier 2006...

Généralement, ces indicateurs consistent à calculer le plus court chemin (et quelques fois le plus long), reliant le nœud en question au reste du réseau, à l'aide d'une matrice où sont enregistrées les longueurs nécessaires.

Encadré 2.01. : Quelques notions de la théorie des graphes



Graphe non orienté

Un **graphe** est un ensemble de points (appelés nœuds ou sommets) reliés par un ou plusieurs segment(s) appelés arêtes.

L'**ordre** d'un graphe = nombre des sommets.

Le **degré** d'un sommet est le nombre d'arêtes dont ce sommet est une extrémité.

Un graphe dont les sommets sont deux à deux adjacents est appelé **graphe complet**.

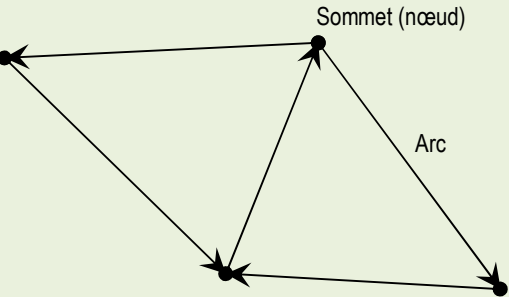
Une **chaîne** est une suite alternée de sommets et d'arêtes.

Un graphe est dit **connexe** si deux sommets quelconques peuvent toujours être joints par, au moins, une chaîne.

En géographie, la **connectivité** est la propriété d'un réseau d'offrir des itinéraires alternatifs entre les lieux.

« La régularité et l'homogénéité sont atteintes lorsque tous les sommets sont respectivement à égale distance les uns des autres et sont reliés entre eux, réciproquement, par le même nombre d'arêtes » CHESNAIS (1991).

L'isotropie, signifie que toutes les liaisons du réseau sont équivalentes.



Graphe orienté

© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

L'approche de l'accessibilité spatiale est fondamentalement associée au travail cartographique et à l'apport théorique et c'est pour cela que le rappel des indices avancés par la théorie des graphes nous paraît important. La théorie des graphes distingue deux types

d'indicateurs ; les indicateurs locaux et les indicateurs globaux. Les premiers traitent les situations d'un lieu précis et sa position par rapport aux autres lieux et à tout le réseau, les seconds servent à décrire l'ensemble du réseau (Dupuy, 1997 ; Joly, 1999).

2.3.2.1.1. Les indicateurs locaux

La majorité des formules d'accessibilité locale sont dérivées de l'indice de Shimbel (lui même dérivé de l'indice de König $K_i = \sum_j dij$), qui exprime la somme des plus petites distances (qui peuvent s'exprimer en d'autres mesures que la distance métrique) d'un point donné « i » vers tous les autres points du réseau, en empruntant le plus court chemin (Joly, 1999). Shimble a d'abord mesuré l'étendue du réseau étudié par un indice de dispersion absolue, appelé « indice de dispersion » et qui est exprimé :

$$D_{\text{réseau}} = \sum_i \sum_j dij$$

De cet indice découle celui de l'accessibilité nodale :

$$A_i = \sum_j dij \quad \text{Avec :}$$

A_i = l'accessibilité de i ; dij = la distance entre i et j .

i étant le sommet qu'on veut calculer et j n'importe quel point du réseau.

L'utilisation de cet indice peut s'appliquer sur différentes situations, ici nous reprenons, comme exemple, l'étude de François Cancalon et Laurent Gargaillo (1991) sur les arrêts de bus des transports en commun, où ils ont calculé « l'accessibilité locale, qui caractérise la clientèle potentielle totale desservie par un arrêt de bus » en l'exprimant sous la forme suivante :

$$Al_i = \sum_n A_n * h(d); \quad \text{avec}$$

Al_i = accessibilité locale de l'arrêt i ; n = le nombre d'emploi, d'habitant, de commerce...

dans la zone desservie par l'arrêt, située à la distance d de la station ;

$h(d)$ = le pourcentage d'usagers potentiels à la distance d de la station.

Plusieurs indicateurs locaux sont définis dans la science des graphes dont la plupart n'est pas liée directement à l'accessibilité mais aux réseaux en tant que tel (dispersion, étendue, densité...etc.). Pour approcher la situation d'un lieu par rapport à un ensemble de lieux on a alors recours aux indicateurs globaux.

2.3.2.1.2. Les indicateurs globaux

Ces indicateurs décrivent l'état général du réseau en s'intéressant aux relations des lieux entre eux et aux liaisons existantes. Dans ses travaux sur les réseaux, Michel Chesnais (1991) précise que l'état de connexion du réseau peut être abordé par quatre concepts qui ne cherchent pas à fournir des indications sur les flux de circulation qui peuvent exister mais plutôt sur les relations entre les lieux. Nous résumons ces indices comme suit :

- *la connexité*, dans la théorie des graphes, c'est l'intensité de la mise en relation des nœuds par les arêtes d'un réseau⁶³ ; plus généralement, c'est le degré de connexion interne d'un réseau. Ainsi, « on appelle *composante connexe* le sous-ensemble de sommets tels qu'il existe une chaîne entre deux sommets quelconques » (P. Lopez, 2005). Par opposition aux relations de simple proximité, dites en continuité, les relations de connexité sont celles qui utilisent le support d'un réseau pour joindre deux lieux qui peuvent être très éloignés (L. Chapelon, 2004). Les indices les plus simples pour la mesurer sont l'indice β et l'indice γ : le premier indique les proportions relatives d'arêtes et de sommets ; le deuxième informe sur la densité d'arêtes dans le graphe (compte tenu du nombre de sommets).

$$\gamma = v / [3(e - 2)]$$

$$\beta = \frac{e}{v}, \text{ avec}$$

e = nombre d'arrêtes (couple non orienté de deux sommets adjacents)

v = nombre de sommets (lieux ou unité étudié).

- *la connectivité*⁶⁴ : généralement on considère que la connectivité rend compte des connexions qu'offre un lieu pour relier les autres lieux de son environnement. Contrairement au cas de la notion, de connexité on ne dispose pas de définition univoque de la connectivité. Pour les géographes spécialisés dans les analyses de

⁶³ <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/Mobil/MobilVoc.htm>.

⁶⁴ <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article400>.

réseaux, la connectivité est la propriété d'un réseau d'offrir des itinéraires alternatifs entre les lieux. Elle reflète alors le caractère plus ou moins maillé ou arborescent d'un réseau⁶⁵. La connectivité peut aussi être définie comme la cohésion du graphe, ce dernier doit être « difficile à déconnecter à la suite de suppression d'arêtes » (J-f. Gleyze, 2008). La recherche d'une plus grande connectivité est à relier à la volonté de réduire la vulnérabilité de l'accessibilité d'un espace vis-à-vis du risque de rupture des maillons d'un réseau⁶⁶.

Pour résumer, nous dirons que la connectivité peut être définie comme la mesure du degré de connexion dans un graphe en s'intéressant à l'existence de chemins alternatifs dans ce graphe associé à un réseau de circulation. Elle se mesure par l'indice suivant :

$$Dc = \frac{v(v-1)/2}{e}$$

- *l'homogénéité* : selon Denise Pumain⁶⁷, cette notion « décrit l'égalité plus ou moins grande des valeurs d'une variable ou d'une combinaison de caractéristiques dans un ensemble géographique ». L'homogénéité est atteinte lorsque tous les sommets sont respectivement à égale distance les uns des autres et sont reliés entre eux, réciproquement, par le même nombre d'arrêtes. Dans les réseaux de transport, cette propriété est souvent non vérifiée.

2.3.2.2. L'indice d'accessibilité rurale (IAR)

Outre les indicateurs que nous venons de présenter, il existe plusieurs autres indices dont l'indice d'accessibilité rurale. Cet indice ne repose sur aucune base économétrique ou de théorie des graphes, mais sur le rapport entre l'espace rural et ses infrastructures routières. Il découle directement de l'indice d'accessibilité rurale, établi en 2003 par la Banque Mondiale⁶⁸, et qui mesure le pourcentage de la population rurale qui vit dans un rayon de 2 km (équivalant à une marche d'une vingtaine de minutes) d'une route praticable par tous les temps.

⁶⁵ <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article400>.

⁶⁶ http://www.hypergeo.eu/article.php3?id_article=400

⁶⁷ Hypergéométrie 2004, disponible sur le lien : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article72>.

⁶⁸ <http://siteresources.worldbank.org/EXTIDAFRENCH/Resources/transport-fr.pdf>.

L'IAR, représente le pourcentage de la population rurale desservie par les routes rurales. Rachid Tabbouchy (2006) le définit comme étant le rapport de la population rurale ayant un accès de moins d'un kilomètre à une route praticable tout temps (PD) et de la population rurale totale (PT).

$$\text{IAR} = \text{PD}/\text{PT}$$

De la même façon, R. Tbbouchy définit l'indice d'accessibilité aux routes rurales à l'échelon régional (IRA) et à l'échelon province (IPA).

La limite de cet indicateur est qu'il ne prend en compte ni la nature ni le relief des chemins que l'on emprunte pour accéder à la route. Marcher un kilomètre, ou 20 minutes selon l'indice de la Banque Mondiale, prend des propensions tout à fait différentes selon les régions.

Au vu de cette limite, nous n'allons pas utiliser cet indicateur dans notre travail. En revanche, nous combinons les indicateurs qualitatifs et quantitatifs. Cette méthode nous permet de déceler les incidences du système de transport kabyle sur l'ouverture/fermeture des villages ruraux. Le dysfonctionnement de celui-ci n'est pas lié uniquement à l'état des infrastructures, il est également relatif à la qualité de service, à la réglementation, à l'offre de transport, etc.

2.4. Les entraves à l'accessibilité

Partir de l'acception générale qui postule que l'accessibilité se définit par les « occasions potentielles pour des interactions » (Hansen, 1959), nous décelons plusieurs critères auxquels cette notion est étroitement liée : celui des lieux distincts reliés entre eux en réseau, et celui des possibilités d'échanges et d'interactions offerts par cette mise en relation. L'accessibilité appelle une origine et une destination auxquelles elle est relative. Des obstacles peuvent être rencontrés au point de départ, au point d'arrivée et/ou dans le réseau d'infrastructure et peuvent obstruer cette accessibilité. C'est ce que nous appelons « les entraves à l'accessibilité ». L'étude de l'accessibilité d'un espace, nécessite donc la prise en compte de ces trois composantes : localiser les difficultés propres à l'unité de départ, à l'unité de réception et au réseau qui assure la liaison entre les deux. Ces entraves peuvent être de nature naturelle, économique, technologique et/ou politique. Une question se pose

alors : quelle est la différence entre les obstacles à la mobilité et les entraves à l'accessibilité. Ces derniers caractérisent les infrastructures de transport (état, organisation...) alors que les obstacles à la mobilité empêchent les déplacements de personnes (pauvreté, insécurité...).

2.4.1. Les conditions naturelles

Le critère naturel est très important dans le processus d'ouverture spatiale. Un grand nombre de villes a été fondé dans des espaces bien précis, dont l'implantation s'est décidée par des logiques d'accessibilité. L'Histoire témoigne que les premières zones de peuplement s'étaient développées à proximité des cours d'eau, ressource essentielle et infrastructure naturelle de transport. Dans une autre logique, d'autres villes étaient construites sur des hauteurs pour éviter d'éventuelles invasions de tribus rivales et assurer ainsi une meilleure défense militaire. Les évolutions socio-économiques et politiques qui ont suivi les diverses civilisations humaines ont apporté une nouvelle logique d'ouverture vers d'autres espaces, défiant les obstacles physiques. Bien que les nouvelles technologies aient relativement réussi à dépasser l'obstacle naturel, l'accessibilité demeure conditionnée par divers obstacles dont l'influence dépend du volume d'investissement consacré à limiter les effets les plus néfastes (M. Wolkowitsch, 1992). Nous les regroupons sous les deux groupes suivants :

- Les conditions topographiques ;
- Les conditions climatiques.

2.4.1.1. Les conditions topographiques

La topographie est un facteur agissant sur les liaisons spatiales. L'espace terrestre n'étant ni plat, ni homogène ni isotrope (P. Merlin, 1991 ; R. Brunet, 1997), il est caractérisé par deux aspects :

- La distance entre deux lieux,
- Le relief et la morphologie terrestre,

La distance : comme nous l'avons vu dans le chapitre premier, cette notion peut avoir plusieurs dimensions. Dans le contexte spatial actuel nous considérons la distance comme l'intervalle entre deux points, une relation entre les lieux dans un espace géométrique. La maîtrise de la distance, conditionnée par le progrès économique et technologique, change selon les sociétés et selon les échelles. Par définition, maîtriser la distance entre deux lieux,

c'est rendre ces lieux plus accessibles. Dans les pays occidentaux, on a relativement réussi à maîtriser les distances spatiales à des échelles locales par la mise en place de denses réseaux de transport et par la relative facilité d'accès à la technologie ; sur d'autres échelles les enjeux se rapportent aux gains de temps, de confort et de sécurité. En revanche, dans les pays pauvres, en voie de développement, on essaye toujours de maîtriser les distances sur des échelles locales.

Le relief : il est défini comme l'ensemble des inégalités de la surface terrestre ⁶⁹; bien que la morphologie de la terre constitue, quelque fois, un support favorable à quelques modes de transport (fluvial et maritime), elle est l'entrave la plus difficile et la plus coûteuse à dominer. C'est un obstacle permanent qui demande des solutions à long terme. Comme la distance, la maîtrise d'un relief accidenté nécessite le recours aux moyens technologiques. Après la Seconde guerre mondiale, la diffusion civile des transports aériens a permis de franchir, à grande échelle, les plus dures des morphologies terrestres en traversant les montagnes et les océans. A petite échelle, on rencontre encore dans quelques pays en voie de développement, des difficultés à accéder à des lieux caractérisés par un relief accidenté.

2.4.1.2. Les conditions climatiques

La topographie n'est pas la seule contrainte naturelle, les conditions climatiques et météorologiques en constituent d'autres. Les conditions climatiques ne sont généralement que temporelles et non pas le caractère permanent qui détermine le relief et la distance. Le climat peut engendrer des conditions difficiles à l'accessibilité, même après la mise en place d'un réseau de transport, et c'est ce qui fait qu'il soit aussi important. Bon nombre d'infrastructures, voire même de villes toutes entières, sont abandonnées ou isolées à cause du climat qui agit directement en empêchant la construction des infrastructures ou leur exploitation si elles existent déjà, ou indirectement par ses conséquences sur la végétation, sur l'hydrologie voire sur les sols. Nous pouvons classer sous ce volet deux sortes de conditions :

- conditions prévisibles ;
- conditions imprévisibles.

⁶⁹ Petit Larousse illustré 1989.

Les conditions prévisibles constituent l'ensemble des caractéristiques climatiques propre à une région et qui la caractérisent de façon permanente (déserts, zones polaires, forêts tropicales...etc.) ou saisonnière. La périodicité de ces phénomènes permet de leur faire face et de préparer les moyens nécessaires pour les éviter et c'est ainsi que des routes de contournement, suppressions de liaisons ...etc. sont envisagées d'une façon quasi automatique pour éviter l'enclavement temporaire des régions en question. Le problème devient encore plus complexe quand on est en face de conditions imprévisibles.

Les conditions imprévisibles sont les phénomènes climatiques qui n'ont aucune régularité. Bien que les prévisions météo par satellite aient aidé à éviter bien des catastrophes, l'isolation temporaire est pratiquement inévitable.

Malgré le progrès technologique actuel, la maîtrise des conditions naturelles est relativement faible. Les contraintes sont généralement liées les unes aux autres ; l'éloignement est caractérisé par la diversité du relief rencontré (vallées, montagnes, cours d'eau ...etc.). Il est plus difficile de maîtriser un problème composé (plusieurs contraintes à la fois) quand on ne dispose pas des moyens financiers nécessaires. Or, c'est le cas dans la majorité des régions dans les pays en voies de développement : les plus vulnérables sont les populations pauvres dans des zones pauvres à relief difficile.

2.4.2. Les conditions économiques et technologiques

L'influence des données de la nature dépend du volume des investissements consacrés à en limiter les effets les plus néfastes. Des risques de perturbations demeurent partout, les pays les plus sensibles le sont en fonction de leur position géographique, plus encore de leur capacité à investir dans les transports (M. Wolkowitsch, 1992). Ce volume d'investissement est relatif à la nature même de l'obstacle qui demande deux champs d'interventions : le premier sur le plan technologique (y compris le financement des recherches) ; le second économique (avoir les moyens financiers pour l'application et la diffusion des solutions trouvées.).

La technologie influence l'accessibilité, elle permet de franchir les obstacles naturels plus facilement, plus rapidement et à moindre coût. Raphael Fischler écrit que « l'innovation technologique a libéré les gens des contraintes spatiales et leur a permis de choisir leur lieu de résidence et de travail selon d'autres critères que la seule proximité géographique »

(2002). Par une perception générale, ce constat paraît évident. Mais le problème se pose dans l'accès à cette technologie. En effet, bien que cette innovation citée par Fischler ait changé les rapports entre l'homme et l'espace, l'acquisition de la technologie nous renvoie, à une échelle plus grande, aux problèmes d'exclusion sociale causés par les transports. Le facteur économique intervient et constitue une barrière à l'acquisition et/ou à l'utilisation de la technologie. Contourner une colline ou un cours d'eau pour construire une route, demande certainement la possession d'engins techniques spéciaux mais requiert souvent des moyens économiques considérables qui font défaut à certains États pauvres. Sur une autre échelle, nous avons relevé dans nos études de terrain en Grande Kabylie, qu'il est nécessaire de différencier entre deux catégories de contraintes : la première est celle où la technologie requise existe mais les moyens économiques pour l'acquérir, ou pour la généraliser, n'existent pas. Ce cas est plus observé dans les pays en voie de développement où le budget consacré à la politique des transports et de l'aménagement du territoire ne suffit pas pour répondre à la demande de la population. Ce type de problèmes est moins répandu dans les pays développés.

La deuxième catégorie de contraintes est celle où la technologie est absente. Ici on est plutôt dans le domaine de la recherche scientifique : amélioration des moyens existants, dans leurs caractéristiques techniques liée à la sécurité, au confort, à la vitesse, au respect de l'environnement, au développement des énergies alternatives...etc.

2.4.3. Les conditions politiques

On entend par cette catégorie de conditions, l'ensemble des politiques extérieures et intérieures susceptibles d'affecter l'accessibilité d'une manière directe ou indirecte.

Dans sa politique extérieure, un État peut s'isoler par rapport aux autres pays malgré l'absence de contraintes matérielles. Même si l'enclavement dans ce cas est politique, l'accessibilité n'en demeure pas moins touchée. À l'échelle locale la politique d'aménagement, la réglementation, etc. peuvent aussi être déterminants dans le processus d'ouverture. Bien que ces distances ne soient pas matérielles, elles peuvent dans bien des cas se transformer en un obstacle physique. Certes, cette fermeture est physique et l'obstacle est matériel, mais la cause directe est l'obstacle politique.

Ainsi, sur le plan organisationnel l'accessibilité spatiale est influencée aussi, et surtout, par les politiques d'aménagement du territoire et par les politiques d'organisation et d'exploitation des infrastructures et des équipements collectifs, dont celles des transports publics. Pierre Merlin (1991) confirme que « (...) les transports ont toujours été, dans tous les pays, un des domaines où l'interventionnisme étatique à été le plus systématique, le plus universel, le plus permanent ». Par les lois sur les transports, le budget alloué à l'aménagement du territoire, les décisions de renforcer tel ou tel axe, etc., l'État décide de l'ouverture ou de la fermeture d'un espace quelconque, car « le désenclavement est un processus essentiellement politique d'ouverture des territoires commandés par une certaine conception de la liberté et par les logiques économiques qui lui sont liées » (B. Steck, 2000).

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons essayé d'adapter les concepts de centralité et de mobilité au contexte kabyle. Ainsi, cette adaptation va nous permettre d'analyser notre espace d'étude sur trois échelles emboîtées : les déplacements au sein du village, les déplacements dans la commune (inter-villages) et ceux à l'intérieur de la wilaya (intercommunaux). Ces déplacements ont des finalités différentes qui correspondent à l'ensemble des besoins des habitants de la Grande Kabylie. Pour analyser ces mobilités, nous nous sommes donc intéressés au système de transport, et à son rôle dans la mise en relation des différentes échelles.

Le système de transport est un élément fondamental dans le processus d'ouverture territoriale. Au-delà des éléments matériels (infrastructures, parc roulant...) il est également composé d'éléments immatériels (organisationnels), qui nécessitent d'être pris en compte dans les mesures d'accessibilités. Cela soulève la question de la nécessité d'équilibrer entre mesures quantitatives (différents indices d'accessibilité) et qualitative (observation des réseaux, de l'organisation des transports, de certaines pratiques sociales (transport informel...)).

La mesure de l'accessibilité n'est alors pas une finalité, mais une première étape pour l'ouverture. L'analyse des différents éléments du système de transport permet de révéler les obstacles à l'ouverture des villages kabyles. En effet, la localisation de ces derniers dans des espaces difficiles d'accès, notamment les montagnes, exigent un système de mise en relation performant. Mais, avant d'analyser ce dernier, il nous paraît important d'expliquer les logiques et les conséquences de la spatialisation de ces espaces particuliers.

Dans les deux chapitres suivants, nous allons donc nous intéresser aux distances cognitives (historiques, culturelles, sociopolitiques...) qui caractérisent notre terrain d'étude. Une entrée par ces distances nous permettrait non seulement d'appréhender la complexité de la fermeture de l'espace kabyle, mais de voir également comment les distances cognitives génèrent des enclavements spatiaux.

Chapitre 3

Le rural Kabyle : une nouvelle pratique de la ruralité. De l'ouverture... à la fermeture

« La géographie n'est plus le théâtre des opérations sur lequel l'histoire inscrirait ses événements. L'histoire n'est plus l'explication ultime d'une identité locale, entendue comme la reconstitution de l'itinéraire temporel irréversible qui conduisit nécessairement à l'objet géographique observé aujourd'hui, dans son irréductible unicité. Les deux disciplines s'éclairent réciproquement en s'intéressant à la morphogénèse des structures socio-spatiales, aux processus qui font advenir et devenir l'espace géographique. »

Denise Pumain (1998)

Avant d'étudier les distances physiques, nous allons d'abord revenir sur l'appréhension des distances cognitives et des formes de replis qui sont à l'origine de quelques spécificités spatiales de la Kabylie, car « le rapport des kabyles avec leur milieu, tel qu'on peut l'observer aujourd'hui, ne peut être réduit à une action déterminante des données naturelles qui auraient imposé aux kabyles tel ou tel type d'activité (...)» (S. Sebhi, 1987).

En Grande Kabylie, 90% de la population vit en milieu rural, constat non exceptionnel pour cette région montagneuse. Mais ce qui suscite l'intérêt d'une approche détaillée est le fait que seulement 5% des habitants de cette région travaillent dans l'agriculture. Bien qu'elle ait un important potentiel agricole, la wilaya de Tizi-Ouzou enregistre l'un des plus hauts taux de chômage en Algérie (25.6 %) : plutôt que de travailler leur terre, les Kabyles préfèrent travailler dans le commerce, l'administration ou l'industrie. Cette situation engendre une dépendance des petits villages aux villes, qui sollicite constamment le système de transport.

Dans ce chapitre, nous allons essayer de comprendre les causes de cette situation en revenant sur l'origine de l'exode agricole. Serait-ce le fait que 80% de la wilaya de Tizi-Ouzou soit en zone montagneuse ? Ou serait-ce une cause encore plus profonde, relevant d'un problème de déterritorialisation provoquée par l'émigration et l'ouverture sur le monde occidental ?

3.1. Le paradoxe de la société kabyle : une région rurale dont l'économie repose peu sur l'agriculture

Avant la colonisation française, l'économie de la Kabylie était relativement équilibrée. Elle pouvait être qualifiée de traditionnelle⁷⁰, c'est à dire basée principalement sur le travail de la terre, l'élevage et l'artisanat. La colonisation de la région (à partir de 1857) puis la répression de la révolte des Kabyles⁷¹ de 1871 vont profondément marquer ce modèle ancien (Doumane S., 2005). L'équilibre était compromis par la destruction de l'économie traditionnelle et le démantèlement des institutions sociopolitiques. La politique économique de l'Algérie indépendante avait rompu avec la spécificité géographique et socioculturelle de la région en optant pour les grands projets industriels.

3.1.1. L'échec de l'industrialisation d'une région rurale

Après l'Indépendance, le développement économique de la Grande Kabylie, à l'instar des autres régions du pays, était assuré par des investissements publics. Ces derniers ont permis la création d'un nombre important d'emplois créés principalement par : le complexe des industries électro ménager E.N.I.E.M de Oued-Aissi, celui du textile de Drâa-Ben-Khedda, l'ENEL (transformation de moteurs) de Fréha et le complexe laitier de Drâa-Ben-Khedda qui, à eux seuls, ont fait du couloir du Sébaou le principal bassin de l'emploi de la wilaya de Tizi-Ouzou. Depuis près de deux décennies cette situation a complètement changé en raison des conséquences de la conjoncture économique et sécuritaire qui ont entraîné la dissolution de nombreuses unités publiques locales et la compression importante des effectifs pour celles qui sont encore restées en activité.

Actuellement, l'activité industrielle de la wilaya est dominée particulièrement par quatre unités de production d'importance nationale implantées le long du couloir du Sébaou⁷².

⁷⁰ Mohand KHELLIL (1979) explique, que l'économie kabyle traditionnelle n'était pas « vécu comme une simple relation matérielle », elle était caractérisée par « l'absence de finalité comme l'enrichissement et l'épargne ».

⁷¹ Insurrection conduite par El Mokrani et Cheikh El Haddad, s'est étendue sur la Kabylie et l'Est du pays. Elle durera dix mois et coûtera la vie à plus de 20 000 insurgés.

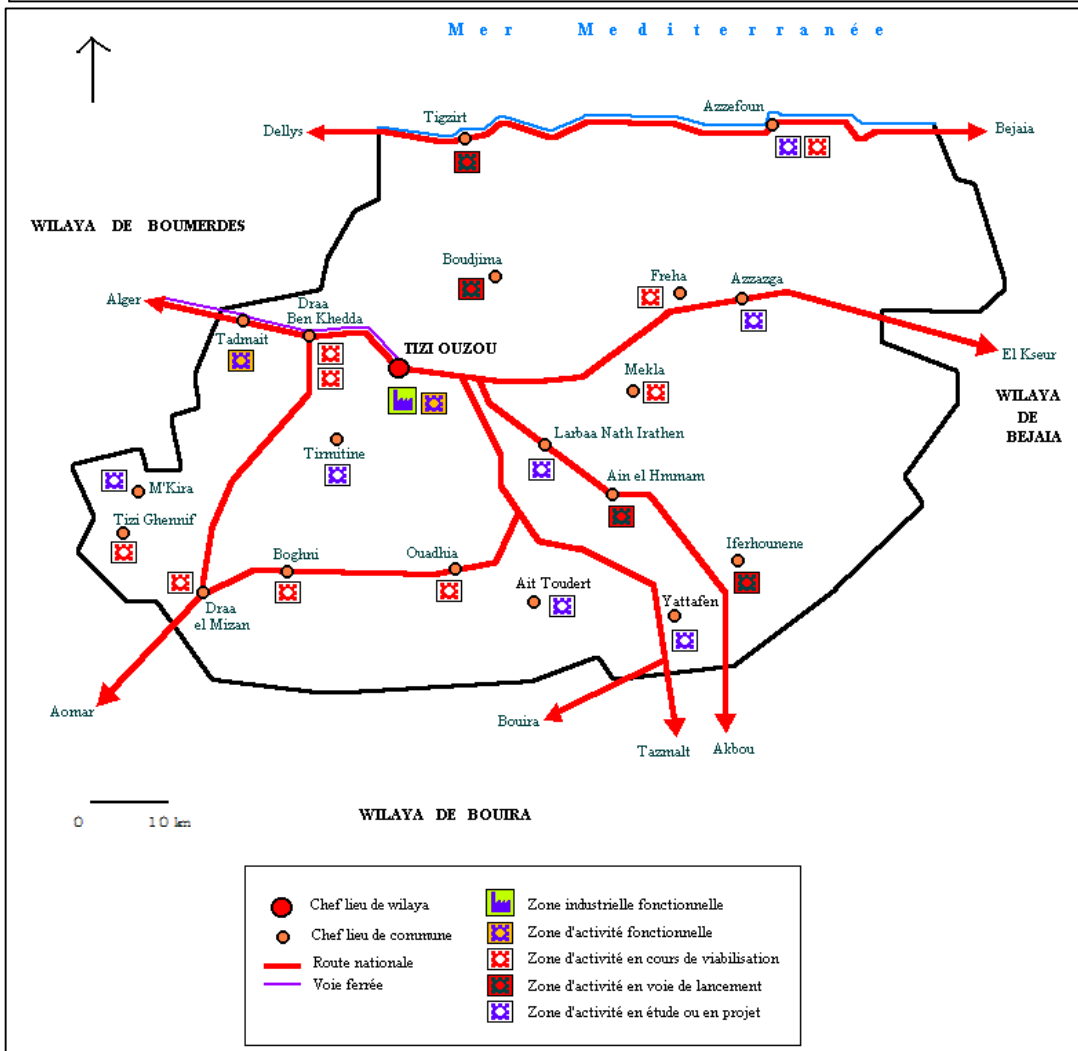
⁷² Source : Direction des mines et industries, Tizi-Ouzou, 2008. (Disponible sur le site officiel de la wilaya de Tizi-Ouzou <http://www.tiziouzou-dz.com/>).

- Le complexe ENIEM/CAM à Oued Aissi spécialisé dans le domaine de l'électroménager (cuisinières, réfrigérateurs, congélateurs et climatiseurs). (Capacité d'emploi : 2 318 personnes).
- L'unité SPA Electro-Industrie (Ex ENEL) implantée à Fréha assurant la production de moteurs /alternateurs, transformateurs et groupes électrogènes. (Capacité d'emploi : 768 personnes).
- Le complexe textile COTITEX de Draa-Ben-Khedda a été dissout. L'effectif a été transféré au profit de la CTO (COTONNIERE de Tizi-Ouzou), laquelle assure la fabrication de tissus écrus. Effectif actuel : 568 travailleurs.
- L'unité de meubles de la commune de Tizi-Rached, connue pour la fabrication de meubles de luxe et de style occupant 417 travailleurs.

En faisant le constat de ce secteur, on peut affirmer que le développement de l'activité industrielle dans la wilaya répondait, à l'origine, beaucoup plus aux exigences de la planification nationale et que celles-ci n'ont guère tenu compte des spécificités de la région, d'où la faiblesse des activités liées à la valorisation des potentialités locales (richesses minérales, bois et liège dans les forêts de Yakourene et Mizrana, industrie agro-alimentaire (olives, figes...), la pêche et toutes les industries qui en découlent...etc.). Les politiques algériennes de développement n'ont pas pris en compte la spécificité montagnarde. Chaque région se voyait doter d'investissements, d'équipements, d'infrastructures, semblables, qu'elle soit montagnaise ou pas (Milhaud, 2001).

Carte 3.01 : Carte du tissu industriel de la wilaya de Tizi-Ouzou

(Source : ANSEJ, Tizi-Ouzou, 2003)



L'analyse du tissu industriel public de la wilaya de Tizi-Ouzou (carte 3.01) nous révèle que sur les 67 communes, seules 21 bénéficieraient d'une zone d'activité. Cependant, force est de constater que seulement deux zones sont fonctionnelles (Oued Aissi et Tadmait), le reste est soit en projet, soit en cours de viabilisation ou de lancement. Bien que la carte ci-dessus illustre une distribution spatiale moyennement équilibrée, 91% de ces zones restent inactives. Aussi, l'industrie existante se distingue-t-elle par la faiblesse de son intégration régionale et par sa forte dépendance en approvisionnement en matières premières et en biens d'équipements indispensables au processus de production.

Ce secteur, sur lequel l'État a beaucoup misé pour la relance économique régionale, se trouve dans l'incapacité de résorber le taux de chômage important que connaît la wilaya.

En 2007, les demandeurs d'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou, avoisinaient les 89 300 individus, soit un taux de chômage de l'ordre de 25,6%⁷³, l'un des plus élevés en Algérie⁷⁴. Ce taux témoigne de la mauvaise politique économique adoptée dans la région. En effet, ce constat est confirmé par l'analyse de la situation de l'économie tizi-ouziennne, secteurs privé et public confondus⁷⁵.

Le secteur privé de cette wilaya est composé de plus de 10 000 PME. Si ce nombre paraît dérisoire par rapport à un pays comme la France⁷⁶, il est considérable en Algérie où la moyenne nationale est de 5 620 entreprises par wilaya⁷⁷. Les PME tizi-ouziennne emploient 24 000 personnes⁷⁸ (tableau 3.01).

⁷³ Source : Direction de l'emploi, wilaya de Tizi-Ouzou. Rapport présenté au conseil de l'exécutif (2007).

⁷⁴ Selon l'ONS, le taux de chômage national était de 13,8 % au quatrième trimestre de 2007.

⁷⁵ Dans notre étude, nous nous référons aux statistiques communiquées par des institutions officielles. Bien que les travailleurs non déclarés (travaillant au noir) constituent une part importante du marché du travail, nous ne les intégrons pas dans cette étude, faute de données.

⁷⁶ Par exemple, le nombre de PME en Seine Maritime a atteint 47 968 entreprises en 2008. (Source : <http://www.aef.cci.fr>).

⁷⁷ Source : ministère de la PME et de l'Artisanat, (www.pmeart-dz.org).

⁷⁸ Source : Direction de la petite et moyenne entreprise et de l'artisanat. (Disponible sur le site officiel de la wilaya de Tizi-Ouzou <http://www.tiziouzou-dz.com/>).

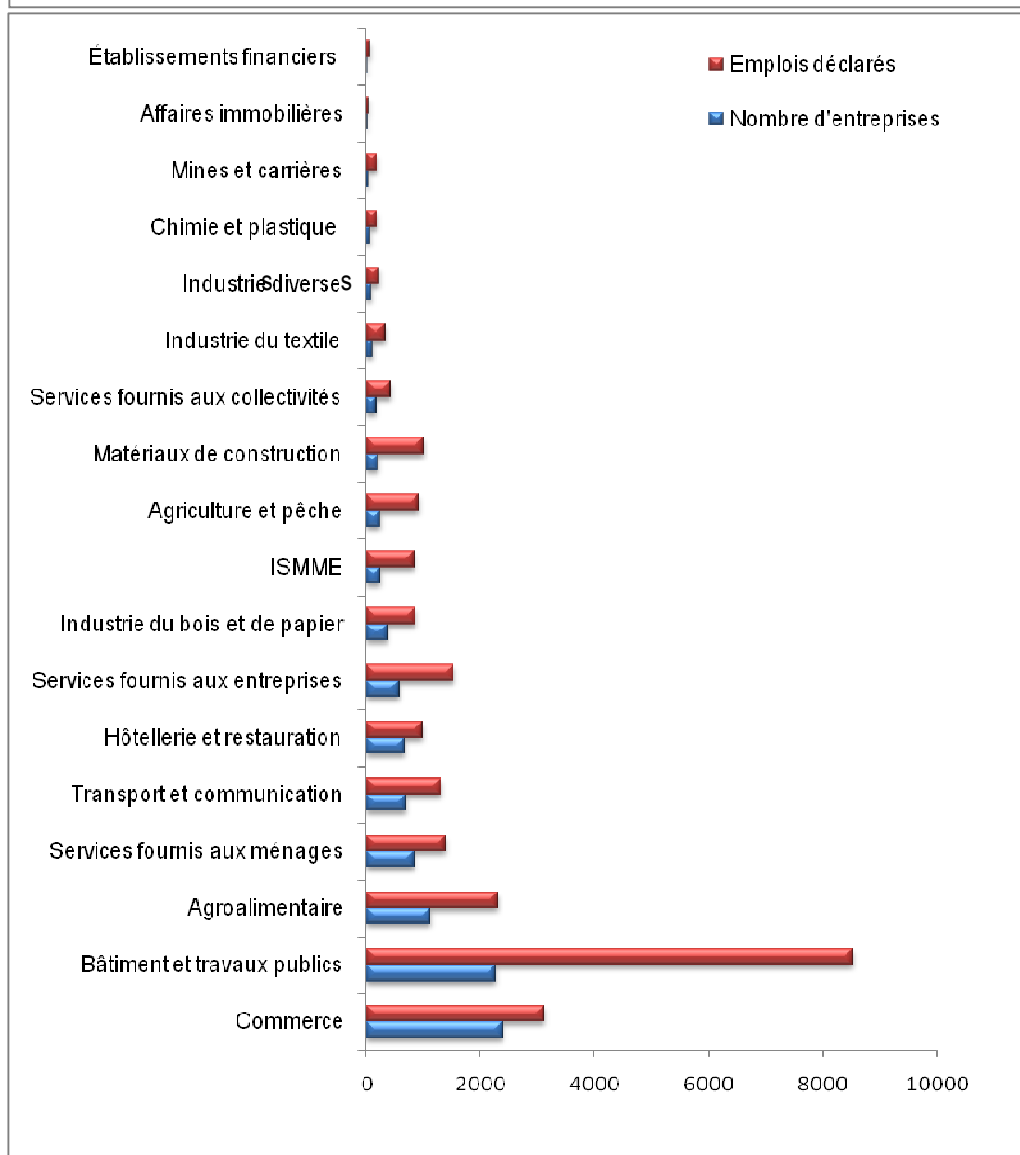
Tableau 3.01 : Répartition des PME par secteur d'activité (Arrêté au 31-03-2008)

N°	Secteur d'activité	Nombre d'entreprises	Emplois déclarés au 31/03/2008
01	Commerce	2 389	3 114
02	Bâtiment et travaux publics	2 269	8 523
03	Agroalimentaire	1 120	2 297
04	Services fournis aux ménages	832	1 396
05	Transport et communication	699	1 304
06	Hôtellerie et restauration	670	975
07	Services fournis aux entreprises	565	1 528
08	Industrie du bois et de papier	360	858
09	ISMME ⁷⁹	250	828
10	Agriculture et pêche	241	926
11	Matériaux de construction	204	1 007
12	Services fournis aux collectivités	171	421
13	Industrie du textile	107	324
14	Industries diverses	88	218
15	Chimie et plastique	68	183
16	Mines et carrières	35	193
17	Affaires immobilières	27	42
18	Établissements financiers	15	62
19	Industrie du cuir	9	42
Total		10 119	24 241

Mais ce développement du secteur privé est opéré dans l'absence quasi totale d'une politique de l'emploi, qu'elle soit régionale ou nationale. Cela est constaté par la place des secteurs du commerce et du bâtiment qui à eux seuls totalisent plus de 48% de l'ensemble des emplois des PME tizi-ouziennes avec un record de 35% pour le bâtiment et les travaux publics (graphique 3.01). Ce pourcentage important provient essentiellement d'un programme ambitieux qui consiste en la construction de 1 million de logements durant la période 2005-2009. Ce programme arrivant bientôt à sa fin, nous nous interrogeons sur l'avenir d'une grande partie des entreprises du bâtiment.

⁷⁹ Industrie Sidérurgique, Métallique, Mécanique et électrique.

Graphique 3.01 : Répartition des PME (par secteur d'activité)

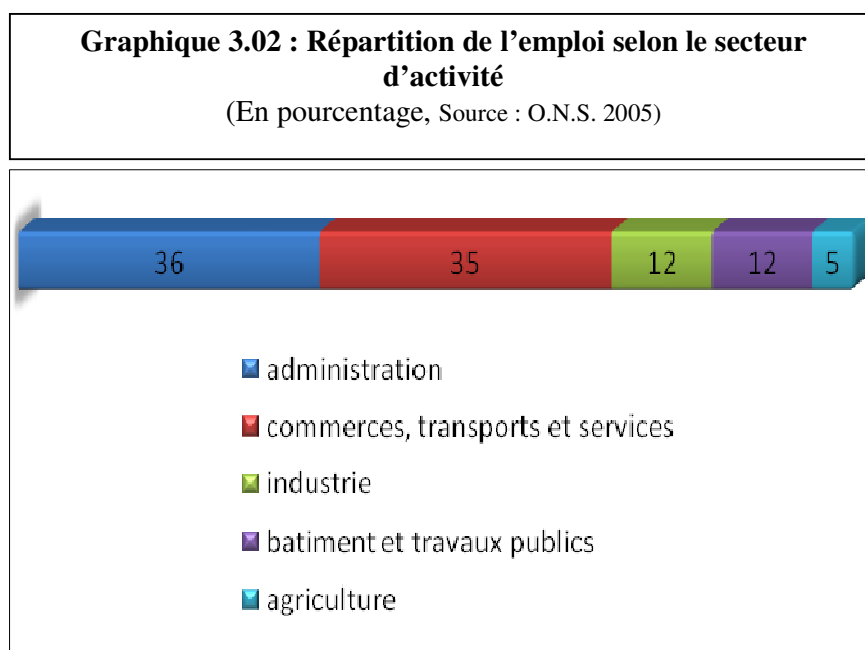


Au delà de leur nombre considérable, la majorité de ces PME sont des micro-entreprises qui ne contribuent pas beaucoup à la résorption du chômage. La plupart d'entre elles n'emploie qu'une seule personne (le propriétaire).

La politique de l'industrialisation adoptée en Algérie, notamment en Kabylie, a perturbé l'équilibre économique de cette dernière. Pour cette région rurale, tout l'intérêt serait de promouvoir les secteurs attachés à l'agriculture, à l'économie de montagne, aux ressources marines et au tourisme. Or, paradoxalement, la réalité en est toute autre : le secteur de

l'agriculture et de la pêche est peu convoité par les investisseurs privés, il ne constitue que 2,38% de l'ensemble des PME et vient en 10^e position dans le classement du nombre d'entreprises. En matière d'emploi, l'agriculture et la pêche n'accueillent que 4% de l'effectif du secteur privé (tableau 3.01).

L'analyse des emplois créés par le secteur public confirme la mauvaise situation dans laquelle se trouve le secteur de l'agriculture (graphique 3.02).



L'agriculture représente seulement 5 % de l'ensemble des emplois de la wilaya. Plus de 70% de la population active est composée de commerçants et de fonctionnaires, c'est la classe moyenne de la société kabyle.

Malgré le potentiel agricole de la région et les investissements de l'État dans l'industrie, ces deux secteurs n'emploient que 17% de la population active. Cette réalité montre le double échec des politiques économiques appliquées à la région : la rupture avec le passé agricole et l'échec de l'industrialisation. Cela est relevé dans le secteur public comme dans le secteur privé, d'où le taux de chômage de 25,6%.

L'incapacité de la wilaya à atténuer ce taux, a favorisé les migrations pour l'emploi. Ainsi, loin de la moyenne nationale qui est de 14,65 %, 24,80 % des actifs de la wilaya de Tizi-Ouzou travaillent en dehors de leurs communes de résidence, classant cette wilaya au

premier rang, après Alger. Les migrations pour l'emploi vers les autres wilayas enregistrent, également, un classement important : 18,40 % des actifs tizi-ouziens⁸⁰ travaillent en dehors de leur wilaya⁸¹. Conjugués avec le taux de chômage, ces indicateurs témoigneraient de la répulsion économique de cet espace. En effet, l'analyse des mouvements pendulaires de la population tizi-ouzienne occupée montre un solde négatif de 13,34%⁸², classant Tizi-Ouzou dans le rang des wilayas les plus répulsives⁸³.

Mais cette répulsion est encore à l'étape économique. Les communes tizi-ouziennes connaissent un dynamisme démographique et spatial important (cf. chapitre 5). Cela s'explique par deux éléments principaux : le premier est la nature pendulaire de ces migrations et le second est que les migrations résidentielles sont partiellement remplacées par les naissances⁸⁴.

Lors de nos divers entretiens avec les jeunes kabyles, nous avons relevé un fort désir d'autonomie économique qui les classe parmi les émigrants potentiels. Ce sentiment de fermeture n'est, bien sur, pas dû exclusivement au seul facteur économique, mais à un bouleversement socioculturel qui a modifié la perception des ruraux à leur territoire devenu un milieu de vie et d'habitat. L'ouverture vers d'autres espaces a engendré une fermeture vis-à-vis de son propre territoire. L'espoir d'avoir une vie meilleure est certainement le facteur amplificateur de cette nouvelle conception socio-spatiale et le facteur économique prend, dans ce cas, une dimension sociale et culturelle.

Dans une étude que nous avons menée sur un groupe de fonctionnaires dans la Wilaya de Tizi-Ouzou, nous avons relevé que dans la période s'étalant de 2001 à 2004 sur une population statistique de 49 fonctionnaires d'une même division de travail, 7 personnes d'origines spatiales et sociales différentes et de salaires différents ont abandonné leur travail pour migrer à l'étranger et chercher « une meilleure stabilité économique et sociale ». Pourtant leur salaire se situait dans la moyenne nationale des salaires. Une question est alors

⁸⁰ La moyenne nationale est de 14,48 %, la wilaya de Tizi-Ouzou se classe 12^e sur les 48 wilayas. (Voir annexe 12)

⁸¹ Source : bulletin ONS n° 321 (2001).

⁸² Le taux de répulsion calculé par l'ONS correspond au solde négatif entre le pourcentage des occupés à l'intérieur de la wilaya et des occupés à l'extérieur de celle-ci, rapporté à l'ensemble de la population occupée.

⁸³ Cette étude est basée sur le RGPH de 1998. Nous estimons que la situation s'est aggravée depuis le soulèvement populaire de 2001 (cf. chapitre 4). En effet, beaucoup de sociétés se sont délocalisées, suite à l'instabilité politique et sécuritaire de la région, surtout après le départ des gendarmes et la recrudescence des attentats terroristes.

⁸⁴ Selon l'ONS, la tranche d'âge des 0 – 14 ans constituait 23,51% de l'ensemble de la population tizi-ouzienne (RGPH 1998). Le taux de natalité à Tizi-Ouzou était de 14,7‰ en 2007, pour un taux national de 17‰. Pour la même année, en France métropolitaine, ce taux était de 12,7‰ (INSEE, 2008).

posée : la situation économique est-elle la cause réelle de la répulsion de la wilaya de Tizi-Ouzou ? Pourquoi cette région rurale ne valorise-t-elle pas son potentiel agricole ? Avant d'essayer de répondre à ces questions, nous analyserons d'abord la situation de l'agriculture dans cette wilaya, car si elle est à 100% rurale elle est aussi montagnaise à 80%.

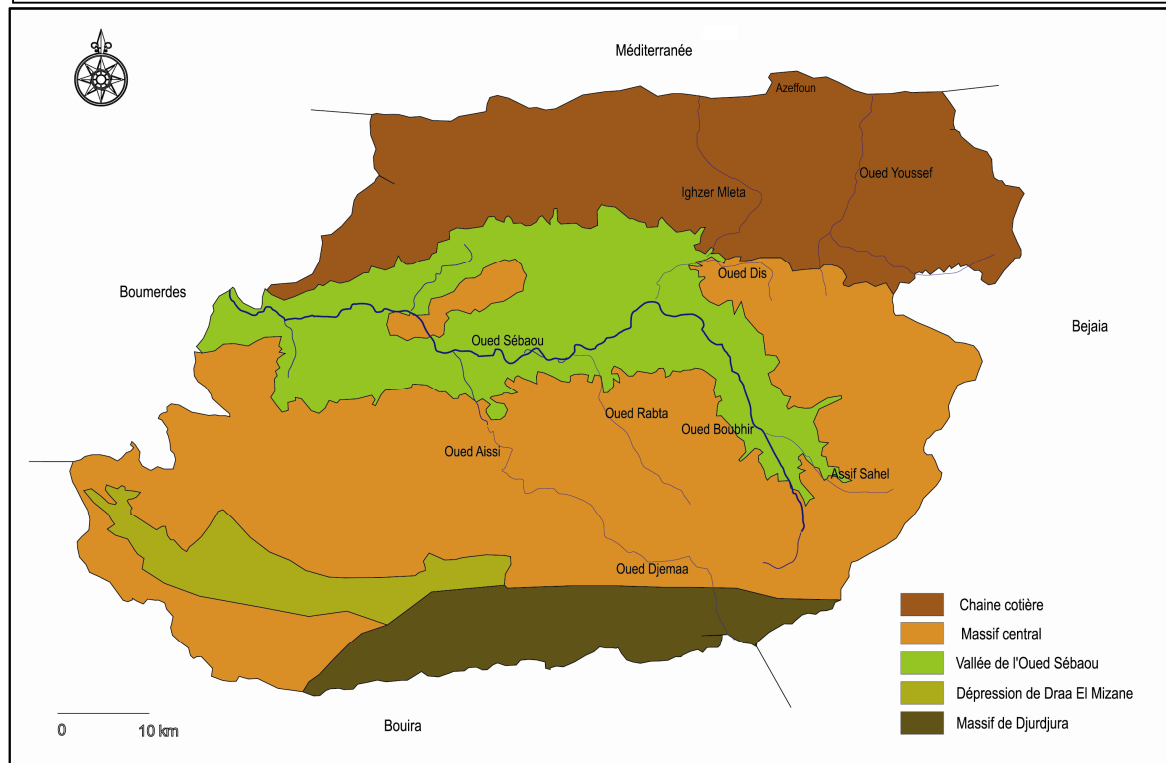
3.1.2. Situation de l'agriculture de Tizi-Ouzou, peut-on miser sur l'activité agricole pour une relance économique de la région ?

A cause de son relief montagneux (carte 3.02), la wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un potentiel foncier agricole très limité avec une surface agricole utile (SAU) ne représentant que 33% de la surface agricole totale. Cette situation nécessite de rechercher des zones d'extension et appelle une politique agricole d'exploitation intensive. Mais la wilaya fait face à un autre problème plus complexe : l'irrigation. Bien que la région possède des ressources hydrauliques importantes, les infrastructures de mobilisation à usage d'irrigation sont insuffisantes, 5% seulement de la SAU étant irriguée.

D'après les données de la direction des services agricoles de Tizi-Ouzou (2008) la surface agricole utile de la wilaya (98 725 hectares) demeure très réduite : elle ne représente que 33% de la superficie totale de la wilaya et seulement 38% de l'ensemble des terres affectées à l'agriculture (25 8253 ha). Cette SAU se caractérise par un morcellement extrême des exploitations (66 650 unités au dernier recensement général agricole de 2001) et par le statut juridique privé des propriétés qui entrave toute intensification et modernisation de l'agriculture dans la région : 96% des terres appartiennent à des particuliers, les superficies des exploitations sont souvent inférieures à l'hectare.

La répartition de la SAU par commune fait ressortir que sa grande partie est située en zone montagneuse sur des terres présentant généralement une pente supérieure à 12%. En plus de son exigüité, la SAU actuelle est faiblement irriguée. On ne relève que 5 800 hectares d'irrigués sur un potentiel irrigable de 12 000 hectares. Les terres irrigables se situent principalement dans la vallée du Sébaou (7 050ha), le couloir de Draa-El-Mizane (3 211 ha) et la plaine d'Azeffoune (1 000 ha).

Carte 3.02 : Relief et hydrologie de la wilaya de Tizi-Ouzou



© H. YESGUER, CIRTAL, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2008

En raison de son caractère montagneux, la céréaliculture est difficile. Elle est seulement possible sur les replats ou dans les fonds de vallée. La SAU est dominée par l'arboriculture (oliviers et figuiers principalement), environ 45 432 hectares soit 47,6% de son espace total. Les autres prévisions sont représentées par les cultures fourragères (31%), le maraîchage (6%) les légumes secs (1%) et la viticulture (1,5%).

Les pacages et parcours occupent 25 491 hectares soit 8,61% de la surface agricole totale. Les terres improductives englobent 56 581 hectares dont seulement 33,6% (19 040 ha) sont affectées à l'agriculture. Le reste des terres est constitué dans une grande proportion de forêts et maquis qui s'étalent sur 115 000 hectares soit un tiers (33,8%) du territoire de la wilaya. Mais, bien qu'elle soit peu productive, la région recèle beaucoup de potentialités et d'opportunités d'investissement dans le domaine de l'agriculture.

En effet, la situation de l'agriculture Tizi-Ouzienne n'est pas spécifique. C'est toute l'Algérie qui connaît un déficit important en SAU. En effet, sur les 238,17 millions d'hectares de superficie de l'Algérie, 80% sont des terres improductives, les terres

consacrées à l'agriculture ne représentent que 17%⁸⁵ du territoire algérien, soit 40,2 millions d'hectares.

Pour remédier à cette situation fragile de l'agriculture, le ministère algérien de l'agriculture et du développement rural (MADR) a mis en œuvre, depuis septembre 2000, un plan national de développement agricole et rural (PNDAR). Ce programme s'articule autour de deux principaux axes :

- La mise à niveau des exploitations agricoles et les filières de production.
- La réhabilitation des espaces ruraux, l'amélioration des conditions de vie des populations rurales et la promotion de l'artisanat et des métiers.

Le but de la démarche est de promouvoir un développement rural intégré et une gestion durable des ressources naturelles. Elle vise à renforcer les motivations qui ont conduit les populations à rester sur place et à leur donner les moyens de se développer avec l'objectif de créer et/ou de consolider l'activité économique de base qui permet de valoriser au mieux les forces et les potentialités de leur territoire. En somme, cet instrument répond au souci d'aménagement de l'espace rural et de l'exploitation de ses potentialités naturelles. Pour la wilaya de Tizi-Ouzou, plusieurs zones de potentialités ont été définies (carte 3.03).

Zone 1

Cette zone composée de vallées et de plaines dont la pente est inférieure à 3% présente une nature du sol à prédominance limono-sableuse et une pluviométrie supérieure à 600 mm d'eau par an. Elle longe l'oued Sébaou de Boubehir jusqu'à Tadmait et comprend également les périmètres irrigués de Djebbla, de Drâa-El-Mizane et la petite plaine côtière d'Azeffoune. Elle représente 4,6% de la superficie totale de la wilaya soit environ 12 000 ha.

La majorité des ressources hydrauliques (nappes phréatiques et barrages) est située dans cette zone, ce qui la prédispose à une agriculture intensive (Arboriculture, élevage et maraîchage) vu qu'elle recèle des potentialités agro pédologiques.

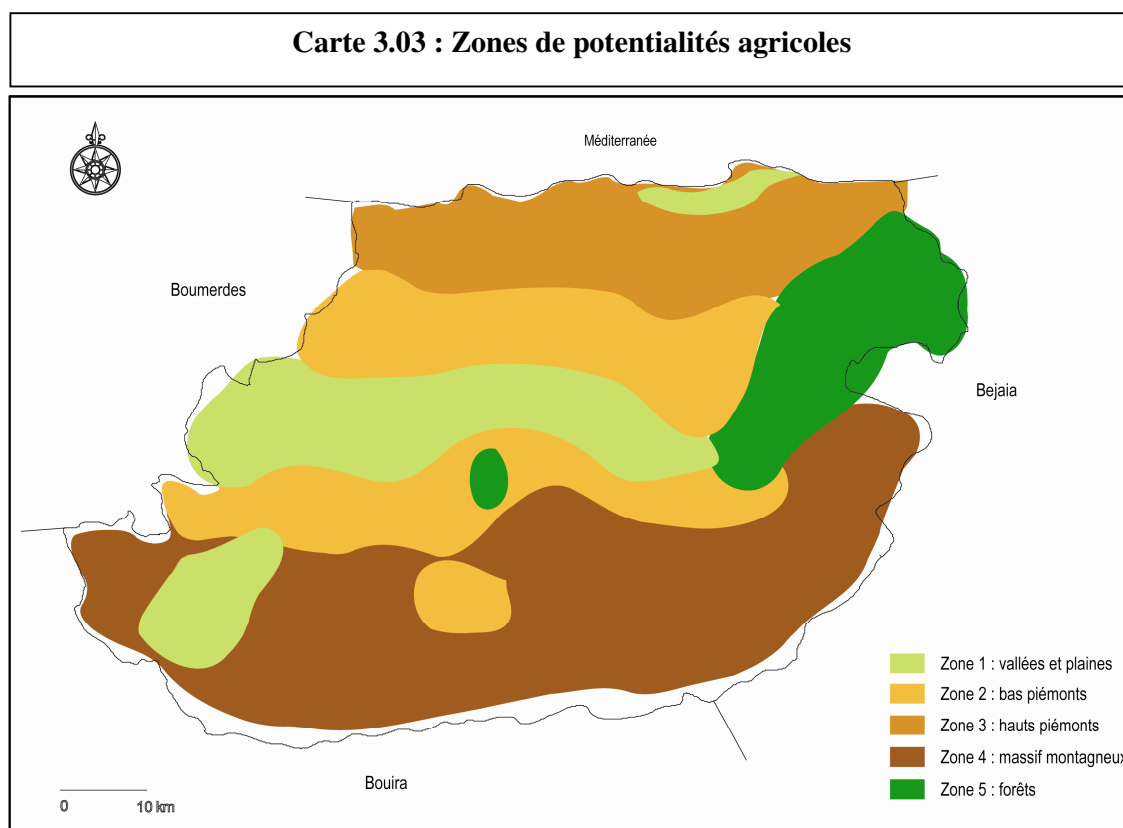
Zone 2

C'est la zone des bas piémonts. Les caractéristiques de cette zone s'apparentent à la précédente avec cependant une pente des terrains compris entre 3 % et 12,5%. Une partie

⁸⁵ Le reste des terres comprend d'une part les terres des exploitations forestières avec 3,9 millions d'hectares, et d'autre part les zones alfatières des Hauts plateaux avec 3,2 millions d'hectares. Ces deux catégories (forestières et alfatières) représentent respectivement 1,6% et 1,3% de la superficie totale de l'Algérie. (Source : ministère de l'agriculture algérien).

juxtaposée à la zone1 longeant l'Oued Sébaou est localisée dans les communes d'Azazga, Fréha, Ouaguenoun, Aït-Aissa-Mimoun, Sidi-Naamane, Makouda, Boghni, Ouadhia, Irdjen, et Tizi-Rached.

La nature des sols est argileuse avec une pluviométrie supérieure à 600 mm d'eau par an. C'est une zone prédisposée aux cultures de la vigne, des légumes secs et à l'arboriculture. Elle représente 10,5 % de la superficie de la wilaya soit 31 059 hectares.



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Zone 3

C'est la zone des hauts piémonts, elle englobe des terres présentant une pente comprise entre 12,5% et 25% avec une superficie de 92 940 hectares soit 31,42 % du territoire de la wilaya. Cette zone touche essentiellement la montagne côtière (de Mizrana à Ait- Chafaa). On y pratique généralement une agriculture de subsistance vivrière c'est à dire une polyculture fréquemment associée à l'élevage et dont toute une partie est destinée à la consommation familiale.

Zone 4

C'est la zone des massifs montagneux de l'intérieur où la pente des terrains est supérieure à 25%. L'arboriculture rustique est dominante (oliviers et figuiers).

L'étroitesse des exploitations fait apparaître une agriculture pratiquée sans agriculteurs à plein temps. Les revenus agricoles procurés ne représentent en général qu'un appoint aux revenus.

Aux quatre zones physiques homogènes distinguées, il y'a lieu d'ajouter la zone des forêts qui englobe toute la frange Est de la wilaya : Zekri, Sud d'Aït Chafaa, Akerrou, Yakourene, Bouzeguene, Ifigha, et Irdjen. Les potentialités dominantes sont l'arboriculture rustique et l'élevage.

Malgré les efforts des autorités locales, beaucoup de richesses ne sont pas exploitées et plusieurs secteurs générateurs d'emplois ne sont pas suffisamment mis en valeur. Nous citons entre autres :

- La pêche : les côtes de Kabylie sont un des rares endroits de la Méditerranée où subsiste encore une grande richesse en poissons. La Kabylie ne comporte qu'un seul vrai port de pêche, celui de Bejaïa, et quelques abris de pêche sur la côte de la Grande Kabylie. Traditionnellement les Kabyles n'ont jamais été portés vers cette activité. Pourtant avec plus de 80 kilomètres de côtes, elle pourrait être une activité rentable.
- Les ressources minières : La grande Kabylie, est riche en marbre et en grès de très bonne qualité. Seules quelques carrières sont correctement exploitées, alors que les recensements, encore partiels, indiquent potentiellement une centaine de carrières. La Kabylie recèle également d'importants gisements argileux.
- Le bois : la wilaya de Tizi-Ouzou est couverte en grande partie de forêts. L'exploitation des forêts primaires, riches en chênes et frênes, n'est pas vraiment développée. Le bûcheronnage et les scieries restent des activités presque artisanales. Pourtant, il serait possible de développer des activités créatrices d'emplois, en matière de produits dérivés. La filière liège est une des seules bien développée (15 000 quintaux par an).

La Grande Kabylie dispose aussi d'un grand potentiel touristique non exploité. La faune de la région est assez riche⁸⁶ et la nature constitue un potentiel touristique considérable, mais il n'est que très peu exploité. Il en va de même pour le tourisme côtier. La côte kabyle ne dispose que de très peu d'infrastructures d'accueil. Il est vrai que la situation sécuritaire de l'Algérie, spécialement de la Kabylie, n'encourage pas cette activité, mais même dans les années 1980 (avant le terrorisme) la wilaya de Tizi-Ouzou, contrairement à Bejaïa, n'exploitait pas son potentiel touristique.

Cela-dit, nous croyons qu'il y a un manque d'initiative de la part des ruraux kabyles, à s'investir dans les métiers de l'agriculture. La proportion dérisoire (2,38%) de PME travaillant dans le domaine de l'agriculture et de la pêche, pourrait cacher un malaise socioculturel qui fait de la Grande Kabylie un espace rural sans agriculteurs.

3.2. La déterritorialisation du rural algérien⁸⁷. Les origines du paradoxe : quand l'ouverture devient facteur de fermeture

Nous soutenons que l'élément historique a joué un rôle prégnant dans le rapport actuel des kabyles à leur terre. De nos jours, loin de constituer une règle générale, le rapport plaines/montagnes en Algérie tend à se renverser et la population rurale accuse une régression remarquable : la part de la population rurale est passé de 95% en 1830 (H. Isnard, 1966) à 42% en 2002 soit une baisse de 53 points⁸⁸. Ce nouveau rapport ne peut que refléter le malaise que connaît le monde rural algérien, notamment kabyle, depuis l'aube du 19^e siècle.

3.2.1. Les racines d'un malaise socio-spatial

Loin de la révolution industrielle européenne de la fin du 18^e siècle et loin de la politique impériale Ottomane, le peuple algérien vivait traditionnellement à l'abri du besoin ; encore faut-il s'entendre sur le terme besoin : la société algérienne n'était pas riche mais elle n'était pas pauvre non plus. Elle était traditionnelle. Tirant sa subsistance du labour de la terre, l'économie était autarcique et la population consommait ce qu'elle produisait. 95 % de la

⁸⁶ La région abrite des sangliers, lièvres, perdrix, étourneaux, grives, ainsi que diverses variétés d'oiseaux de proie : aigles, éperviers, faucons, buses et busards. Elle comporte aussi certaines espèces rares, tel le célèbre macaque magots (*Macacus Sylvana*).

⁸⁷ L'histoire de la Kabylie s'inscrivant pleinement dans l'histoire de l'Algérie, c'est à travers cette dernière que nous abordons les mutations socio-spatiales du rural kabyle.

⁸⁸ En France, la population rurale a baissée de 22.5 % de 1936 à 1999 (Insee, 2000). Pour le Maroc la baisse est de 41.5% pour la période 1900- 2004 (d'après Abouhani, 2001 et banque mondiale, 2005).

population était rurale et travaillai dans l'agriculture et dans quelques domaines d'artisanat rural. Sous un régime de collectivités familiales et communautaires, chaque unité sociale produisait pour ses propres besoins (H. Isnard, 1966) garantissant ainsi un équilibre alimentaire plus ou moins élémentaire et un enracinement spatial jusque là imperturbable.

L'arrivée du nouveau colonisateur va bouleverser à jamais cet équilibre et 1830 fut le début du nouveau brassage socioculturel de la société algérienne. À la différence de ses prédécesseurs⁸⁹, la présence française fut la plus courte mais celle dont les conséquences, aussi bien positives que négatives, étaient les plus visibles. La colonisation a permis au peuple algérien, renfermé dans son espace géographique et dans son territoire socioculturel, une ouverture sur le monde extérieur et sur les révolutions politiques et industrielles qui ont caractérisé le 19^e et le 20^e siècle. Toutefois, il aurait été probablement plus bénéfique et certainement moins tragique de réaliser cette ouverture sans oppression, d'après Hildebert Isnard « plusieurs indices suggèrent qu'il (le Maghreb) était sur le point de démarrer par ses propres moyens » (1966. P. 50). En plus des pertes humaines, la colonisation a accéléré le déracinement brutal de tout un peuple. Ce déracinement va générer de nouveaux rapports socio-spatiaux qui font de l'espace algérien ce qu'il est aujourd'hui : un espace mal proportionné.

Pour comprendre la logique actuelle de spatialisation et de territorialisation, nous sommes remonté jusqu'à l'aube de la colonisation française (1830) pour comprendre l'espace vécu des ruraux algériens.

3.2.1.1. De la survie à la quête du confort

À leur installation en Algérie, les militaires français ont trouvé une société traditionnelle, menant un mode de vie simple où les lois et réglementations étaient issues des traditions, des coutumes et de la religion (l'Islam). La structure sociale (familiale et tribale) et la précarité éducative, conjuguée à une économie de substitution ont favorisé, voire accentué, une fermeture multiscalaire.

Comme tous les colonisateurs qui se sont succédés sur la terre algérienne, et dont le peuple a plus ou moins souffert, les Français n'ont pas compris cette société qui leur était totalement

⁸⁹ L'Afrique du Nord, dont l'Algérie actuelle, était colonisée par les Romain (-46), renversés par les Vandales (en 429), eux même renversés par les Byzantins (534), qui restèrent en Afrique du Nord jusqu'en 647 (conquête arabo musulmane).

étrangère. Sans effort de compréhension et sans estime pour le mode de vie algérien, ils ont entrepris plusieurs actions colonisatrices, notamment sur l'espace, par des expropriations massives.

Cette expropriation/appropriation de l'espace algérien, sur une période de plusieurs dizaines d'années, n'a pas uniquement concerné les terres riches et avantageuses, mais également celles moins productives qui devaient « assurer la pénétration européenne dans les régions éloignées notamment [...] en zones de montagnes » (D. Sari, 2003) pour établir l'ordre et assurer l'expansion coloniale. Ces expropriations territoriales ont provoqué, entre autres conséquences spatiales, des mouvements de migrations internes et externes. Ces mouvements migratoires ont constitué la base de deux phénomènes sociospatiaux actuels : l'exode rural et agricole et l'émigration vers l'étranger⁹⁰.

Même si les causes des premières migrations différaient dans la forme de celles des migrations actuelles, l'objectif visé par les migrants est identique : La recherche d'une vie meilleure, loin de la pauvreté et de la misère qui caractérisaient la société du 19^e siècle⁹¹ et qui caractérisent toujours une partie de la société actuelle. Ces premiers mouvements populaires deviendront, dans l'Algérie indépendante, des phénomènes de société difficiles à gérer...

Contrairement à la paysannerie française du 19^e siècle, où les besoins se créaient au même temps que les moyens de les satisfaire apparaissaient (H. Mendras, 1992), la société algérienne cherchait à assouvir des besoins pour lesquels elle n'avait pas les moyens ! La colonisation d'abord et la mondialisation ensuite ont enseigné aux populations rurales et traditionnelles, une nouvelle vision du confort ; une vie plus aisée, difficile à trouver dans un pays considéré comme pauvre – par le même système de valeurs qui a imposé la nouvelle conception du confort !

Au début du colonialisme, les premiers émigrants ne cherchaient guère une vie facile mais juste la survie. Difficile dans ce cas d'imaginer que ces mêmes personnes, quelques années plus tard, vont refuser de vivre dans leurs anciens territoires, faute de confort... Ce peuple connu pour son attachement à la terre et pour son appropriation et identification territoriale va considérer ce même territoire comme un espace quelconque : isolé, un morceau de terre

⁹⁰ L'émigration de nos jours a pris une autre allure en devenant une migration de qualité et non de quantité.

⁹¹ Misère provoquée essentiellement par la colonisation, notamment par la dépossession spatiale comme nous allons le voir.

pauvre et non rentable. Le territoire disparaît et devient un espace de vie comme il y'en a tant d'autres ailleurs. Mais, qu'est ce qui a produit cette nouvelle perception de l'espace ?

Au début des migrations, c'était le refus de la misère et la fuite d'une précarité meurtrière. Mais après quelques années, ce processus a généré un bouleversement socioculturel qui a créé à son tour un refus relatif pour tout ce qui relève de l'espace traditionnel, imprégné d'une image de pauvreté. L'ouverture au mode de vie européen a donné un autre sens au besoin et a développé la conscience des disparités (P. Bourdieu, A. Sayad, 1964) entre le village et le centre urbain, ce qui engendrait, généralement, des migrations vers ces espaces plus riches. L'attachement au territoire traditionnel, quant à lui, avait changé de forme : plutôt qu'espace de vie, le village natal est devenu un territoire affectif. Les émigrés préservaient, et préservent encore, leur attachement à leur territoire d'origine par divers comportements de territorialisation⁹², dont la religion, les traditions et la langue. Plusieurs émigrés (à l'intérieur ou à l'extérieur du pays), si ce n'est pas tous, envoient des fonds à leurs familles pour reconstruire leurs maisons qu'ils n'habiteront que quelques jours par an et que leurs enfants ne connaîtront peut être jamais. L'essentiel est d'avoir un pied à terre dans sa terre natale.

3.2.1.2. Les premières migrations

Il est évident pour tout observateur que les premières migrations furent celles des populations algéroises, après le débarquement des armées françaises. Ces fuites populaires concernaient en premier lieu les riverains des points de débarquement. Plus les armées pénétraient les terres algéroises, plus les habitants de celles-ci se déplaçaient vers des terres plus sécurisées : ce furent ainsi les premières migrations internes, ce qu'on peut appeler les migrations forcées incertaines dues surtout aux combats de résistance et aux représailles des armées coloniales. Nous qualifions ces premières migrations d'incertaines parce que les populations, comme le gouvernement turc⁹³, estimaient que ce n'était que des attaques temporaires, comme les attaques des Espagnols sur les ports de l'Ouest algérien. Les populations croyaient en un retour chez eux, ce qui ne fut pas le cas. Ce type de migration de courtes distances se répétaient un peu partout sur les territoires occupés par l'armée et étaient davantage anarchique et imprévisible que des migrations organisées.

⁹² Plusieurs émigrés (à l'intérieur ou à l'extérieur du pays), si ce n'est pas tous, envoient des fonds à leurs familles pour reconstruire leurs maisons, qu'ils n'habiteront que quelques jours par an, et que leurs enfants ne connaîtront peut être jamais !

⁹³ Nous entendons par ce mot les représentants turcs de l'Empire Ottoman.

Les premières migrations externes (internationales), quant à elles, furent l'exil des fonctionnaires turcs qui rentrèrent en Turquie. Il est intéressant de signaler que les premières migrations extérieures furent celles des colons français vers l'Algérie. Mais dans notre contexte nous ne nous intéresserons qu'aux migrations des algériens (autochtones), et dans ce cas, les Turcs seront alors écartés de notre étude.

Comme nous l'avons souligné antérieurement, les nouveaux comportements socio-spatiaux et plus spécifiquement les migrations sont dus, pour la majeure partie d'entre eux, aux mouvements d'expropriations territoriales qui ont suivi la colonisation. Les premières conséquences de ces spoliations sont l'insécurité et la misère qui ont poussé les populations à fuir vers d'autres lieux. Pour mieux comprendre cette logique, il est important de revoir la politique coloniale agricole...

3.2.2. 1830, dépossession spatiale... le début du déracinement

L'exploitation des terres par le peuple algérien était étroitement liée à sa structure sociale. Approfondir l'étude de sa gestion spatiale, c'est approcher en détail la société algérienne précoloniale, travail qui relève plus des compétences de sociologues et d'historiens. Nous présenterons, dans cette étude, un bref aperçu de la relation socio-spatiale qui existait entre l'homme et la terre. Nous évoquerons également les principaux changements dus, en grande partie, à la politique agricole coloniale. Ce regard nous permettra de revenir sur les origines de l'exode agricole.

3.2.2.1. La possession

L'appropriation des terres agricoles, avant 1830, était sous quatre statuts :

- Les terres *Beylik* appartenant à l'État, étaient pratiquement les seules propriétés à avoir des actes de propriété ;
- Les terres *Aarch*, qui sont une propriété collective appartenant à toute la tribu ; ce statut faisait de la terre une exploitation individuelle à propriété collective inaliénable ;
- Les terres *Habous* (nommées aussi *Wakf*), appartenant aux institutions religieuses, constituaient une sorte de propriété hypothéquée dont les revenus étaient réservés à ces institutions (mosquées, zawiya, écoles coraniques...etc.) ;
- Les terres *Melk*, propriété individuelle appartenant à toute la famille, et gérées par le chef de famille.

Cette appropriation des terres dépassait le cadre spatial ; dans les traditions algériennes ça relève plutôt du territorial et de l'identitaire. De nos jours, vendre ses terres n'est plus une honte familiale, mais c'est toujours mal vu et inacceptable pour le reste de la famille. Position facile à comprendre quand on connaît cette société où, pour éviter la possession des terres par les étrangers, les femmes n'avaient pas le droit à l'héritage⁹⁴ (ce qui va à l'encontre des préceptes religieux, pourtant si respectés par cette société). En effet, la vente d'une terre ou l'héritage d'une femme signifie l'introduction d'étrangers au milieu de la propriété familiale, ce qui bousculerait l'équilibre relatif, au sein de la famille. Récemment, à El-khenga, petit village de la commune d'Oued-Taga dans les Aurès, les membres d'une famille ont refusé à l'un d'entre eux d'engager des saisonniers. Le compromis trouvé interdisait aux saisonniers de traverser le village pour accéder aux terres et qu'en aucun cas ils ne devaient entrer au sein de celui-ci.

Si à l'aube du XXI^e siècle de tels comportements sociaux sont observés, nous pouvons dès lors imaginer la situation au début du XIX^e !

3.2.2.2. La dépossession

Le début de la colonisation était difficile et incertain. De 1830 à 1840, la colonisation était libre pour ne pas dire anarchique (C-R. Ageron, 1994). La présence française fut d'abord militaire, ce qui explique qu'à ce stade les expropriations n'étaient pas encore très massives. La forme courante de dépossession était plutôt des confiscations punitives suite aux soulèvements populaires. C'est ainsi, par exemple⁹⁵, qu'à la suite du raid du général Gallois et son retour à Ain Beida le 18 mai 1840, une grande quantité de troupeaux fut capturée et enlevée à la tribu des Ouled Saïd (D. Sari, 2003). La colonisation ne s'arrêta pas à ce stade. Le 14 mai 1840 le général Bugeaud déclara au parlement français « là où se trouvent des terres fertiles et de l'eau il est permis aux européens de s'y installer sans chercher à en connaître les propriétaires. Et comme les Algériens vont défendre avec force leurs terres et ne se laisseront pas facilement exproprier au profit des colons européens, il nous faut les repousser manu militari vers le Sahara. Au sud, il leur sera difficile de vivre et ils seront contraints de revenir pour devenir de simples employés chez les Européens et à des salaires de misère ». (A. Amoura, 2003. pp 174-175).

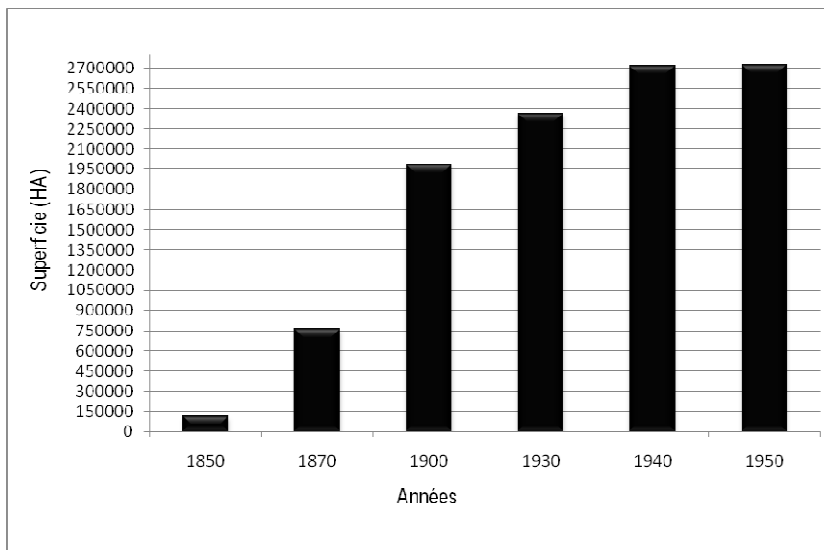
⁹⁴ Traditions observées notamment en Kabylie, mais qui ne sont pas généralisées dans tout le pays. De nos jours ces pratiques tendent à disparaître.

⁹⁵ La grande insurrection de Mokrani et des Kabyles en 1871 fut payée par le prélèvement de 450.000 hectares de plaines ou vallées.

Une autre mesure punitive était les impôts et les amendes abusives, comme celle payable en 8 jours et qui s'est élevée à 360 000 F et qui a réduit la tribu punie à une précaire subsistance (Sari, 2003. p 124).

De par leur statut, les terres Beylik et Habous étaient confiées aux domaines par l'État français et furent appropriées par les colons dès 1843. Quant aux terres de statut Melk et Aarch, elles étaient plus ou moins protégées par la structure sociale et par la collectivité familiale qui en interdisaient la vente. L'expropriation de ces terres était facilitée par le soutien des grandes lois foncières du 19^e siècle : le cantonnement d'abord (1856-1857) qui a permis de resserrer les populations sur une portion de leurs terres et de prélever le surplus des terres (Cote, 1986) et de les distribuer aux colons. Le *sénatus consulte*⁹⁶ (1863) avait ensuite légalisé les expropriations, la colonisation sauvage fait place à des dédommagements (Cote, 1986) souvent médiocres et en terres difficiles. Et finalement la loi Warnier (1873) a permis la confiscation des terres Aarch d'une superficie de 450 832 hectares (A. Amoura, 2002. p 175) (graphique 3.03).

Graphique 3.03 : Appropriation coloniale des terres agricoles (1850-1950)



Années	Superficie
1850	115000
1870	765000
1900	1982000
1930	2364000
1940	2720000
1950	2727000

Source : à partir de, A. D. Ayoub (1969), cité In M. Souidi (1990).

⁹⁶ Décret promulgué par Napoléon III le 23 avril 1863, lié aux mesures de réquisition des terres algérienne par une nouvelle législation foncière. (Amoura, 2002).

3.2.2.3. Le déracinement

Ces lois ont visé principalement à fragmenter les propriétés collectives pour les individualiser et les rendre de ce fait plus saisissables. Les propriétés devenaient fragiles et le bouclier social qui gardait l'unité territoriale et familiale avait disparu. L'établissement des propriétés individuelles a supprimé la cohésion sociale qui avait maintenu l'auto suffisance économique des populations montagnardes (jusqu'en 1867 selon Cote). D'un point de vue technique, le cantonnement et le partage des propriétés collectives avaient fait diminuer, d'une façon très alarmante, les propriétés individuelles⁹⁷. Les techniques agricoles traditionnelles et les calamités naturelles ont fait que les terres ne répondaient plus aux besoins pourtant si élémentaires et si misérables des fellahs. À cause de tous ces facteurs conjugués, les Algériens (autochtones) connurent des années de famines, suivies du choléra et du typhus en 1867-1868 qui ont bouleversé les rapports hommes-terres à jamais ! Ce fut le début de la déterritorialisation.

La terre n'était plus ce qu'elle était. Elle était devenue misérable pour ceux qui restaient des petits propriétaires et un gagne-pain, dans les fermes des colons, pour ceux qui ont cédé leurs terres⁹⁸. La famine a effacé les interdictions familiales et les obligations sociales ! Néanmoins quelques terres de statut Melk, généralement montagneuses, ont pu garder leur authenticité malgré les différentes lois et calamités naturelles (en partie grâce à l'émigration) : les fonds envoyés par les membres de la famille qui travaillaient dans les villes ou dans les fermes des colons servaient en partie à entretenir les propriétés familiales. Ceci étant, la structure sociale et l'appartenance territoriale n'en sont pas sortis indemnes.

⁹⁷ [le recensement agricole de 1950-1951 montre que 69% des exploitations agricoles possédées par les algériens ont moins de 10 hectares (contre 4,7 en 1940), soit très inférieure au minimum indispensable à la subsistance d'une famille paysanne] (P. Bourdieu, A. Sayad. 1964. p. 17)

⁹⁸ Lors de la sécheresse de 1920, dans l'Oranie les fellahs cédaient un hectare de terre pour un quintal de céréale au profit des colons !

3.3. La fin des territoires ... Une nouvelle conception de l'espace

3.3.1. Emigration, causes spatiales et conséquences territoriales...

Le saignement des zones rurales a commencé avec la colonisation. Il y a certainement eu des déplacements migratoires antérieurs à cette époque mais ils n'avaient pas encore le caractère phénoménal de celui des mouvements de la période postcoloniale et ils avaient des conséquences insensibles au regard du nombre important d'Algériens vivant dans la campagne (95%).

Que ces migrations soient internes ou externes, pour causes religieuses (C-R. Ageron, 1968), politiques ou naturelles, leurs conséquences sur l'appropriation spatiale et sur toute l'organisation sociale des communautés campagnardes sont identiques : les populations ont été arrachées à leurs racines rurales sans avoir eu le temps encore de se créer de nouvelles racines urbaines (M. Cote, 1988). Le déracinement est directement ou indirectement dû aux migrations et a modifié la perception des ruraux à leur territoire.

Les premiers déplacements populaires furent donc des mouvements internes désordonnés et non massifs. Le rythme des migrations allait en s'accéléralant et suivant le rythme des expropriations territoriales (B. Stora, 1999).

Deux types de migration externe sont observables dans deux périodes différentes : Le premier au début du 19^e siècle, les migrations étaient non massives et dirigées vers les pays arabes, notamment la Syrie ; dans un second temps, les mouvements étaient plus importants et orientés vers les centres urbains en Algérie et en France.

Ainsi dès 1832 le mouvement migratoire prenait des dimensions beaucoup plus importantes que l'exode : plusieurs personnes, familles et tribus toutes entières partirent en Tunisie, en Syrie et au Maroc. Charles-Robert Ageron (1968) explique le choix des premières destinations par une logique populaire religieuse, en réponse aux appels des chefs religieux à la *Hijra*⁹⁹. Bien que ces propos aient une part d'exactitude, ce motif de départ ne peut pas être exclusif, la recherche de la paix en a assurément constitué une cause majeure et les populations répondaient plus à une logique de survie qu'à des prêches religieux loin de leur Islam traditionnel (A. Sayad, 1999). Et si l'on se tient à cette hypothèse de décision religieuse, nous nous interrogeons sur le fait que ces chefs religieux n'ont pas prôné le

⁹⁹ L'exil. Le terme signifie religieusement le départ d'un pays où l'on ne peut pas pratiquer librement sa religion vers un autre pays musulmans où les pratiques sont possibles.

*djihad*¹⁰⁰ ? Ce type de migration ne répondait en fait qu'à l'appel de la survie : se préserver d'abord et protéger le reste ensuite. Si ces migrants ont choisi de tout abandonner, ils n'avaient pas pour autant cédé leur appartenance territoriale et identitaire. Ils sont restés Algériens, s'identifiant par leurs tribus ; de nos jours des citoyens syriens, ou saoudiens d'origine algérienne portent dans leurs identifiants familiaux la notion « *Al djazairi* » : l'algérien. Les migrants qui n'avaient pas opté pour la citoyenneté de leurs pays d'accueil, rentrèrent en l'Algérie indépendante après un siècle d'exil. La terre et le sang ont toujours été le refuge des égarés et le rêve des exilés.

Même si ces mouvements n'étaient pas généralisés, les conséquences étaient perceptibles à court et long terme. Les conséquences étaient plus pesantes, d'abord par le dépeuplement de tribus toutes entières et l'abandon des terres et des villages, et ensuite avec le retour des exilés et/ou de leurs ayant droit, dès l'indépendance du pays. En effet du fait de la réappropriation de leur espace, les villages ne pouvant plus les recueillir. Par conséquence, les villes supportaient le double poids de l'exode rural et du retour des exilés.

Le second type de migration était davantage d'ordre économique et social, pour préserver ce qui restait encore du territoire. L'appauvrissement des fellahs, la politique de la terre brûlée et les calamités naturelles qui frappèrent le pays dans les années 1867-1868 eurent pour conséquence l'une des famines les plus meurtrières de l'histoire des autochtones. Cette date marque le début de l'exode massif, vers les villes algériennes d'abord et vers la France ensuite. Suite à ces mouvements, la relation entre l'Homme et la terre ainsi que toute l'organisation sociale de la société rurale ont changé. Il serait excessif, mais pas faux, de dire que le rapport, tel qu'il était, avait disparu, et qu'un nouveau rapport s'était constitué sur les traces du premier. On voulait rester rural avec des caractéristiques sociales citadines ; vivre dans la campagne avec des structures spatiales urbaines, être attaché à la famille et à toute la tribu sans perdre son autonomie sociale et économique... : autant de nouveaux concepts qui ne s'agrègent pas forcément.

Les flux migratoires des années 1867-1868 marquèrent le début d'un long et complexe processus de mutation du monde rural. On assistait au commencement de la disparition du territoire sous sa version authentique. L'Algérie connut l'émergence d'un nouveau phénomène, la dépayssannisation (P. Bourdieu, A. Sayad, 1964). En 1910, la population autochtone des villes dépassait celle des Européens et à la même époque la France connut l'émergence des émigrés algériens ; en 1912 une enquête dans toutes les préfectures de

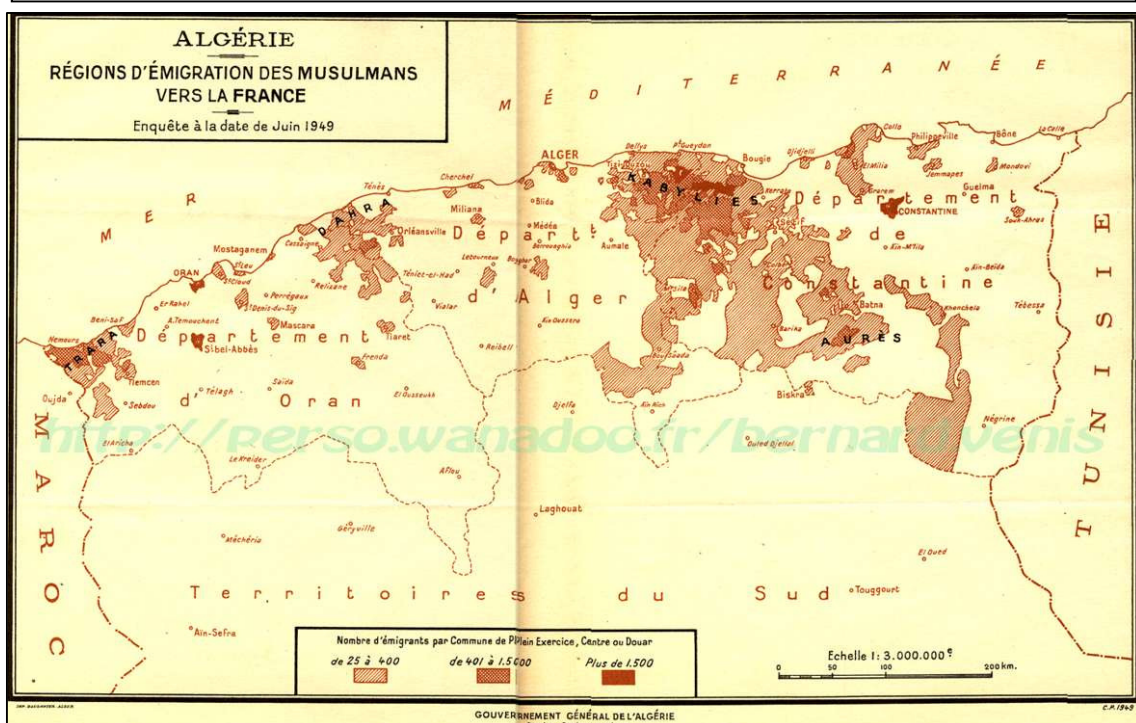
¹⁰⁰ La guerre sainte.

France révélait l'existence de 4 000 à 5 000 Algériens, deux ans après (soit en 1914) le nombre avait triplé et on comptait 13 000 immigrés. De 1915 à 1918, la France recrute 78 056 ouvriers algériens (A. Sayad, 1999). Sur le sol algérien la colonisation avait des besoins croissant en main d'œuvre pour exploiter les terres dont la superficie augmentait rapidement chaque année (Isnard, 1966), résultat direct des politiques d'expropriation. Dans le même temps, l'économie algérienne continuait de subir les conséquences des politiques agricoles.

Certainement, beaucoup de conditions sur le continent européen, plus spécifiquement en France, ont favorisé, voire encouragé, l'émigration des algériens. Mais ce qui retient notre attention sont les causes propres à la société algérienne qui ont conduit à ce que ses citoyens aient fini par se déraciner de leur milieu d'origine. Les conditions externes à la société rurale ont évidemment eu un impact direct sur celle-ci, du fait de l'attractivité autant économique que sociale de la vie urbaine. Mais, dans le milieu rural en Algérie, il est évident que des raisons, encore plus répulsives que l'attractivité de la société urbaine, ont affaibli le rapport qui existait entre le paysan et sa terre. En 1930, la crise agricole conjuguée avec la montée démographique provoque l'appauvrissement générale des fellahs et l'amorce d'un exode notable vers les villes algériennes (Cote, 1988) et vers la France (carte 3.04).

Carte 3.04 : Régions d'émigration des algériens vers la France (1949)

Source : <http://perso.wanadoo.fr/bernard.venis>



Les mouvements migratoires s'intensifièrent et la décennie de la guerre de libération a accru ce processus. Ainsi, uniquement en France, on recensait 350 000 algériens en 1962 alors qu'ils étaient 211 000 en 1954 (B. Stora, 1992).

La guerre d'Algérie avait un caractère rural, et la population de cette société a vécu deux guerres : celle des *moudjahidine* qui interdisaient tout contact avec les colonisateurs, et celle de l'armée française qui condamnait tout rapprochement avec les *fellagas*. Avec toutes les retombées sécuritaires et économiques de la guerre, les quelques racines qui alimentaient encore ce qui restait de l'appartenance rurale de l'algérien se sont vues arrachées, ou affaiblies dans le meilleur des cas.

3.3.2. L'espace actuel, héritage des dysfonctionnements socioculturels

Avec l'indépendance du pays, les villes algériennes ont connu l'émergence d'un flux important de ruraux ; c'était la conséquence directe des disparités sociales entre la ville et la campagne. Amplifiée par l'émigration vers la France et aggravée dès le début de la guerre d'Indépendance, l'hémorragie rurale ne connut point de régression avec la fin de celle-ci. La décennie de la guerre et celle qui a suivi ont eu un impact plus marquant que cent ans de colonisation (Cote, 1988).

La politique spatiale de la jeune Algérie indépendante visait en priorité la sauvegarde de l'unité territoriale, fragilisée par la guerre. Les disparités entre ville et campagne continuèrent en s'aggravant, d'autant plus avec l'application du programme économique triennal (de 1966 à 1969) qui consistait dans une politique d'industrialisation. Les migrations qui ont marqué cette période étaient plus dirigées vers les villes algériennes que vers la France. Le bouleversement des rapports homme/terre et la destruction massive de la campagne durant la guerre ont créé dans la campagne une certaine dépendance à la ville. Ainsi la politique d'industrialisation, caractérisée par une centralisation des investissements dans les villes, a généré un flux important de demandeurs d'emploi issus majoritairement du milieu rural. Au lieu de rééquilibrer la campagne algérienne post-indépendance, par la réintégration de l'agriculture, l'État s'était consacré au développement industriel à l'instar des pays socialistes Est-européens.

L'intérêt de l'État pour son espace rural s'était plus manifesté au début des années 1970, ce qui aboutit à la révolution agraire (17 juin 1972). Cette politique avait pour objectif le

développement de la campagne algérienne : sur le plan social, par la construction des villages socialistes ; sur le plan économique par la relance de l'agriculture.

Malgré les efforts et investissements de l'État pour réordonner l'espace rural, les migrations vers les villes continuèrent et celles-ci connurent, entre autres conséquences, l'expansion des bidonvilles. L'espace rural, quant à lui, ne se développait pas tel que la politique agricole l'avait planifié.

L'exode des ruraux algériens n'était pas un déplacement banal de population chassée par une cause extérieure (P. Merlin et F. Choay, 2000) et cherchant à améliorer leurs conditions de vie (R. Brunet, 1992), mais il répondait à une cause intérieure appelant à modifier tout leur mode de vie. L'exode n'est pas qu'un simple déplacement spatial, c'est tout un processus de mutations socioculturelles avec des impacts plus ou moins directs sur l'espace d'origine et celui d'accueil. L'émigration des ruraux algériens vers les villes n'est pas née avec la guerre ou avec la période d'après guerre ; c'est la conséquence d'une mutation progressive du mode de vie rural. La campagne algérienne n'avait pas uniquement besoin d'améliorer une situation précaire à celle de moins précaire. Le citoyen rural algérien comparait son mode de vie à celui de la ville avoisinante, ou avec celui de la ville européenne, pour ceux qui y ont vécu. La nouvelle appréciation de l'espace rural est donc la séquelle des comparaisons villes/campagnes que les premiers émigrés ont introduites dans la société traditionnelle. La conscience des disparités (P. Bourdieu, A. Sayad, 1964) entre l'espace vécu et l'espace convoité a accéléré l'urbanisation des espaces ruraux. De nos jours, les campagnes algériennes se sont complètement urbanisées dans leur mode de vie, à l'instar des campagnes françaises (H. Mendras, 1992) et l'on assiste à une mutation des espaces ruraux.

Bien que ses études sur l'émigration des algériens, notamment des Kabyles, se soient intéressées aux déplacements vers la France, les approches d'Abdelmalek Sayad¹⁰¹ sont transposables, pour une partie d'entre elles, aux migrations internes. « Que ce soit vers la grande ville avoisinante ou vers la France, l'agriculteur était mandaté par sa famille [...] pour une mission bien précise » (A. Sayad, 1999), celle d'envoyer des fonds pour préserver cette même terre qu'il a quittée ; l'émigration selon Sayad était la source principale, sinon exclusive, des revenus monétaires qui circulaient en milieu rural, « elle a contribué à diffuser plus largement l'esprit de calcul corrélatif de l'usage de la monnaie et [...] à transformer la

¹⁰¹ Abdelmalek Sayad, a consacré sa vie à l'étude sociale comportementale des émigrés (et immigrés), notamment algériens.

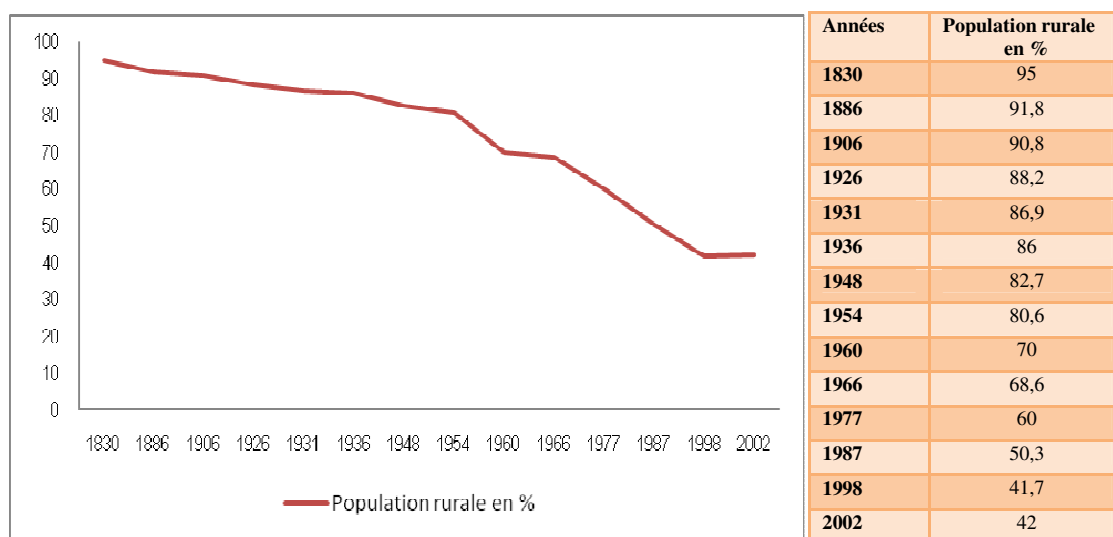
vie paysanne » (1990). Entre la première génération de migrants et celles qui s'en suivirent, l'esprit paysan avait disparu et l'émigration devenait une entreprise individuelle alors qu'elle était une mission pour un but bien précis. Le nouveau migrant refusait l'ancienne société traditionnelle qu'il avait laissée derrière lui, même les relations familiales ont été bouleversées, le jeune ouvrier de chez Renault ou Berliet (Isnard, 1966) voyait d'un autre œil l'autorité parentale et les relations sociales qui le liait à son territoire.

À partir des années 1950, la diffusion de la nouvelle perception territoriale s'était accélérée avec le surcroît du flux migratoire vers les villes. Subséquemment, les ruraux de l'Algérie indépendante ne demandaient pas que leurs villages soient refaits à leur ancienne image, mais à celle des agglomérations urbaines.

Les écarts socio-économiques entre les zones rurales et les agglomérations urbaines se sont réduits durant les années 1980, mais les besoins de la population ont également nettement changés du fait de l'élévation du niveau de vie en Algérie. La décennie des années 1990, marquée par les problèmes de sécurité notamment dans les zones rurales, ont accentué l'envie de partir (graphique 3.04). De nos jours, les campagnes se sont complètement urbanisées dans leur mode de vie malgré le retard en matière d'équipement, de matériel et de service.

Graphique 3.04 : Evolution de la population rurale Algérienne depuis 1830

Source : d'après COTE (1988), ESSOUIDI (1990), KATEB (2003), ONS (2005)



Conclusion

Si l'on accepte que le développement de la conscience des disparités (Bourdieu, Sayad, 1964) produite principalement par les migrations, soit la cause principale du déracinement de la campagne algérienne, la Grande Kabylie connaîtrait alors le rural le plus *déruralisé*.

En effet, la Kabylie a fourni plus d'émigrés que n'importe quelle autre région de l'Algérie (carte 6.04), et cette ouverture au monde extérieur a engendré une distance culturelle entre le campagnard kabyle et sa terre. Cela n'est, bien sûr, pas dû exclusivement aux effets du déracinement spatial, les faibles capacités productives de la terre ont aussi encouragé les nouveaux rapports entre celle-ci et les campagnards. Aujourd'hui les villages kabyles sont devenus des villages dortoirs et leur économie est fondée d'avantage sur le commerce, l'administration et l'industrie. Pourtant la région dispose d'importantes potentialités en agriculture.

Engendrée à l'origine par l'ouverture culturelle, la nouvelle perception de la pauvreté et du confort a produit de nouvelles distances qui se sont manifestées par un enclavement spatial. Cela témoigne de la fragilité des distances cognitives : l'ouverture ne génère pas nécessairement une autre ouverture. Comme tout phénomène systémique, les conséquences des interactions entre les distances cognitives ne sont pas toujours linéaires ni prévisibles. L'ouverture au monde occidental était supposée renforcer le rattachement à la terre, mais elle a évolué pour devenir un facteur de distanciation.

Chapitre 4

Le militantisme kabyle : quand l'enclavement est d'abord un processus de mise à distance cognitive

« (...) Il s'agit de revendications citoyennes dictées par la situation générale de l'Algérie faite de misère sociale, d'indigence culturelle ou de déni identitaire. (...) Nous voulons un drapeau? Celui de l'Algérie digne et fière. De ses hommes, de ses richesses, de son histoire et de sa diversité. Nous voulons une langue nationale? Oui! Tamazight, à côté de l'arabe avec laquelle elle pourra trouver son épanouissement dans un enrichissement mutuel. Nous voulons un pays? Oui! De Maghnia à Tébessa, de Tindouf à Tamanrasset. Ce que nous ne voulons pas? C'est le gendarme qui tue en Kabylie et mutile ailleurs. Ce que nous ne voulons pas, ce sont les bidonvilles de Tizi et les grottes habitées de Ghoufi dans les Aurès. »

C.A.D.C.¹⁰² de Tizi-Ouzou (01.06.2001)

Dans le chapitre précédent, nous avons vu comment le facteur culturel agit sur l'économie, qui à son tour affecte l'enclavement spatial. Dans ce chapitre nous aborderons un autre aspect de la complexité des interactions systémiques des facteurs de l'enclavement : l'évolution des distances cognitives.

Un regard objectif sur les données sociopolitiques de l'Algérie contemporaine pousse à admettre que la Kabylie possède une spécificité que l'on ne trouve pas dans toutes les régions du pays. Ainsi que l'ont montré de très nombreuses manifestations et protestations depuis 1962, cette région est la seule où il existe un mouvement culturel et identitaire revendicatif puissant et persistant, ayant un ancrage populaire indiscutable.

Choisissant la voie de la revendication politique et sociale pour leur quête d'ouverture culturelle, ces derniers se sont vus enfermés dans, et par, leur idéologie. Paradoxalement, les années de militantisme pour lever les distances cognitives qui séparaient les kabyles du reste des Algériens ont provoqué de nouvelles distances.

Comment ces distances sont-elles générées? Par quel processus bascule-t-on d'une situation d'ouverture à un état de fermeture? La réponse à ces questions résiderait dans l'évolution du militantisme kabyle.

¹⁰² Coordination des Aarchs daïras et communes.

4.1. Naissance de la question kabyle, signe de fermeture identitaire ?

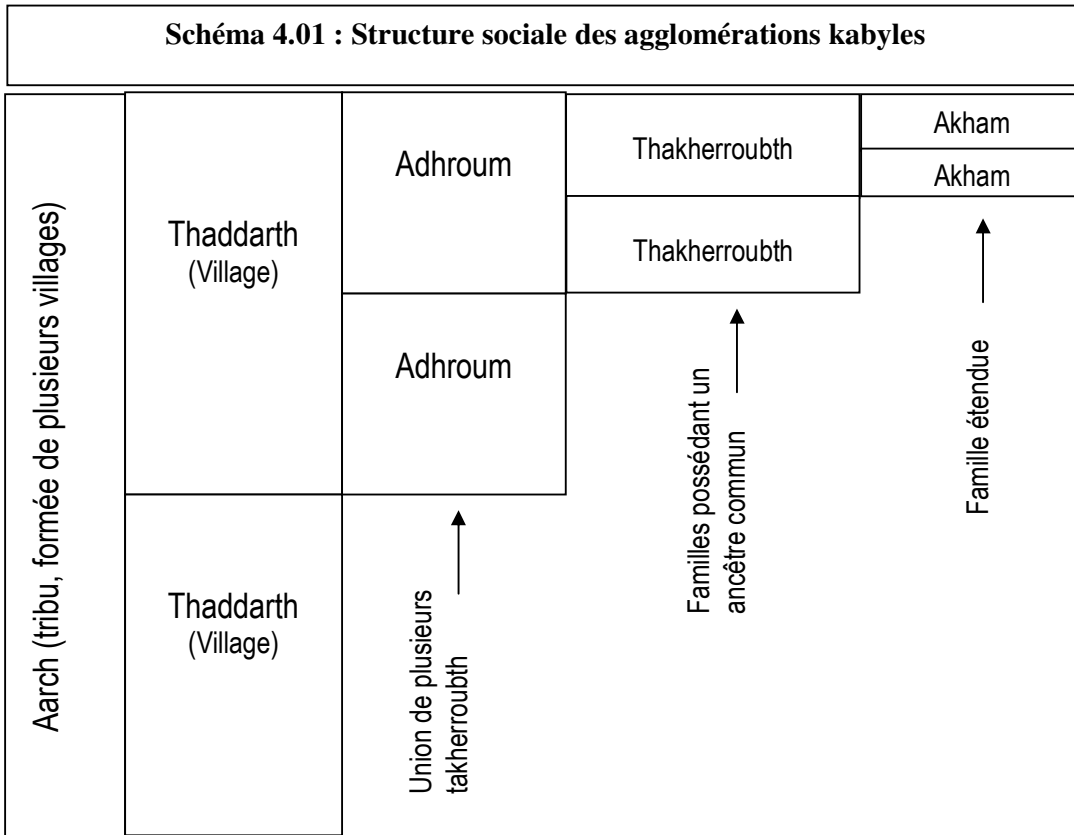
4.1.1. Aperçu sur l'organisation sociale et politique de la Kabylie

Avant de parler des spécificités politico-culturelles qui caractérisent la Kabylie, nous proposons ce bref aperçu de l'organisation sociale de la société kabyle. Même si la structure que nous allons exposer a partiellement ou totalement disparu à travers les différentes structurations administratives, depuis la création de l'État algérien contemporain, nous allons voir, par la suite, que les Kabyles, attachés à leur culture ancestrale, font revivre bon nombre de ces anciennes organisations.

4.1.1.1. L'organisation sociale

Du nom même que les Kabyles attribuent à leur région « *thamourth n Leqbayel* », qui signifie « la terre, la patrie ou le pays des kabyles », se manifeste une importante territorialisation qui constitue le noyau du mouvement identitaire actuel. Jusqu'au siècle dernier la société kabyle était structurée de façon à protéger l'unicité du groupe. Elle s'organisait en cercles concentriques de fidélité. Son centre est la famille étendue *Akham*, qui est la plus petite cellule sociale. Elle ne se réduit pas seulement, comme c'est le cas maintenant, au groupe des époux et de leurs descendants directs, mais rassemble tous les agnats (parents descendants de la même souche masculine), de sorte que plusieurs générations sont réunies sous l'autorité d'un seul chef. Le regroupement spatial de la famille, consolide la cohésion du groupe (les maisons des descendants d'un même ancêtre sont regroupées autour d'une cour commune).

Les *Akham* regroupés forment *Thakharroubth*, dont les membres possèdent un ancêtre commun, qui remonte à la quatrième ou à la cinquième génération. *Adhroum* (nommé aussi *Çoff*) est un groupe plus large encore. Il est formé d'un nombre variable de *Thakharroubth*. Plusieurs *Idharman* (pluriel d'*Adhroum*) composent le village *Thaddarth*, un grand *Adhroum* à lui seul peut constituer un village (Ait Ferroukh et Fares, 1993) (schéma 4.01). Les villages se rassemblent ensuite en tribu : l'*Aarch*, dont tous les membres portent collectivement le nom : les « Untel », Aït ou Ath, « fils d'Untel » (Béni, en arabe) (Camille Lacoste-Dujardin, 2001).



© H. YESGUER. CIRTAL UMR IDEES
6266 du CNRS.2009

La Grande Kabylie compte un nombre important de tribus ancestrales dont la majorité est située au sud du massif central et dans le Djurdjura. Pour avoir plus de puissance et plus d'influence (durant les guerres et conflits), les tribus se regroupent en confédérations (carte 4.01).

Les tribus se partageaient les mêmes souks, et leurs représentants (ainsi que ceux des confédérations pour les tribus confédérées) se réunissaient en cas de guerres ou de conflits.

Carte 4.01 : Organisation tribale et confédérale de la Grande Kabylie
au début du XIX^e siècle



(Source : Alain Mahé. Histoire de la Grande Kabylie, XIX^eme-XX^eme siècles. 2001)

Cette structuration solide, basée sur le regroupement familial, rend difficile sinon impossible l'intégration d'un étranger¹⁰³. Toutes les tribus se connaissent et on ne s'identifie avec son nom de famille que pour les démarches administratives. Ainsi, à l'intérieur de *Thakherroubth* on s'identifie par son *Akham*, sur l'échelle du village on s'identifie par *Thakherroubth* et à l'échelle régionale on s'identifie par sa tribu. Un étranger qui n'appartient pas à cette structure ne peut pas s'y installer, et un natif de Kabylie ne peut pas se détacher de cette construction sociale qui fait de lui un membre à part entière d'une

¹⁰³ D'où quelques comportements sociaux ségrégationnistes comme les mariages interraciaux (entre kabyles) et le déshéritage des femmes. Pendant longtemps, et jusqu'à aujourd'hui dans quelques villages, donner une terre à une femme signifie l'introduction d'un étranger au sein de la famille.

grande famille : n'importe où et à n'importe quel moment, on restera toujours « un fils d'Untel ». Ce comportement social persiste même en cas de migration à l'étranger. Les personnes originaires de la même tribu s'identifient toutes par leur village, les gens du même village s'identifient par leur thakherroubth, et ainsi de suite.

4.1.1.2. L'organisation politique

Pour protéger l'organisation sociale, les kabyles ont toujours su ériger les politiques nécessaires. Dans chaque village, *Tajmaat*, la *Djemââ* en arabe, l'« assemblée villageoise » était l'organisation politique qui administrait la vie communale. Le conseil du village kabyle est désigné par consensus, pour une courte période (au moins une année), il est assisté de représentants des différentes parties du village au sein de *Tajmaat*, l'instance collégiale du village (Redjala, 1980). Le plus souvent les villages se fédèrent à d'autres villages pour constituer des douars (Morizot, 2003). *Tajmaat*, était constituée de tous les citoyens en âge de porter les armes, les femmes, les enfants et les étrangers étaient exclus du débat (actuellement sont admis dans *anejmou'* (la réunion plénière) tous les hommes majeurs résidant le village, (la présence est obligatoire sous peine d'amende). Cette instance assurait le respect des règlements en vigueur, abrogeait les anciens et en édictait de nouveaux ; elle décidait de l'impôt et de la guerre, administrait les biens de mainmorte et exerçait sans partage le pouvoir judiciaire. Par délégation, elle se déchargeait de l'exercice de ces pouvoirs sur un chef de l'exécutif appelé, suivant les régions, *Lamin* (homme de confiance), *Amukran* (ancien, dignitaire), élu par tous les citoyens majeurs réunis en assemblée plénière. Le chef de l'exécutif assurait la mise en application des décisions. Il était assisté dans ses fonctions par un *Oukil* et des *Tamen*. L'*Oukil*, généralement recruté au sein du parti hostile à celui du *Lamin*, gérait la caisse publique et contrôlait les agissements du chef de l'exécutif (Lasheb, 2001).

Pour sauvegarder leurs institutions ancestrales contre « les vellétés centralisatrices des dynasties maghrébines, les kabyles ont pris l'initiative d'arabiser les noms de leurs instances villageoises » (Chaker, 1998), mais sans laisser les arabes s'introduire dans leurs assemblées toujours interdites aux étrangers. Pendant longtemps, les *Tajmaât* kabyles ont réussi à doubler les institutions administratives : on expose d'abord son problème à *Tajmaât*, et si celle-ci n'arrive pas à le résoudre on dépose plainte auprès de l'administration¹⁰⁴. Cette

¹⁰⁴ La gendarmerie, dans les zones rurales.

pratique est toujours d'actualité, nous avons même assisté à plusieurs assemblées, dans lesquelles étaient discutées des affaires d'ordre organisationnel, social et même politique.

La spécificité de ces assemblées réside dans le fait qu'elles peuvent dicter leurs propres lois, parallèlement à la réglementation en vigueur dans le pays, et chacun est tenu de les respecter. Cette caractéristique consolide le mouvement citoyen en Kabylie et le revêt d'une allure d'auto-fermeture. En effet, la substitution d'une instance locale à l'État peut véhiculer une double incompréhension : par les autorités qui la perçoivent comme anticonstitutionnelle et séparatiste, et par une part de la population kabyle qui voit en cette substitution une forme d'indépendance et d'auto gestion.

4.1.2. Genèse du mouvement kabyle... le faux départ

4.1.2.1. La crise berbériste de 1949

La première fois que la « question berbère » à vu jour c'était en 1949, avec « la crise berbériste » qu'a connu le MTLD¹⁰⁵ de Messali Hadj. L'origine de cette crise, déclenchée à Paris en 1949, est l'initiative d'un militant nommé Rachid Ali Yahia. Cet étudiant en droit avait fait voter, au comité fédéral du MTLD, une motion qui mettait en cause le principe de l'Algérie arabo-islamique et qui défendait le principe de l'Algérie algérienne (S. Chaker, 1994). Approuvée par 28 voix sur 32, cette motion engendra un conflit irréversible dans les relations entre les berbères et les non-berbères. Le vote s'étant déroulé à huis clos et sans le consentement de tous les militants, « cet acte va être considéré comme un véritable désastre par les militants berbères plus modérés et engagés dans l'action nationaliste en Algérie. » (K. Slimani-Direche, 1997. p 63).

Cette crise n'avait pas dépassé la sphère intellectuelle du mouvement (S. Chaker, 1994 ; H. Ait Ahmed, 1989 ; M. Ait Kaki, 2002), car au-delà des antagonismes politiques, les Algériens, notamment les kabyles, luttaient seulement pour l'indépendance. Cependant, les répercussions de cette crise politique apparaîtront dans l'Algérie indépendante, où à chaque revendication politique, culturelle et même sociale, les Kabyles seront soupçonnés de séparatisme et d'antinationalisme.

¹⁰⁵ Mouvement pour le triomphe des libertés démocratiques.

Dans ses mémoires, Hocine Ait Ahmed¹⁰⁶ (1983) commente les conséquences de la « crise berbériste » en déplorant le fait que « la Kabylie traînera, il faut dire les choses comme elles sont, la casserole du berbérisme avec toutes les connotations irrationnelles négatives et ironiques attachées à la fonction d'épouvantail. Il y a comme ça des grains de sable, des personnages insignifiants qui entraînent dans la vie politique des conséquences démesurées. » (p.177).

Dans le climat général de lutte politique et militaire quelques années plus tard, la crise de 1949 n'a pas eu un grand impact immédiat. Cependant, ses conséquences ont commencé à se faire sentir dès l'indépendance de l'Algérie.

4.1.2.2. Insurrection de 1963, ultime preuve du séparatisme kabyle ?

Pendant l'été 1963, l'Algérie a connu de fortes manifestations. Aggravée par une guerre longue et ruineuse, la situation économique héritée de la colonisation exigeait la mobilisation de toutes les énergies et de toutes les compétences nationales. Au lieu de cela, le gouvernement en place mène une politique de plus en plus autoritaire et répressive. L'Assemblée constituante algérienne, qui avait la mission de donner une constitution au pays, s'est vue retirer cette tâche. C'est en effet le FLN qui a élaboré une constitution avant de la présenter à l'Assemblée et de la faire adopter par référendum le 8 septembre 1963 (Ait Ahmed, 1983).

Plusieurs partis politiques (dont des non kabyles) à l'époque, étaient contre cette constitution qui limitait considérablement les libertés et la démocratie :

- le parti de la révolution socialiste (PRS) créé par Mohamed Boudiaf ;
- l'union pour la défense de la révolution socialiste (UDRS) dirigé par Krim Belkacem ;
- le front des forces socialistes (FFS) de Hocine Ait Ahmed.

Pour manifester son mécontentement, le front des forces socialistes (FFS) avait organisé une marche dans toute la Kabylie qui finit en meeting dans la ville de Tizi-Ouzou. Bien que ce genre de manifestation fût interdit par la constitution, le mouvement était massivement suivi

¹⁰⁶ A cette époque (1948-1949) Ait Ahmed était le chef de l'organisation secrète (OS) le bras armé du MTLD.

par la population. Même l'armée, s'était impliquée. Le commandant de la région militaire VII¹⁰⁷ (la Kabylie), était le colonel Mohand Oulhadj, l'une des figures emblématiques de la révolution. Après s'être mis d'accord avec son compagnon de lutte Hocine Ait Ahmed, il a accepté d'impliquer son armée dans le conflit. Ce dernier expliquera plus tard, dans ses mémoires (1989), que cette implication avait pour but de cadrer la Kabylie, afin de permettre la réussite de la manifestation « sans verser la moindre goutte de sang ».

Le pouvoir central de l'époque, sous la présidence d'Ahmed Ben Bella, voyait en cet acte une manœuvre politique et militaire à objectif séparatiste. Pour affirmer la souveraineté de l'État, la Kabylie fut assiégée par l'armée nationale, qui avait réussi à reprendre le contrôle de la situation. Cependant, la crise a fait des centaines de morts (S. Chaker et S. Doumane ; 2006). Ait Ahmed fut arrêté et condamné à mort, avant de s'évader et de s'enfuir vers la Suisse en 1966.

Concernant les raisons de cette insurrection, Ait Ahmed et le colonel Oulhadj, principaux protagonistes de l'insurrection, déclaraient dans une interview accordée à la télévision française en 1963¹⁰⁸, qu'ils luttèrent seulement et exclusivement pour la démocratie et les droits du peuple et qu'en aucun cas ils ne souhaitaient une guerre civile séparatiste. Le Colonel Oulhadj déclarait qu'il avait pris les armes « (...) Pour défendre la dignité et l'honneur des moudjahidines, des militants, qui sont actuellement (en octobre 1963) dans l'angoisse et dans l'incertitude. Des moudjahidines, des militants, après avoir lutté pendant huit ans se trouvent actuellement sans logement, sans pension, sans travail et beaucoup d'eux se trouvent dans des prisons. (...) Je ne veux pas faire couler de sang entre Algériens, je l'ai évité déjà, je continuerai à l'éviter... ». Hocine Ait Ahmed quant à lui, affirmait, dans la même interview : « (...) aujourd'hui que nous avons atteint un seuil à partir duquel ou c'est la fascisation, c'est à dire la mort, la misère morale pour notre peuple, la misère sociale qui doit nécessairement suivre cette misère morale, ou bien la résurrection de notre révolution... ».

Dans leurs déclarations, les deux chefs de la mutinerie, ne laissaient supposer aucun régionalisme. Les revendications selon eux étaient nationalistes, démocratiques et sociales. Cependant, une question demeure posée : ce soulèvement de 1963 ne traduirait-il pas « les ambitions politiques d'un jeune mouvement (le berbérisme) en quête de légitimité » ?

¹⁰⁷ Pendant la guerre, la Kabylie portait le nom de 3^{ème} région. C'est après l'indépendance et la restructuration de l'Armée qu'elle est devenue 7^{ème} région.

¹⁰⁸ <http://fr.youtube.com/watch?v=bqSMhrMN488> (visité le 28/01/2009 à 20h30).

(M. Ait Kaki, 2004). Les déclarations à la télévision française n'auraient-elles pas l'objectif de mobiliser l'opinion française, l'État français ou les Algériens qui vivaient en France ? Salem Chaker et Saïd Doumane (2006), voient qu'en tout état de cause et en « dépit de la relative discrétion et de l'ambiguïté du FFS et d'Ait Ahmed lui-même sur la question berbère, la révolte armée de 1963 n'a probablement été possible que parce qu'elle s'appuyait sur une région qui se percevait comme une minorité agressée et (politiquement) dépossédée d'une victoire (l'indépendance) dont elle s'estimait l'acteur principal. ».

Dès l'automne 1963, la Kabylie était dans une relation de tension ouverte quasi-permanente avec le gouvernement algérien. Manifestations, grèves, grèves scolaires, affrontements, émeutes et arrestations rythment les relations entre la région et les autorités. Ces mouvements récurrents qui, de toute l'Algérie, ne caractérisent que la Kabylie constituent-ils un signe d'enclavement culturel et politique ? Avant de répondre à cette interrogation capitale, il est essentiel d'analyser le mouvement revendicatif kabyle depuis les incidents de 1963. En effet, tenter de répondre à cette question c'est prendre position par rapport à l'auto enclavement de la Kabylie ou à la politique du gouvernement algérien à isoler cette région. Nous estimons important d'exposer les principaux événements qui ont marqué la région de la Kabylie, depuis l'indépendance jusqu'aux événements du printemps noir.

4.1.3. Conséquence des événements de 1963, protectionnisme étatique ou enfermement culturel ?

Retracer le parcours de la lutte des Kabyles depuis l'indépendance de l'Algérie n'est pas une tâche facile. La région de la Kabylie a connu tellement de mouvements de protestations et d'émeutes, que seul un ouvrage pourrait contenir tous les faits. L'enquête de l'historien Ali Guenoun permet de préciser davantage la chronologie des événements qu'a connus la Kabylie¹⁰⁹ (G. Perville, 2008). Dans les quelques pages à venir, nous n'allons reprendre que les mouvements les plus significatifs. Certains peuvent paraître sans grande importance, mais dans le climat qui régnait depuis longtemps en Kabylie, la multiplicité de ce genre d'évènement produit, par un effet boule de neige, des situations de crise comme celle de 1980, de 1988 et de 2001.

¹⁰⁹ Guenoun Ali (1999). Chronologie Du Mouvement Berbère, 1945-1990 : Un Combat Et Des Hommes.

Même sous le régime du président Boumediene (1965-1978) le militantisme kabyle a toujours été présent. En Juin 1974, le jour de la fête des cerises à Larbaa Nait Irathen, de fortes manifestations ont éclaté en raison du remplacement de plusieurs chanteurs kabyles par des improvisations de chanteurs en arabe. La police et les gendarmes n'ayant pu contenir les manifestants, le maire devra faire appel à l'armée pour rétablir le calme. Comment un simple changement de programme a pu provoquer des émeutes sanglantes ? L'analyse de ce genre d'événements requiert une vision d'ensemble. Ainsi, si l'on remonte quelques années plus tôt on notera le cumul d'une multitude de mesures vexatrices envers les kabyles :

- en 1969, lors de l'ouverture du premier festival culturel panafricain à Alger, le pouvoir a interdit à la chanteuse et romancière berbérophone Taos Amrouche ainsi qu'à d'autres chanteurs berbérophones de représenter l'Algérie ;
- en janvier 1971, le groupe universitaire berbérophone « le cercle d'études berbères » est dissout ;
- en 1973–1974, disparition de la discipline "ethnologie" de l'Université et l'enseignement du berbère n'est prévu dans le cadre d'aucun des modules des nouvelles licences de lettres ou de langues ;
- en 1974, des mesures administratives sévères ont été instaurées, comme celle qui interdisait l'enregistrement de prénoms autres qu'arabes et musulmans à l'état civil, et qui excluait toute une série de prénoms berbères¹¹⁰.

Ainsi, les émeutes de 1974, peuvent apparaître comme une réaction à plusieurs années de musèlement culturel. L'isolement de la langue kabyle et son « assignation à domicile » avait pour objectif d'accélérer l'assimilation des Kabyles au reste de la population algérienne, ce qui éviterait un nouveau soulèvement comme celui de 1963. Mais, les mesures « enclavantes » à l'encontre de la culture et de l'identité berbères ont produit l'effet inverse à celui souhaité par le gouvernement : elles ont renforcé la distance cognitive entre les populations algériennes.

Les émeutes de 1974 représenteraient alors un refus d'enfermement culturel. Mais elles peuvent également cacher une forme de rejet d'ouverture et d'auto enclavement. La politique du gouvernement pendant la décennie 1963-1974, a créé chez les Kabyles un sentiment

¹¹⁰ Les services de l'État-civil disposent d'une liste exhaustive de prénoms autorisés. Aujourd'hui les mesures se sont assouplies vis-à-vis des noms berbères, mais les noms occidentaux sont toujours interdits.

d'injustice. Qu'elle soit motivée par une détermination d'enfermement et d'étouffement ou par une volonté d'intégration et d'ouverture, la politique de protectionnisme national, a engendrée une double distanciation : politique avec le gouvernement, et culturelle avec la culture arabe.

Or, ce type de mesure a été reconduit. Par exemple, le 16 Avril 1976, le chef de l'État déclara inscrire la mission du système éducatif dans le cadre « des valeurs arabo-islamiques et de la conscience socialiste »¹¹¹. Il décrit que l'enseignement serait assuré en langue nationale à tous les niveaux d'éducation et de formation et dans toutes les disciplines (A. Guenoun, 1999). Cette ordonnance, qui visait en premier lieu la langue française, mettait aussi fin aux espoirs et aux attentes des berbéristes¹¹².

Perçue comme davantage enclavante, cette décision a engendré un sentiment de mépris dans les milieux berbérophones, et la revendication se radicalisa. Les contestations se sont durcies après la promulgation de la Constitution et de la Charte nationale qui consolident l'arabisation. En effet, le 27 Juin 1976 la Charte nationale est adoptée par référendum. La politique culturelle s'attèlera, selon la Charte, à concrétiser un projet des plus urgents : la généralisation de l'utilisation de la langue arabe. Même les intellectuels non kabyles considéraient que ces nouvelles lois occultaient la culture berbère : le Parti de la Révolution Socialiste de Mohamed Boudiaf déclarait que : « Sur la question berbère, la Charte ne dit pas un mot. Voilà donc un texte qui se présente comme national et qui évacue complètement un problème auquel sont sensibles des millions d'Algériens. (...) Or la langue berbère existe. » (A. Guenoun, 1999). Les kabyles, quant à eux, ont perçu cette nouvelle politique culturelle comme abusive.

Toutes ces lois et mesures « protectrices » ou « enclavantes » semble être motivées par la peur du « wilayisme » et du séparatisme¹¹³, spécialement kabyle. En effet, dès la proclamation de l'indépendance, les révolutionnaires algériens avaient peur que les différentes wilayas militaires ne proclament leurs indépendances¹¹⁴. La révolte kabyle de 1963 aurait donc été perçue comme telle. Le « wilayisme », étaient condamné pendant la

¹¹¹ Déclaration faite dans une ordonnance, publiée au (Journal officiel de la république algérienne) JORA le 23 avril 1976.

¹¹² Militants de la cause berbère. Ce terme est utilisé pour enlever la connotation régionale relative à la Kabylie.

¹¹³ Les événements de Kabylie en 1963 ; « la correction de la révolution » ou renversement de Ahmed Ben Bella en 1965 ; tentative de coup d'État de Tahar Zebiri (chef d'État Major) en 1967.

¹¹⁴ Le général Ahmed Bencherif (révolutionnaire, commandant en chef de la gendarmerie nationale dans les années 1960) déclare au journal El Watan du 20 juin 2005, qu'après l'indépendance, le gouvernement algérien avait peur du « wilayisme » et de la « congolisation » de l'Algérie. Faisant référence à la crise congolaise qui a morcelait le pays de 1960 à 1965.

guerre (J. Rocherieux, 2001), et redouté après l'indépendance. Le militantisme kabyle représenterait donc une menace pour l'unité nationale. Mais, doit-on examiner les revendications linguistiques et identitaires des Kabyles comme une volonté régionaliste d'enfermement culturel et de repli communautaire ? Ne doit-on pas les considérer, au contraire, comme une dynamique d'ouverture et de rapprochement avec les autres algériens ? C'est ce que nous essayerons de déterminer.

4.2. Le militantisme kabyle. Difficulté d'appréciation de l'enclavement cognitif.

Depuis 1963 et jusqu'à la fin des années 1970 le mouvement revendicatif des kabyles se limitait à des actions non généralisées et qui ne duraient pas longtemps. Elles étaient très localisées, et s'éteignaient en quelques jours. Le relatif manque d'intérêt des médias nationaux pour la question, n'ont jamais permis aux revendications kabyles de dépasser l'espace régionale. Mais à partir des années 1980, avec « le printemps berbère » (1980) et le printemps noir (2001), la cause kabyle va prendre une nouvelle dimension.

4.2.1. Le printemps berbère de 1980. Entre ouverture et fermeture.

Le printemps berbère désigne l'ensemble des manifestations qu'a connues la Kabylie à partir de mars 1980. La cause directe de ce mouvement est l'annulation, par les autorités, d'une conférence de l'écrivain Mouloud Mammeri sur la poésie berbère ancienne. À la suite de cette interdiction, c'est toute la Kabylie qui s'est peu à peu embrasée. A partir du 11 mars et pendant plusieurs semaines le mouvement gagne toute la Kabylie : les enseignants, les étudiants, les lycéens, les hôpitaux, etc.

Le matin du 20 avril, dans la ville de Tizi-Ouzou, où le mouvement était le plus fort, les militaires envahissaient tous les lieux occupés par les manifestants (université, hôpital, usines). Les professeurs grévistes étaient arrêtés et tout le personnel de l'hôpital, médecins et infirmiers, était également arrêté et remplacé par des médecins militaires.

Au lieu de dissuader la population, cette preuve de force avait renforcé sa mobilisation et des émeutes virulentes avaient éclaté. Dès le lendemain et jusqu'à la troisième semaine du mois de mai 1980, toute la Kabylie avaient connu des mouvements quotidiens de protestation : marches, émeutes, grèves, etc. Ali Guenoun (1999) rapporte que des manifestants avaient saccagé toutes les enseignes et tous les panneaux écrits en arabe, jusqu'aux plaques portant les noms des rues.

Ces incidents anti-arabes ne peuvent que résulter de l'isolement et de l'enfermement cognitif que le gouvernement imposait à la population, notamment aux kabyles. La répression du 20 avril, avait permis à la population de base de s'exprimer en dehors du cadrage politique habituel : pas de slogan préparé à l'avance, pas de texte soigneusement écrit, et surtout pas d'élite politique pour cadrer les jeunes manifestants spontanément soulevés. Les années de répressions de l'identité berbère, et spécialement kabyle, ont engendré une méfiance de tout ce qui caractérise le régime et le pouvoir, dont la langue arabe. Par ces quelques agissements populaires, se dessine une volonté affichée de rupture, non pas avec le pouvoir uniquement, mais avec la culture arabe également. Dans le milieu populaire kabyle, l'éloignement cognitif entre les identités kabyles et arabes semble se dessiner. Cependant, dans les hautes sphères du mouvement politique berbère, on se réfère plus à la sagesse et à la raison qu'aux colères passagères des manifestants. Du 1er au 31 août 1980, les instigateurs du « printemps berbère »¹¹⁵ s'étaient réunis à Yakourene pour faire le bilan des événements et pour préparer un document comportant les revendications et les propositions du mouvement. Le document final appelé « la plate-forme de Yakourene¹¹⁶ » (cf. annexe 9) était présenté à la discussion au sein du Comité central du FLN. Ce document avait pour objet de « poser (...) clairement le problème de la culture en Algérie » (page 4). Ce problème s'articulait autour de quatre axes principaux :

1. la recherche d'une identité algérienne effective ;
2. la volonté de promouvoir les deux langues de la nation, Tamazight et Arabe algérien ;
3. la soif de la culture ;
4. le droit à la libre expression.

Les événements du printemps berbère vont donner de nouvelles dimensions aux manifestations populaires en Algérie (Djabi, 1994). À côté des revendications linguistiques, étaient soulevées la dimension populaire de la culture et l'exigence de la liberté d'expression dans tout le territoire algérien. Bon nombre de revendications insistent sur le rapprochement culturel entre l'arabe et le berbère. Maxime Ait Kaki (2004), voit dans l'insistance des séminaristes de Yakourene sur l'arabe algérien, un signe de fermeture et de « ségrégation linguistique » avec une « volonté de dénier toute essence arabe chez l'Algérien ».

¹¹⁵ Un grand nombre de militants du Mouvement culturel berbère (MCB) et de démocrates, composé de spécialistes en histoire, sociologie, linguistique, cinéma...

¹¹⁶ Le rapport de synthèse de séminaristes est consultable en ligne sur : <http://soummam.unblog.fr/files/2009/04/sminairedeyakourendossierculturelaout1980.pdf>. (Dernière consultation : le 22/06/2009).

Contrairement à cette approche, nous soutenons que la diffusion de l'information en arabe populaire, tout en préservant l'arabe classique, est un signe d'ouverture, surtout quand on sait qu'une part conséquente du peuple algérien est analphabète¹¹⁷. Aussi l'association de la revendication de l'arabe algérien à celle du berbère, enlèverait toute connotation régionale, et accorderait à la plateforme de Yakourene une visibilité nationale.

Loin d'avoir une vision régionaliste réduite des événements qui ont secoué la Kabylie, cette plate-forme semble s'aligner avec les principes du nationalisme kabyle. Les rédacteurs du document n'ont pas évoqué la question kabyle, ils ont préparé un dossier fédérateur dans lequel chaque algérien peut se reconnaître. Contrairement à ce que laissent penser quelques berbéristes ou politologues, l'élite kabyle n'a jamais entrepris de mouvement radical visant à casser l'unité nationale¹¹⁸. La plate forme de Yakourene présente les signes d'une résolution d'ouverture démocratique et culturelle du peuple kabyle. Paradoxalement, ces requêtes d'ouverture ont toujours été interprétées comme un signe d'isolement et de fermeture à l'égard de la culture arabo-musulmane et de la nation. Le 19 Décembre 1985, le Président Chadli Bendjedid dans un discours devant le congrès extraordinaire du FLN déclare : « Nous rejetons catégoriquement ce terme (berbérisme) qui nous a été accolé autrefois. Cette rengaine procède en réalité de mentalités rétrogrades, exacerbées par le colonialisme, au moyen de la politique de « diviser pour régner ». L'Algérie est une, et il m'a déjà été donné de dire que je suis un Algérien que l'Islam a arabisé, j'y crois et j'en suis fier (...) L'objectif recherché est donc de tenter de diviser la Nation... » (A. Guenoun, 1999). Le discours du président laisse paraître cette ancienne inquiétude du pouvoir à l'encontre d'un éventuel séparatisme de la Kabylie.

Même si le discours politique, soutenu par les militants de la cause berbère, conteste toute forme d'indépendantisme, certaines actions l'accréditent et renforcent l'ambiguïté de la question berbère. Cette situation conflictuelle dans l'appréhension de l'ouverture/fermeture de la population kabyle, renvoie à la subjectivité de la notion d'enclavement. Par leurs déclarations (Ait Ahmed (1989), Plate forme de Yakourene (1980)), les instigateurs des

¹¹⁷ Le taux d'analphabétisme en Algérie était de 26,5 % en 2005 et de 31,6 % en 1998. (Source : déclaration du ministre de l'éducation M. Benbouzid à la presse algérienne le 30/01/2005, rapportée par le quotidien « le jeune indépendant » du 31/01/2005).

¹¹⁸ Ferhat Mehenni, le porte-parole du mouvement autonomiste MAK, à déclaré en 2007 que les kabyles ont toujours commis l'erreur croire aux « grandes illusions algérienistes », selon lui les kabyles avaient plusieurs occasions de déclarer leur autonomie, l'une de ces occasions est le printemps berbère de 1980. Le politologue kabyle Maxime Ait Kaki (2004), quant à lui, réduit le séminaire de Yakourene à une simple discussion sur « la place du berbère en Algérie », il affirme même, sans aucun argumentaire à l'appui, que « le séminaire de Yakourene marque une nette déperdition nationalitaire par rapport aux discours berbéristes pionniers » p 98.

mouvements prônent l'ouverture par le rapprochement culturel avec les non kabyles ; les agissements, quant à eux, crédibilisent la théorie d'un soulèvement régional et d'une rupture culturelle et politique voire spatiale avec l'État algérien. La difficulté, sinon l'impossibilité, de quantifier une substance abstraite est à l'origine de l'ambivalence qui entoure les revendications des kabyles.

4.2.2. Du printemps berbère (1980) au printemps noir (2001), prémices de rapprochement culturel ?

Si l'on croit l'anthropologue Gilbert Grandguillaume, la revendication culturelle et identitaire des Kabyles est perçue comme un signe de fermeture. Selon lui, suite à l'insurrection de 1963, « les kabyles étaient accusés de trahir l'Algérie, l'islam, la langue arabe, alors qu'ils y adhèrent fortement » (G. Grandguillaume, 2001). Le peuple algérien, profondément attaché à son identité islamique, craindrait-il alors que la reconnaissance de l'identité berbère vienne se substituer à la première ? Cette hypothèse est écartée par plusieurs chercheurs (A. Mahé, 2001 ; G. Grandguillaume, 2001, etc.). Le sociologue et politologue Lhouari Addi¹¹⁹ explique que la culture en Kabylie fait partie du patrimoine arabo-islamique auquel ont contribué par le passé de grands savants originaires de la région, « que l'on se rappelle le rôle joué par les Kotamas -tribu kabyle- dans la dynastie fatimide au Caire, le rayonnement de la Qalâa des Béni Hammad ou encore l'influence politico-culturelle de la confrérie *Rahmania* » (Addi, 2002). Deux faits consolident ces propos : d'abord l'influence nationale de plusieurs érudits musulmans kabyles (El Mokrani, El Ouartilani, Abou Abdessalem, Abdelghani Aouisset, etc.), ensuite le nombre important de mosquées et d'écoles coraniques qui continuent à former des imams et des *Talba* de qualité¹²⁰. La pratique religieuse ne s'est jamais opposée à la spécificité culturelle et identitaire, les kabyles sont musulmans depuis le septième siècle¹²¹ et la cohabitation entre leur berbérité et leur islam ne se sont jamais heurtés (Ibnou Zakri, 1903, cité par Chachoua, 2001). Mais, les années d'oppression et de mauvaise information auraient renforcé l'éloignement culturel entre les kabyles et les arabes, engendrant une incompréhension réciproque que ni les médias ni l'école n'ont œuvré à lever.

¹¹⁹ Lhouari ADDI, Le Matin, 28 février 2002.

¹²⁰ *Talba* vient du mot *Taleb* « étudiant ». En kabyle *talba* est le nom que l'on donne aux gens qui apprennent et qui étudient le coran. Le concours de récitation du coran, organisée par la télévision algérienne en 2008, a été remporté par un kabyle de Tizi-Ouzou.

¹²¹ Oqba Ibn Nafi' (le conquérant de l'Afrique du Nord) est arrivée en Algérie en 681.

En effet, jusqu'à la fin des années 1980 la presse algérienne était monopolisée par l'État. La propagation d'informations sur les réclamations des kabyles aurait pu inciter d'autres régions à en faire autant, d'où la faible couverture médiatique de ces revendications. Quant à l'école, l'État a toujours voulu la préserver des idées régionalistes qui risqueraient de perturber l'unité nationale. Cependant, quelques berbéristes voient en ce protectionnisme de l'école un déni de la culture berbère. Le politologue Mouloud Idir avance même que « l'école algérienne se distingue par une « xénophobie culturelle » qui rejette tout ce qui est non musulman et non arabe. » (2007).

En tout état de cause, les mesures de fermeture culturelle prises par l'État, aurait créé une distance cognitive entre l'identité berbère et le nationalisme algérien, pourtant les deux ont toujours été indissociables. La liberté de la presse qui a suivi les réformes politiques¹²² de 1988, a contribué à lever l'ambiguïté qui entourait la question berbère. Cela pourrait constituer un élément explicatif à la propagation du mouvement contestataire de 2001, appelé « le printemps noir ».

4.2.2.1. Printemps noir, les faits déclencheurs

Comme le « printemps berbère » de 1980, le « printemps noir » est l'appellation donnée aux incidents violents déclenchés en Kabylie, entre avril 2001 et avril 2002. La cause de ces événements, est la mort suspecte d'un lycéen suite à une garde à vue dans les locaux de la gendarmerie de Beni Douala. Cet événement sera l'élément déclencheur de la plus violente insurrection que la région ait connue depuis 1963. Il provoquera aussi un bouleversement sociopolitique régional, qui s'étendra sur tout le territoire national.

La mort du lycéen, va susciter un fort émoi populaire, qui donnera naissance à plusieurs rumeurs soulevant la thèse de l'assassinat. Relatée par la presse privée, cette thèse envenimera davantage la révolte kabyle qui fera plusieurs morts.

Le président Abdelaziz Bouteflika est intervenu le 30 avril au soir à la télévision algérienne pour annoncer la création d'une commission d'enquête, ayant pour but d'élucider les circonstances des affrontements qui secouent la Kabylie depuis le 20 avril. Le président s'est également engagé à une "prise en compte" de la question identitaire berbère.

¹²² Le 5 octobre 1988, des émeutes sanglantes ont éclaté à Alger et dans plusieurs autres wilayas du pays. Suite à ces événements, le président Chadli Bendjedid annonce des réformes profondes. Il décide de faire un référendum pour le changement de la constitution algérienne. Le multipartisme et la liberté de la presse sont nés.

La commission d'enquête, présidée par le professeur Mohand Issad, un juriste kabyle, a rendu son rapport le 7 juillet 2001(cf. annexe 8). Ce dernier comportait tous les détails des événements ainsi que les causes. D'après ce rapport¹²³, la cause directe des évènements serait les bavures de la gendarmerie et du ministère de l'intérieur¹²⁴. Le ministre de l'Intérieur avait repris une fausse information et avait déclaré que la victime était un « délinquant de 26 ans », alors qu'il était lycéen et qu'il avait 19 ans. Le fait que celui-ci soit un lycéen n'empêchait pas qu'il puisse être un délinquant, mais venant du ministre de l'intérieur, cette déclaration supposait que ce dernier était mal informé sur toute l'affaire.

Les deux bavures, aggravées par les fausses déclarations des autorités, donnèrent lieu a une série d'émeutes virulentes dans toute la Kabylie (wilayas de Tizi-Ouzou, Bejaia, Bouira, et une grande partie des wilayas de Sétif et bordj Bou-Arredj).

4.2.2.2. Les revendications : au-delà de la question kabyle, une dimension nationale

L'incapacité des partis politiques traditionnels (le FFS et le RCD) à contenir les manifestants du printemps noir, a favorisé la renaissance des anciennes structures sociales *Tajmaat* (au niveau du village) et l'*Aarch* (tribus¹²⁵). Une organisation à l'échelle de la wilaya de Tizi-Ouzou était mise en place : la Coordination des Aarchs, daïras et communes (CADC) est née.

La CADC avait rédigé une liste de revendications (encadré 7.01) peu après le déclenchement du printemps noir (en mai 2001). Cette liste se compose de quinze revendications qui se résument sous quatre volets :

1. réparations dues aux victimes du printemps noir 2001 (1, 3, 5 et 14)
2. réparation par le châtement et la sanction (2, 4, 6 et 7)
3. revendications démocratiques et historiques (8, 9, 11 et 13)
4. revendications socio-économiques (10, 12 et 15)

¹²³ Les événements du printemps noir ont suscité beaucoup d'émotion dans l'opinion publique, la presse racontait les faits avec beaucoup de subjectivité, ce qui rendait difficile la filtration des informations. Bien que nous ayons consulté plusieurs articles de presse, le rapport ISSAD constitue la principale source officielle et recevable que nous avons utilisée.

¹²⁴ Selon le rapport, le jeune lycéen de 19 ans, avait reçu dans le corps, trois balles tirées en rafale par un gendarme. Devant la gravité de ses blessures, le jeune homme décède le 20 avril 2001. Le 22, à Oued Amizour, dans la wilaya de Bejaia, trois collégiens étaient interpellés par les gendarmes, sans motif claire qui justifie la garde à vue. Le 23 avril, l'inhumation du jeune lycéen avait provoqué des émeutes en série.

¹²⁵ Les Aarchs s'organisaient souvent en confédérations villageoises.

S'inscrivant dans la succession du mouvement de revendication kabyle, cette liste de réclamations reste fidèle au projet culturel, démocratique, social et nationaliste. La plate-forme d'El Kseur, comparée à celle de Yakourene de 1980, montre une prépondérance des revendications sociales et politiques. En effet, seul le huitième point évoque la question identitaire. Les slogans sont à 93% sociaux et politiques. Aussi, remarquons-nous que la pétition linguistique n'apparaît qu'en huitième position par rapport aux autres revendications. Cela indique que la plate-forme d'El Kseur est de portée nationale et non spécifique à une région. Sur l'importance de son contenu, le politologue et sociologue Lhouari Addi voit que, si certaines des revendications étaient satisfaites, elles « mettraient définitivement fin à la crise politique que connaît le pays depuis des années.» (2005).

Encadré 4.01 : PLATE FORME D'EL KSEUR¹²⁶

Nous, représentants des wilaya de Tizi-Ouzou, Bgayet, Bouira, Boumerdes, Sétif, Bordj Bouarerdj, Alger et le Comité collectif des Universités d'Alger, réunis ce jour 11 juin 2001 à la maison de jeunes Mouloud Feraoun d'El Kseur (Bgayet¹²⁷), avons adopté la plate forme commune suivante:

1. Pour la prise en charge urgente par l'État de toutes les victimes blessées et familles des martyrs de la répression durant les événements.
2. Pour le jugement par les tribunaux civils de tous les auteurs, ordonnateurs et commanditaires des crimes et leur radiation des corps de sécurité et des fonctions publiques.
3. Pour un statut de martyr à chaque victime de la dignité durant ces événements et la protection de tous les témoins du drame.
4. Pour le départ immédiat des brigades de gendarmerie et des renforts des CRS.
5. Pour l'annulation des poursuites judiciaires contre tous les manifestants ainsi que l'acquiescement de ceux déjà jugés durant ces événements.
6. Arrêt immédiat des expéditions punitives, des intimidations et des provocations contre la population.
7. Dissolution des commissions d'enquêtes initiées par le pouvoir.
8. Satisfaction de la revendication Amazigh dans toutes ses dimensions (Identitaire, civilisationnelle, linguistique et culturelle) sans référendum et sans conditions et la consécration de Tamazight en tant que Langue Nationale et Officielle.
9. Pour un État garantissant tous les droits socio-économiques et toutes les libertés démocratiques.
10. Contre les politiques de sous développement, de paupérisation et de clochardisation du peuple algérien.
11. La mise sous l'autorité effective des instances démocratiquement élues de toutes les fonctions exécutives de l'État ainsi que les corps de sécurité.
12. Pour un plan d'urgence socio-économique pour toute la région de Kabylie.
13. Contre TAMHEQRANIT (HOGRA) et toute forme d'injustice et d'exclusion.
14. Pour un réaménagement au cas par cas des examens régionaux pour élèves n'ayant pas pu les passer.
15. Institution d'une allocation chômage pour tout demandeur d'emploi à hauteur 50%SNMG.

Nous exigeons une réponse officielle, urgente et publique à cette plate forme de revendications

Ulaç smah ulaç¹²⁸

Le combat continue.

¹²⁶ Consultable en ligne sur : « http://www.aarach.com/plate_forme.htm ».

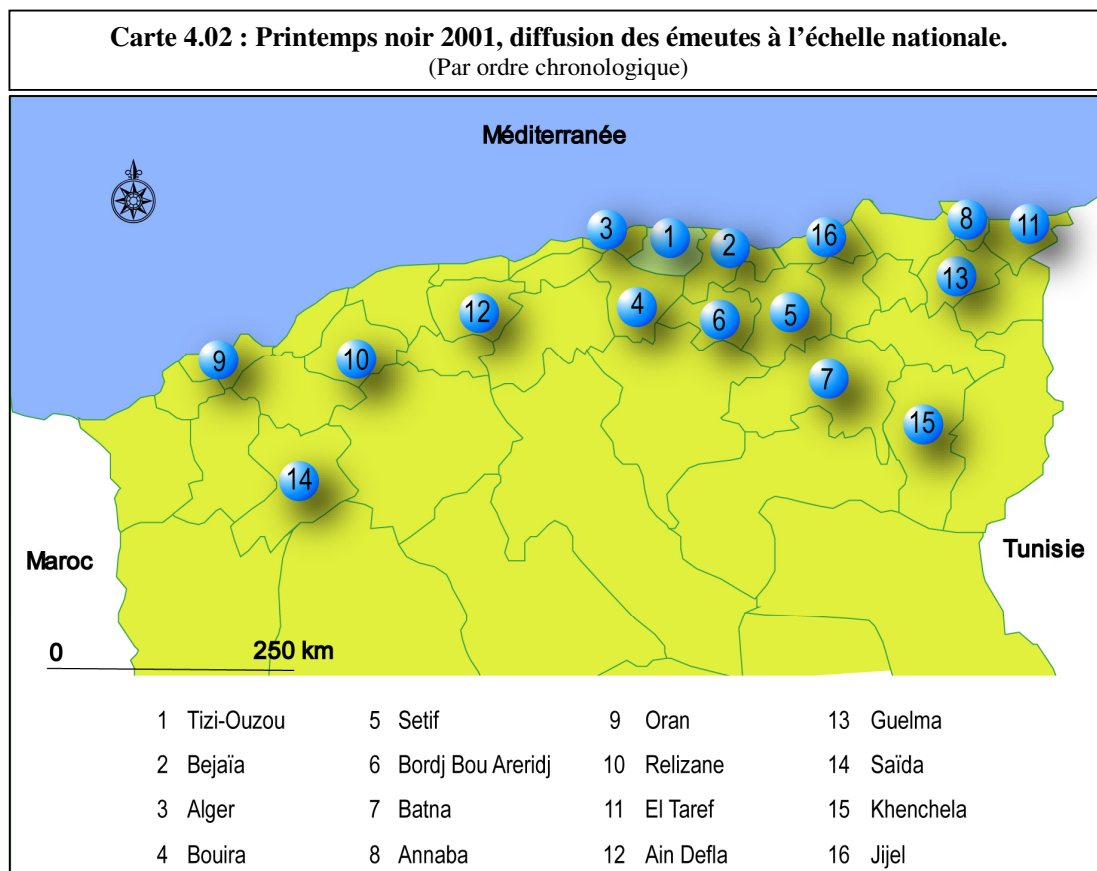
¹²⁷ Bejaia.

¹²⁸ Pas de pardon.

4.3. De la complexité du concept d'enclavement. Kabylie, ouverte et fermée à la fois

4.3.1. La généralisation de la lutte kabyle sur le territoire national. L'ouverture

Pour la première fois de l'histoire du militantisme kabyle, le mouvement de contestation se généralise dans tout le pays. Les revendications de la CADC semblaient être comprises dans leur globalité. Les marches et manifestations gagnaient plusieurs wilayas non kabyles, et concernaient toutes les catégories sociales : les femmes, les avocats, les lycéens et étudiants, les fonctionnaires, les journalistes... Ainsi le mouvement de protestation a touché 16 wilayas¹²⁹ (carte 4.02).



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Cette propagation pourrait témoigner de l'ouverture de la cause kabyle sur la scène nationale. Bien que la revendication identitaire ne soit reprise que dans les wilayas kabyles et à Batna¹³⁰, la population algérienne a reconnu la légitimité du militantisme kabyle. Que les

¹²⁹ L'Algérie en compte 48.

¹³⁰ Revendication reprise principalement par le Mouvement Culturel Amazigh (MCA).

causes de celui-ci soient politiques, culturelles ou sociales, la thèse d'une manœuvre politique à objectif séparatiste et antinationnaliste était écartée, du moins par la presse privée. Ce qui constituait un premier signe d'ouverture, et de rapprochement.

Ce qui conforte également le constat du rapprochement entre la Kabylie et les autres régions du pays, c'est la co-organisation de mouvements contestataires comme la marche d'Alger du 14 juin 2001 : cette dernière était organisée à l'appel de 14 wilayas : la coordination inter-wilayas des comités locaux de : Tizi-Ouzou, Bejaïa, Bouira, Boumerdes, Sétif, Bordj Bou Arreridj, Alger, avec le soutien des comités locaux de : Tlemcen, Batna, Djelfa, Oum El Bouagui, Biskra, Oran et Khenchela.

Comme nous l'avons mentionné, la liberté de la presse (depuis 1988) a facilité la diffusion de l'information et les requêtes de la population kabyle étaient comprises par le peuple algérien. Sauf que pour le gouvernement, la diffusion des émeutes témoignait de l'implication d'une « main étrangère » qui voulait déstabiliser le pays, thèse catégoriquement écartée par le rapport Issad. Ce type de comportement politique, soulève la question d'une volonté du pouvoir de jouer la carte « identitaire » pour cantonner la protestation à la Kabylie. En effet, face à la propagation des contestations, les ripostes gouvernementales consistaient à tenter de discréditer le mouvement kabyle sous la stigmatisation habituelle de séparatisme ethnique (Lacoste-Dujardin, 2001).

4.3.2. La radicalisation de la population kabyle : la fermeture

Malgré le caractère manifestement ouvert de la « plate forme d'El Keur », les relations entre le gouvernement et les représentants des Aarchs ont traversé plusieurs phases¹³¹ depuis le déclenchement des événements de 2001 :

- la première, qui a duré 4 ans, se caractérisait par la répression et la persécution des représentants ;
- la deuxième, celle de la reconnaissance publique où le pouvoir a changé d'attitude vis-à-vis de la région et ses délégués ;
- la dernière phase de 2004 à 2006, celle des négociations, ayant abouti à la signature de l'accord global en janvier 2005 et à la concrétisation d'une partie des exigences et

¹³¹ Source : site officiel des Aarchs : <http://www.aarach.com/>.

revendications, dont la reconnaissance de *Tamazight* (le berbère) comme langue nationale (mais pas encore officielle).

Le traitement politique et sécuritaire des manifestations par les autorités algériennes a envenimé les affrontements entre les émeutiers et les forces de l'ordre. La violence des émeutes avait engendré la perte tragique de plusieurs dizaines de personnes : pour les trois premiers mois d'émeutes (avril, mai, juin 2001), le rapport Issad indique un total de 51 morts, alors que, la ligue algérienne des droits de l'homme évoque le nombre de 91 morts¹³². Le gouvernement a relativement tardé à engager des négociations avec les représentants de la CADC, et avant que les négociations n'aboutissent à l'accord de 2005, la fermeté du pouvoir aurait poussé une partie de la population kabyle à la radicalisation. Le spécialiste de la question berbère Salem Chaker (2003), explique que la revendication linguistique berbère y a pris une forme ouvertement autonomiste. Selon lui, les événements de 2001 qui ont favorisé l'émergence du mouvement politique favorable à l'autonomie de la Kabylie : le MAK « Mouvement pour l'Autonomie de la Kabylie ».

Le mouvement pour l'autonomie de la Kabylie (MAK) est le plus radical des courants berbéristes. Il appelle à l'autonomie de la région vis-à-vis de l'État central algérien. Il est né le 5 juin 2001, durant la rébellion populaire. D'après son porte parole Ferhat Mehenni (2002), le MAK « est un mouvement d'essence démocratique et pacifique qui fonde son action sur les principes universels de tolérance et de respect des droits de l'homme et des droits des peuples ». Son seul et unique objectif est celui de la concrétisation de l'autonomie de la Kabylie. S'inspirant des modèles régionalistes sud-européens (espagnol et italien notamment), Ferhat Mehenni demande l'organisation d'une réforme institutionnelle pour promouvoir « une autonomie qui n'est ni une séparation, ni une indépendance, ni une sécession », mais une « voie de gestion différente de celle imposée par le pouvoir »¹³³. L'autonomie de la Kabylie est un statut politique particulier qui confèrera à la région les attributs d'un État-région dans le cadre de la République algérienne.

De tels mouvements existent certes depuis longtemps et ne cesseront d'exister, dans la Kabylie comme partout ailleurs, où des minorités sont présentes. Mais, le plus déterminant

¹³²Rapport : Algérie, la répression du Printemps Noir avril 2001-avril 2002. Edition et impression : FIDH. Dépôt légal avril 2002 / 330. (Consultable en ligne sur : <http://www.fidh.org/IMG/pdf/dz330f.pdf>). Aussi circule sur internet, une liste nominative de 116 morts pour la période allant d'avril 2001 à avril 2003 (<http://www.kabyle.com/archives/spip.php?article10715>).

¹³³ Pour plus de détail, voir le site officiel du MAK : <http://mak.makabylie.info/>

n'est pas l'existence de telles idéologies, c'est sa propagation de ses idées et le nombre de ses partisans. Or, dans la Kabylie, ni les partis politiques ni les organisations populaires (le mouvement des Aarchs) n'adhèrent à ce courant minoritaire (Chaker, 2003), et parmi la population il n'a eu que fort peu d'écho (Lacoste-Dujardin, 2001). Sur la scène politique, l'appel à l'autonomie de la Kabylie a suscité plusieurs réactions politiques négatives, en particulier du FFS. Répondant à Ferhat Mehenni, le premier secrétaire du FFS estime qu'il s'agit d'une « tentative de récupération très dangereuse des revendications citoyennes » et signale qu'à aucun moment dans les manifestations de Kabylie, les citoyens n'ont demandé son autonomie mais qu'ils ont toujours donné à leurs revendications une dimension nationale. Pour sa part, la porte-parole du parti des travailleurs, Louisa Hanoune, a qualifié les propositions de Ferhat M'henni d'« extrêmement graves » et d'« aventuristes ». L'élite politicienne et intellectuelle de la Kabylie rejette d'emblée l'idée de l'autonomie. Elle s'active dans un cadre nationaliste pour un projet démocratique algérien et non pas kabyle.

Malgré cela, une part importante de la population fait souvent l'amalgame entre revendication identitaire et fermeture culturelle, fermeture qui se manifeste par le déni des autres identités, notamment arabe. Nous avons relevé, à travers notre pratique du terrain, une méfiance de tout ce qui n'est pas kabyle. Les années d'oppression ont engendré chez certains le rejet, à tort, de tout ce qui caractérise le pouvoir central, y compris la langue arabe, et l'islam pour les plus extrémistes. Bien que le MAK souffre d'un manque flagrant de visibilité sur le terrain et d'absence d'ancrage social et populaire, la radicalisation de la lutte identitaire favorise l'expansion de la pensée autonomiste. Bien que la langue berbère soit enfin reconnue comme langue nationale, le démographe, spécialiste de l'Algérie, Kamel Kateb (2005), voit que le MAK gagne de plus en plus de terrain. La Kabylie risque de se renfermer davantage.

Conclusion

L'analyse de la spécificité politico-culturelle de la Kabylie révèle la complexité du rapport ouverture/fermeture. La subjectivité de la notion d'« enclavement » affecte sensiblement le rapport des kabyles à leur espace ainsi que le rapport de celui-ci au territoire national.

L'étude des revendications exprimées par les Kabyles depuis 1963, témoigne de la dimension nationaliste de la question berbère. Mais les années de protectionnisme, par diverses mesures enclavantes, ont amené à la radicalisation du mouvement berbériste. La gravité des événements du printemps noir a favorisé l'émergence de deux mouvements politiques aux idéologies opposées : le mouvement citoyen des Aarchs qui, à travers sa plateforme de revendications, s'inscrit plus dans un projet d'ouverture nationale, et le mouvement pour l'autonomie de la Kabylie (MAK) qui appelle à un statut régional particulier de la Kabylie et à une fermeture cognitive et spatiale à la fois.

Ces deux pensées contradictoires ont produit des logiques territoriales différentes. Les appels d'ouverture exprimés par la CADC, et acceptés par une partie de la population algérienne, s'est traduite par une diffusion spatiale des émeutes, alors qu'en 1980, celles-ci étaient cantonnées dans l'espace kabyle. L'ouverture culturelle, engendrée par la liberté de la presse, a donc permis la diffusion spatiale des revendications kabyles. Le projet du MAK, quant à lui, s'il aboutirait, provoquerait un bouleversement territorial et géopolitique dans la région. Mais actuellement ce mouvement est cantonné en Kabylie.

Les mêmes facteurs de l'enclavement ont produit deux situations strictement différentes : ouverture (exprimée par la CADC) et fermeture (prônée par les partisans du MAK). Cela témoigne de la complexité des distances cognitives et de l'influence de la subjectivité sur le concept d'enclavement : le même jeu d'acteur et de distance ne produit pas nécessairement des situations identiques, et par un long processus de distanciation cognitive l'appel à l'ouverture culturelle peut se transformer en un enclavement politique, culturel et spatial.

Conclusion de la première partie

Cette partie avait pour objectif de préparer les outils conceptuels et techniques pour l'étude de l'enclavement en Grande Kabylie. Nous avons vu que cette notion pouvait s'étudier à travers le gradient « éloignement/isolement/fermeture » et que la distance était le concept le plus pertinent pour appréhender ce gradient.

En plus de la perception classique de la notion de distance par l'approche spatiale, nous avons montré que ce terme renvoie aussi aux éléments cognitifs. Tout autant que les facteurs physiques, ces derniers agissent sur le territoire et produisent des enclavements immatériels et spatiaux à la fois.

Si les distances spatiales sont relativement mesurables, les distances cognitives sont en revanche non quantifiables. C'est pour cette raison que, dans les chapitres 3 et 4, nous avons directement étudié les facteurs cognitifs de l'enclavement en Kabylie. La difficulté de mesurer une substance abstraite appelle à équilibrer notre approche par l'étude de l'impact de ces facteurs sur notre terrain de recherche.

Cette démarche nous a donc, permis d'appréhender la logique de spatialisation des montagnes kabyles, et d'enrichir le sens du concept d'enclavement. Nous avons vu que l'ouverture culturelle sur monde européen a engendré une nouvelle perception de l'espace (chapitre 3) : le village est devenu un lieu de pauvreté et la ville un territoire d'opportunités. Cette nouvelle vision a engendré de nouveaux rapports ville/campagne qui se sont traduits par une dépendance économique aux centres locaux et régionaux. L'ouverture culturelle n'aboutit donc pas nécessairement à une ouverture, elle peut produire une fermeture culturelle et spatiale.

L'exemple du militantisme kabyle (chapitre 4) nous a, à son tour, montré que l'enclavement peut être la conséquence d'un long processus de distanciation cognitive. Par un ensemble non adéquat de mesures organisationnelles et réglementaires, on bascule de l'ouverture à la fermeture.

Tous ces enseignements sur l'enclavement, nous seront nécessaires pour appréhender la nature de l'enclavement en Grande Kabylie.

Deuxième partie

Quel enclavement en Grande Kabylie ?

Introduction de la deuxième partie

Après avoir abordé une première approche du concept d'enclavement, de ses sens, de ses formes et de ses facteurs, et après avoir relevé les différentes distances, notamment cognitives, qui se transforment en facteurs de fermeture. Dans cette partie nous nous intéressons à l'enclavement de la Grande Kabylie : la localisation de ces villages sur les montagnes, le rapport aux lieux centraux, l'économie fragile notamment des zones rurales, etc. sont autant de facteurs qui favorisent la thèse de la fermeture. Cette partie se fixe donc l'objectif d'étudier cette thèse par une approche systémique des facteurs de l'enclavement évoqués dans la partie précédente.

L'étude de l'action des distances sur l'enclavement se réduit souvent à l'analyse des infrastructures routières. En d'autres termes, on cherche à lever l'isolement spatial, notamment dans les zones rurales, par les réseaux de transport. Jusqu'à un passé récent, la plupart des pays en voie de développement ont toujours estimé que les problèmes de l'isolement de ces espaces « pouvaient être résolus, simplement, par la construction des routes d'accès » (Barwell, 1996). Xavier Godard (1992) relève, qu'en Afrique, les décideurs et les spécialistes en transport croient fortement « qu'il suffit de mettre en place des lignes d'autobus pour que la demande y réponde instantanément » et améliorer ainsi l'accessibilité.

Cette vision erronée, négligent deux éléments primordiaux dans le processus d'ouverture : la distribution spatiale des agglomérations par rapport aux lieux centraux et la fonctionnalité de tout le système de transport (réseau, offre, réglementation, etc.).

Nous allons découvrir, à travers l'analyse de l'espace kabyle, comment l'enclavement est affecté par les éléments naturels, par la structure spatiale des agglomérations (cf. chapitre 5) et par le système de transport (chapitres 6 et 7). L'enclavement étant différemment perçu et configuré selon les espaces et les sociétés, l'étude de la Grande Kabylie va nous permettre une double analyse : le discernement de la nature de l'ouverture/fermeture de cet espace, et la détermination des nouveaux aspects que celui-ci apporterait au concept d'enclavement.

Chapitre 5

Prégnance de la structure spatiale dans la dynamique ouverture/fermeture

Étudier l'enclavement à travers ses différents facteurs et ses diverses distances est une façon d'apporter un enrichissement continu à ce concept. La diversité des réalités spatiales engendre une diversification de distances qui agit sur la configuration de l'enclavement.

L'objectif de ce chapitre est de voir comment la structure d'un espace peut avoir des conséquences sur l'ouverture/fermeture. Tout au long de cette recherche nous allons également cibler les entraves à l'accessibilité des villages kabyles en analysant la structure géographique de cet espace.

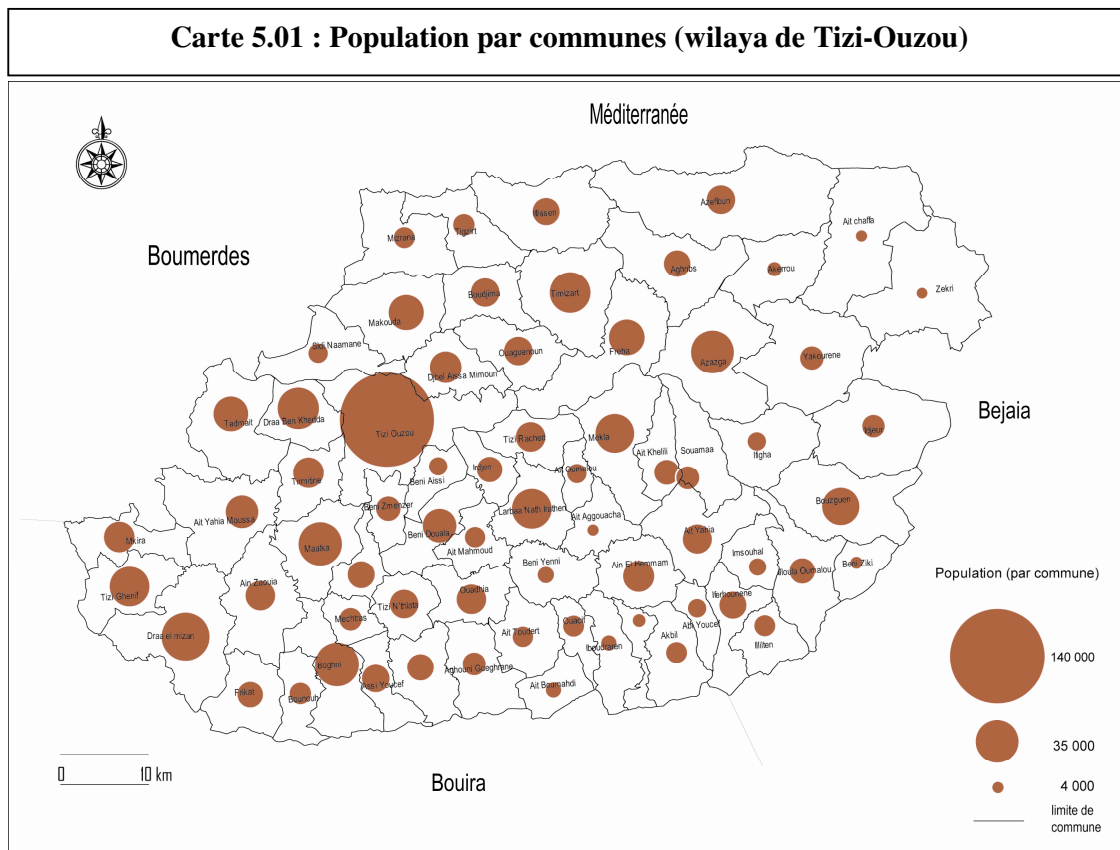
Nous commencerons donc par une présentation du découpage administratif et territorial de notre espace d'étude. Puis nous analyserons l'impact des éléments naturels (relief et climat) sur l'enclavement des villages ruraux. Nous nous attarderons aussi sur un élément important dans la structure de l'espace kabyle : la fragmentation spatiale. En effet, la distribution des villages kabyles sur les crêtes et les hauteurs des montagnes, génère une dépendance quasi totale aux centralités économiques et administratives. En plus des distances spatiales et temporelles, se manifeste une distance fonctionnelle véhiculée par l'éclatement urbain.

Mais, paradoxalement et malgré cette situation difficile, l'espace kabyle connaît une dynamique spatio-démographique importante. La fin de ce chapitre est donc consacrée à l'étude de cette évolution.

5.1. Structure spatiale des agglomérations tizi-ouziennes

5.1.1. Structure administrative de la wilaya de Tizi-Ouzou

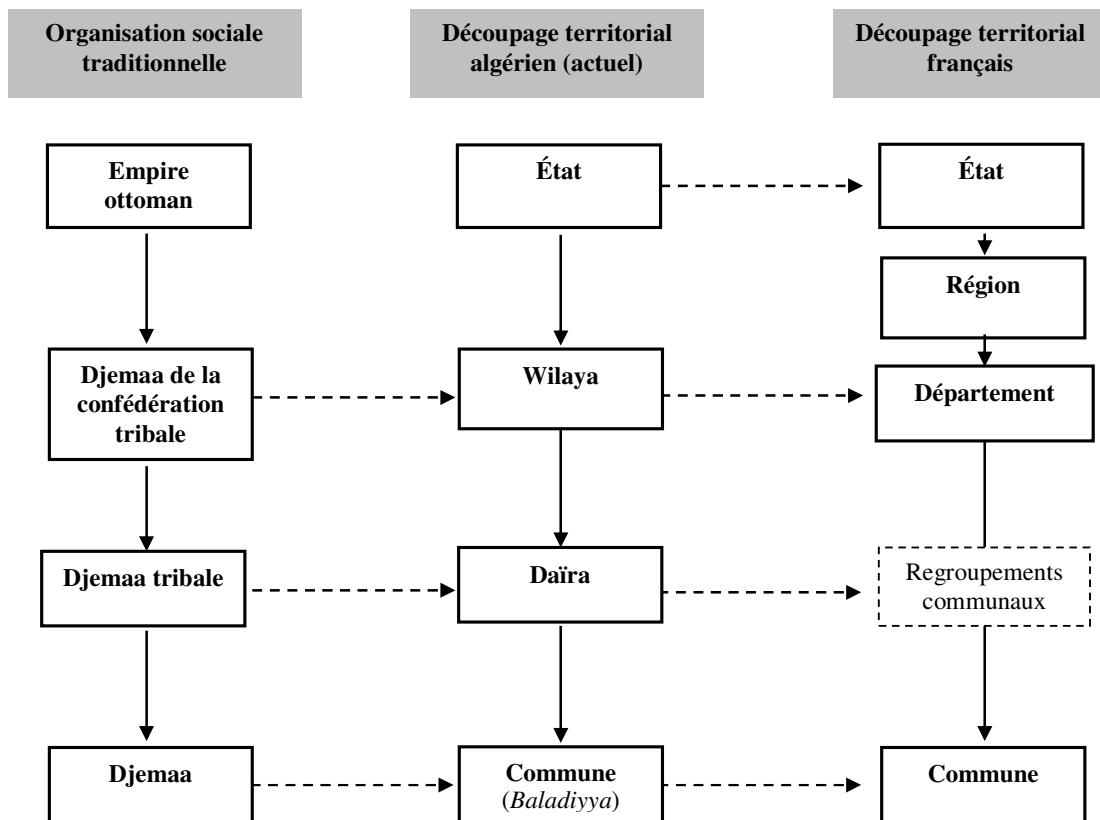
La wilaya de Tizi-Ouzou, que l'on appellera également tout au long de notre recherche « Grande Kabylie », est située au Nord de l'Algérie, bordée au Nord par la Méditerranée, à l'Est par la wilaya de Bejaia, à l'Ouest par Boumerdes et au Sud par Bouira (carte 5.01). La wilaya de Tizi-Ouzou est constituée d'une chaîne montagneuse, le massif kabyle dont le point culminant (Lalla-Khadija) est à 2 308 mètres. Il descend vers la Méditerranée par des sursauts montagneux. La wilaya de Tizi-Ouzou est caractérisée principalement par ses 1 400 villages éparpillés sur une superficie de 2 958 km², soit une densité d'un village pour 2 km². Administrativement, elle est composée de 67 communes et de 21 daïras. Chaque commune est constituée, en moyenne, de 20 villages dont un chef-lieu de commune qui fait office de lieu central économique et administratif. Selon le recensement général¹³⁴ de 2008 la wilaya de Tizi-Ouzou compte 1 119 646 habitants, ce qui la place en 6^{ème} position pour l'Algérie.



¹³⁴ Source : Office national des statistiques (ONS), résultats partiels du RGPH de 2008.

L'Algérie indépendante a gardé l'organisation territoriale française issue du système pyramidal napoléonien. Depuis 1966, la Wilaya, la Daïra et la *Baladiyya* ont respectivement remplacé le département, le sous-département et la commune. La région par contre n'est plus conservée (schéma 5.01).

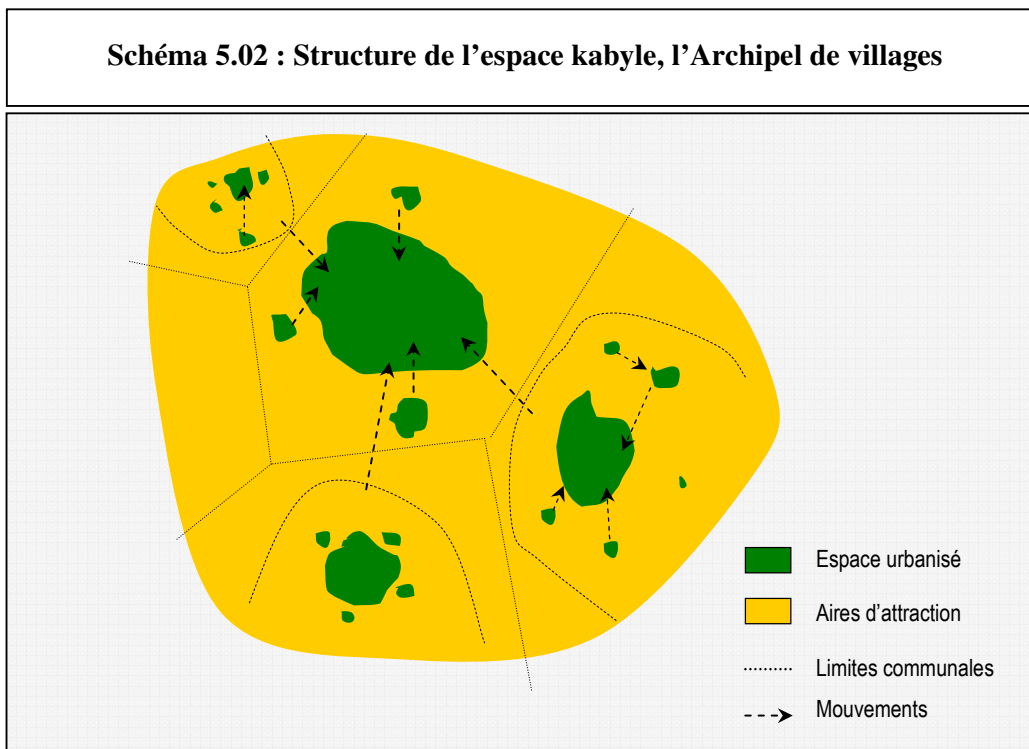
Schéma 5.01 : L'ancien et le nouveau mode de découpage territorial algérien (juxtaposé au découpage français). A partir de M. DAHMANI (1987, p 25).



Dans notre travail, nous avons utilisé deux types de découpage : le premier social, pour la société traditionnelle, et le second spatial, pour la période coloniale et post coloniale. Dans le système traditionnel, l'espace, ainsi que tout ce qui s'y relie, était structuré selon une organisation tribale, le découpage administratif tel qu'on le connaît aujourd'hui n'existant pas. En revanche il y avait des territoires de sociétés, de groupes ou de tribus (cf. chapitre 4). Depuis la colonisation et l'émergence du découpage spatial, la territorialisation sociale tend à disparaître. De nos jours, quelques grandes tribus sont fractionnées sur plusieurs communes, affectant l'organisation sociale et spatiale à la fois.

5.1.2. L'Archipel kabyle

La wilaya de Tizi-Ouzou est divisée en 67 communes (*Baladiyya*) d'une superficie moyenne de 45 km², et d'une densité moyenne de 378 habitants au km², l'une des plus élevée en Algérie. Chaque commune est constituée en moyenne de 20 villages. Ceux-ci étant proches les uns 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 5.02). 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 sur trois, on trouve un grand village qui domine le reste des localités, 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 tous les villages tournent autour de la ville de Tizi-Ouzou, chef-lieu de la wilaya.



© H. YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2006

Cette fragmentation spatiale a encouragé l'État algérien à opter pour la politique de création de pôles locaux. Ces derniers sont généralement de petites villes auxquelles est affectée la fonction de centralité administrative, caractérisée par l'accueil des différents édifices publics

(école, centre de soins, poste, logements sociaux, salle de sport etc.). L'espace est découpé de manière à réorienter les déplacements des ruraux, « ainsi chaque daïra associe deux volets montagnards à un tronçon de vallée équipée » (Alem, 1988). Par conséquent, les villages sont classés en agglomérations secondaires (AS) et en agglomérations chefs-lieux (ACL). Généralement, avant qu'elles ne soient promues au rang d'ACL, ces dernières constituent des centralités historiques ou géographiques. Sur le terrain, les ACL regroupent un minimum de services publics, qui ne répond qu'à une faible part des besoins de la population (cf. chapitre 7). Si ces dernières assurent tant bien que mal les fonctions administratives, elles parviennent difficilement à constituer des centralités économiques et culturelles.

Constitué d'un nombre important de petits villages et hameaux dispersés dans les montagnes, l'espace de la wilaya de Tizi-Ouzou peut être comparé à un archipel.

Difficile de qualifier cet archipel de rural ou d'urbain : des densités élevées indiquent une forte tendance à l'urbanisation des villages kabyles. L'analyse de l'activité économique de la Wilaya de Tizi-Ouzou nous montre que parmi ses 75,4% d'actifs, seuls 5% travaillent dans l'agriculture. Si nous nous en tenons aux propos de Jean Paul Diry (1999), pour lequel « toute campagne est agricole », l'Archipel kabyle serait urbain alors que seulement 122 localités dépassent le seuil des 2 000 habitants¹³⁵, soit un rapport de 91% de petites localités. Si l'on se réfère au seuil de ruralité en Algérie, qui est de 5 000 habitants, le rapport serait de 97%.

Le village kabyle ne répond pas aux explications du mot « village » qui le définissent en tant « qu'agglomération rurale dont la population comporte une proportion importante d'agriculteurs » (George et Verger, 1996). Il s'inscrit plutôt sous la définition de Max Derruau (1996) qui trouve que « tous les villages ont une certaine proportion d'agriculteurs qui varie de la quasi-totalité à des chiffres plus faibles ». Ces chiffres peuvent être minimes du fait de l'urbanisation des campagnes (Mendras, 1967), comme c'est le cas des localités kabyles. Cela soulève une interrogation sur la définition des petites villes rurales, mais surtout sur les limites entre le rural et l'urbain.

¹³⁵ Seuil de ruralité en France.

5.1.3. Ruralité, urbanité : quelques définitions

Dans « Les mots de la géographie », les termes « campagne » ou « rural », sont définis comme « Ensemble des champs (...) avec demeures personnes et activités : l'espace rural, par opposition à la ville » (Brunet, Ferras et Thery. 1993). On retrouve la même signification chez Pierre George et Fernand Verger (1970) « La campagne s'oppose à la ville ». Yves Lacoste (2003) quant à lui, affirme que le rural est un « adjectif qui s'oppose à l'urbain, et qui désigne tout ce qui concerne la campagne ». Cette dernière qui selon Levy et Lussault (2003) « apparaît comme une figure particulière de l'urbain ».

Dans la plupart de nos lectures¹³⁶, le rural est décrit comme l'opposé de la ville. Nous contestons cette opposition quasi automatique aux centres urbains et nous nous alignons sur Pierre Gillardot qui constate qu'on a « pris l'habitude de disjoindre le rural de l'urbain, comme s'il y avait entre les deux une opposition totale et une limite facile à repérer et à définir » (1997). L'auteur précise que « les campagnes diffèrent tellement entre elles qu'il est très difficile de donner une définition de la campagne : ce n'est qu'une notion abstraite ».

Il est difficile de fixer une limite bien évidente entre le rural et l'urbain. La morphologie spatiale est tellement divergente d'un pays à un autre, voire entre deux régions du même pays, qu'une définition scientifique, qu'elle soit qualitative ou quantitative, ne peut pas cerner les différentes formes de la ruralité. Les disparités sont d'autant plus remarquables lorsque de nouveaux paramètres sont introduits : la diversité des paysages, des démographies, des comportements sociaux, des politiques d'aménagement, etc. alimente directement cette situation enchevêtrée. Si l'agglomération sud-coréenne de plusieurs dizaines de milliers d'habitants est considérée comme rurale, et que l'agglomération de plus de deux cents habitants, se trouvant en pleine campagne suédoise, est considérée comme urbaine, c'est que la géographie ou la démographie ne possèdent pas à elles seules les outils conceptuels suffisants pour décider d'une telle distinction. Afin de mieux différencier les diverses formes de l'urbanisation, il serait peut être plus constructif de s'interroger sur la ville et la campagne, et de déterminer, ensuite, quelques variables qui pourraient améliorer la compréhension de l'espace.

¹³⁶ Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Thery (1993), Pierre George et Fernand Verger (1970), Yves Lacoste (2003), Jacques Levy et Michel Lussault (2003), George Perec (1974/2000), Pierre Merlin et Françoise Choay (1996), Max Derruau (1996).

Pierre George et Fernand Verger (1996) trouvent que la ville est définie « par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale » ; Pierre Merlin et Françoise Choay (1996), quant à eux, posent trois conditions pour qu'une agglomération soit qualifiée de « ville ». Leurs conditions ne s'éloignent pas de celles avancées par Pierre George et Fernand Verger. Pour eux, une ville désigne « l'agglomération de construction ; certains traits sociaux de la population ; et une certaine dimension », dimension qui reste indéterminée par les géographes et qui varie d'un pays à l'autre selon les définitions administratives.

Selon Daniel Noin (1994), est considérée comme urbaine toute agglomération de base ayant plus de :

200 hab. en Suède.
300 hab. en Irlande.
2 000 hab. en France.
2 500 hab. aux Etats-Unis.
5 000 hab. en Belgique.
10 000 hab. en Espagne.
40 000 hab. en Corée du Sud.

Source : D. NOIN. Géographie de la population. MASSON. 1994.

Concernant la campagne, Jean Remy et Liliane Voyé (1992) avancent que celle-ci suppose une double définition : par sa morphologie et par sa fonctionnalité. « Considérée dans sa morphologie, la campagne apparaît comme offrant un paysage où un habitat et un bâti discontinus se distribuent sur un fond de nature – champs ou forêts ; les hameaux (et) les villages constituent autant d'unités de petites dimensions à habitat compact ou dispersé, séparées spatialement les une des autres (...). Dans sa signification fonctionnelle, la campagne apparaît par ailleurs comme étant le lieu à partir duquel s'organise la production agricole... ». Pierre Gillardot (1997) dresse plusieurs facteurs qui régissent les aménagements des territoires ruraux :

- la population (qui diffère selon les pays) ;
- les conditions naturelles (qui imposent aux hommes des contraintes d'autant plus lourdes que les moyens dont ils disposent pour en tirer parti sont rudimentaires) ;
- l'organisation de la société ;

- l'organisation de l'économie ;
- les volontés politiques.

Jean-Paul Diry (1999) quant à lui, propose trois paramètres, qui ne s'éloignent pas des précédents et qui déterminent la nature d'un espace. Ces paramètres sont : le milieu naturel (relief, pente, climat, sol, etc.), les héritages historiques de l'espace et de la société, ainsi que le jeu et le poids des acteurs contemporains, (acteurs économiques et sociaux, internes et externes).

5.1.4. Seuil de ruralité en Algérie, problème de définition

5.1.4.1. L'espace rural selon l'ONS

En Algérie, sont considérées comme rurales toutes les agglomérations de moins de 5 000 habitants. Toutefois, compte tenu de la promotion administrative¹³⁷ de certaines agglomérations (chefs-lieux de wilaya ou de daïra), nombre d'entre elles sont classées urbaines, bien que leurs populations soient inférieures à 5 000 habitants (Chadli, Hadjiedj, 2003). En plus du seuil de population (5 000 habitants), l'office national des statistiques (ONS) intègre d'autres critères dans la typologie des agglomérations (urbaines/rurales) :

- l'aménagement : la couverture en équipements administratifs, éducatifs, juridiques, culturels, etc. ;
- la structure de l'emploi : une agglomération est classée comme urbaine, si le nombre de la population occupée¹³⁸ est supérieur ou égal à 500 et dont au moins 50% d'entre eux au moins exerçant une activité non agricole.

À l'échelle de la commune, l'ONS définit un autre paramètre : la fragmentation spatiale. Lorsque toutes les agglomérations d'une même commune sont délimitées, le reste de la commune constitue la zone éparse (cf. annexe 2). Ainsi, il existe des communes entièrement

¹³⁷ Au dernier découpage administratif algérien en 1984, de petites agglomérations sont promues chef-lieu de daïra ou de wilaya.

¹³⁸ La population active est l'ensemble des personnes qui déclarent exercer ou chercher à exercer une activité professionnelle rémunérée. La population occupée regroupe les personnes déclarant exercer une activité professionnelle rémunérée. La population inoccupée correspond aux chômeurs. La population inactive est composée des personnes n'exerçant pas d'activité professionnelle et n'en recherchant pas (retraités, étudiants, mineurs, etc.).

agglomérées, que l'ONS considère comme urbaines, et des communes entièrement rurales (éparses) constituées de petits hameaux.

La diversité de ces critères nous laisse perplexe quant à leur fiabilité, plusieurs exemples démontrent leurs limites. Ainsi un village de moins de 5 000 habitants, est considéré comme urbain s'il est bien aménagé. Si plus de 50% de ses habitants travaillent dans l'agriculture, il pourrait être considéré comme rural. Prenons un autre exemple, celui d'un village de 1 000 habitants : comment serait-il considéré si plus de 80% de ses habitants ne sont pas agriculteurs ? Ce type de confusion est aussi rencontré à l'échelle communale. Comment considérer une commune éparses, dont la densité de population est forte, et dont la majorité des habitants ne sont pas agriculteurs ? Une redéfinition des critères de différenciation s'avère nécessaire.

Nous avons essayé de faire une analyse multivariée pour proposer notre propre classification, mais l'absence de données suffisantes à l'échelle des communes et des villages nous a contraint à procéder différemment. En nous basant sur les classifications et les critères de l'ONS, nous allons démontrer leurs limites et essayer de proposer une nouvelle typologie.

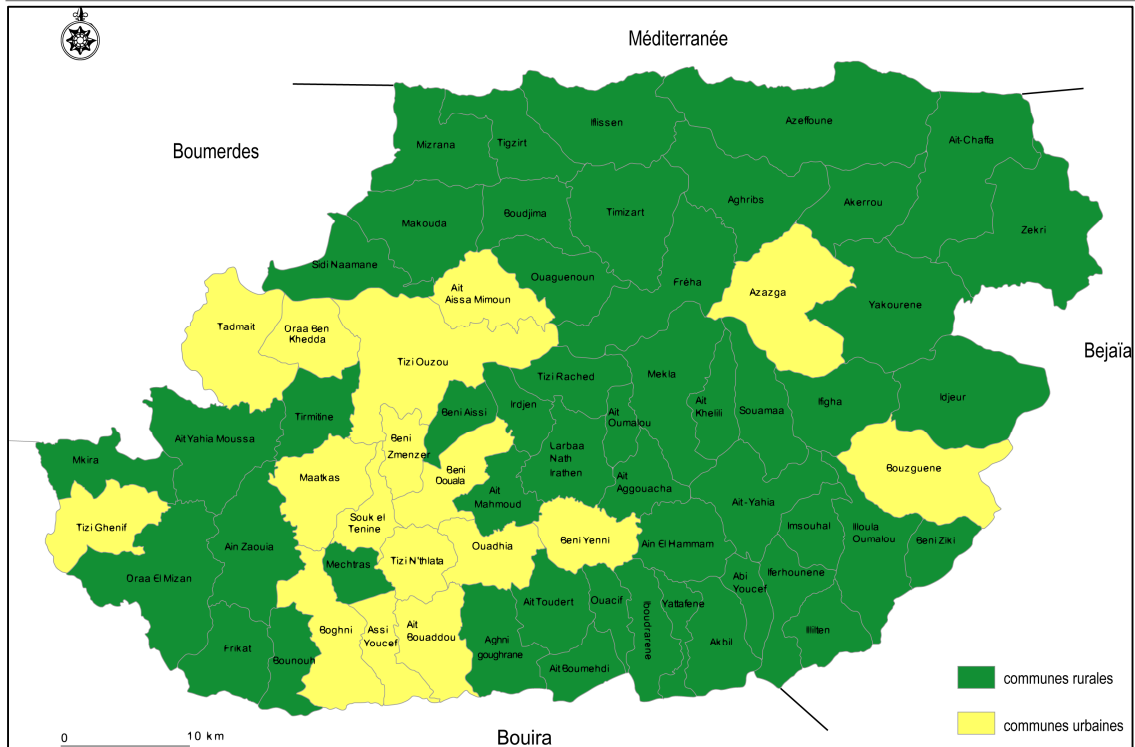
5.1.4.2. La Grande Kabylie, rurale ou urbaine ?

Dans les données que nous avons reçues de l'ONS, celui-ci a établi une classification des communes selon les strates urbaines et rurales (cf. annexe 14). Dans sa typologie, l'office des statistiques s'est basé sur le pourcentage de la population agglomérée : si celle-ci représente 25% de la population totale de la commune, cette dernière serait considérée comme rurale à 75% et urbaine à 25%. Dans le cas où tous les villages d'une commune comportent moins de 5 000 habitants, celle-ci serait considérée comme rurale à 100%.

Tenant compte de ces paramètres, une commune est considérée comme urbaine si plus de 50% de ses habitants vivent dans des agglomérations de plus de 5 000 habitants. La wilaya de Tizi-Ouzou compterait donc 17 communes urbaines et 50 rurales (carte 5.02). Sauf que cette répartition ne tient pas compte des paramètres déterminés précédemment à savoir le degré d'aménagement et la structure de l'emploi. Nous allons voir qu'elle serait la structure des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou si l'on introduit ces deux variables.

Carte 5.02 : Typologie des communes selon la population agglomérée

(Source : d'après ONS, 2007)



© H.YESGUER, CIRTAL, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2008

À l'échelle communale, si l'on se réfère à la répartition de l'emploi, toutes les communes seraient classées urbaines : la part d'agriculteurs, dans l'ensemble de la population occupée, dépasse rarement les 10%. Les valeurs maximales d'agriculteurs sont enregistrées dans les communes de Fréha, Zekri, Ouaguenoun, Tadmait, Draa Ben Khedda et Sidi Naamane, avec un maximum de 14,37% d'agriculteurs dans cette dernière¹³⁹. Dans d'autres communes¹⁴⁰, ces valeurs sont nettement inférieures à 2%, comme Illilten où seulement 1% de la population occupée travaille dans l'agriculture.

Paradoxalement, dans la typologie de l'ONS, Draa Ben Khedda, avec 10% d'agriculteurs, est classée urbaine à 93% et Illilten rurale à 100%. Même constatation pour d'autres communes comme Ait Bouaddou (9% d'agriculteurs) considérée comme urbaine et Larbaa Nath Irathen comme rurale avec 2% de travailleurs agricoles. Toutefois, si l'on reprend ce dernier exemple, en se basant sur la structure démographique, nous constaterons une importante contradiction. Même avec ses 31 297 habitants et sa densité de 794 hab./km² la commune de

¹³⁹ ONS, 1998. Voir annexe 13.

¹⁴⁰ Beni Zmenzer, Larbaa Nath Irathen, Maatka, Beni Douala, Illilten, Akerrou et Beni Ziki.

Larbaa Nath Irathen est considérée comme rurale, Ait Bouaddou est considérée comme urbaine avec seulement 15 882 habitants et une densité de 404 hab./km².

La distinction entre les communes rurales et les communes urbaines s'avère difficile. Si l'on se réfère à la structure de l'emploi, les communes titi-ouziennes seraient à 100% urbaines, il en serait de même si l'on introduit la densité dans le paramètre démographique¹⁴¹. Cependant, selon la fragmentation de l'espace et sa morphologie, les communes de Tizi-Ouzou seraient majoritairement rurales. Il serait alors plus pertinent de dresser une typologie par agglomérations, et non pas par communes.

À l'échelle de l'agglomération, si l'on considère les paramètres « population » et « aménagement », on comptabilisera seulement 25 agglomérations urbaines sur un total de 1 400 villages (soit 1,78 %). En effet, sur l'ensemble des localités de la Grande Kabylie on n'en enregistre que 38, dont la population dépasse les 5 000 habitants¹⁴². Sur ces 38 agglomérations, seules les ACL disposent d'un minimum d'aménagement en matière de services publics (administratifs, éducatifs, juridiques, culturels, etc.). En revanche, si l'on prend en compte la structure de l'emploi, toutes nos agglomérations seraient urbaines. Nous jugeons alors pertinent, de ne pas prendre cet élément en considération, car la campagne n'est pas forcément agricole. Nous nous alignons ainsi sur Jean Remy et Liliane Voyé (1992) qui avancent que l'espace rural suppose une double définition : par sa morphologie et par sa fonctionnalité. Dans notre cas, nous choisissons la première.

Les agglomérations urbaines en Grande Kabylie sont alors toutes les ACL dont la population dépasse les 5 000 habitants (tableau 5.01), soit seulement 2% de l'ensemble des agglomérations. En revanche, 98% sont rurales (non aménagées et peu peuplées) et accueillent plus de 80% de l'ensemble de la population. Cette distinction nous permettra de comprendre, tout au long de notre travail, les types d'enclavement que l'on rencontre dans ces espaces. Cependant, il est important de replacer le rural kabyle dans son contexte général. Les recherches portant sur les espaces ruraux maghrébins, notamment algériens, sont beaucoup moins nombreuses que celles menées sur les pays sub-sahariens. Par conséquent, la campagne kabyle est relativement inconnue, et on a tendance à la confondre avec celles des voisins africains. La situation du rural algérien se situe à l'intersection des villages européens et des campagnes africaines : alimenté en électricité, accessible par route

¹⁴¹ La densité moyenne des communes est de 461 hab/km² (donnée ONS, estimation de population 2007)

¹⁴² RGP 1998.

tout au long de l'année, connecté au réseau de téléphone (mobile et WLL), etc. En revanche, les infrastructures sont vétustes, toutes les agglomérations ne sont pas alimentées par les réseaux d'eau potable, de branchement de gaz, et d'assainissement, les services publics sont rares, le taux de chômage est élevé et la pauvreté y sévit, c'est ce que nous allons découvrir tout au long de notre travail.

Tableau 5.01 : Typologie des agglomérations kabyles

	Agglomération	Population*	Statut (ACL / AS)	Observation
1	Tizi-Ouzou	76 206	ACL	Urbaine
2	Draa Ben Khedda	26 232	ACL	Urbaine
3	Souk El Khemis	25 490	ACL	Urbaine
4	Azazga	22 135	ACL	Urbaine
5	Tizi Ghennif	18 217	ACL	Urbaine
6	Draa El Mizane	17 480	ACL	Urbaine
7	Boghni	15 576	ACL	Urbaine
8	Ait Hidja	14 053	AS	Rurale
9	Tizi Netlatha	13 898	ACL	Urbaine
10	Souk El Thenine	13 857	ACL	Urbaine
11	Tadmait	12 483	ACL	Urbaine
12	Douala	12 024	ACL	Urbaine
13	Ait Djemaa	11 511	ACL	Urbaine
14	Ouadhia	10 462	ACL	Urbaine
15	Tala ililane	10 116	ACL	Urbaine
16	Bouzeguene	9 616	ACL	Urbaine
17	Alma	8 548	ACL	Urbaine
18	Ait Ferrache	8 159	AS	Rurale
19	Avizar	8 102	AS	Rurale
20	Zehloune Zoubga	7 993	AS	Rurale
21	Mendes	7 552	AS	Rurale
22	Djemaa N'Saharidj	7 342	AS	Rurale
23	Tarihant	7 297	AS	Rurale
24	Mechtras	7 223	ACL	Urbaine
25	L.N.Irathene	7 111	ACL	Urbaine
26	Boudjima	7 101	ACL	Urbaine
27	Tizi Rached	6 945	ACL	Urbaine
28	Taourirt Mimoun	6 810	AS	Rurale
29	Redjaouna	6 758	AS	Rurale
30	Fréha	6 541	ACL	Urbaine
31	Tikobain	6 446	ACL	Urbaine
32	Agraredj	6 011	AS	Rurale
33	Ighil Bouzrou	5 880	ACL	Urbaine
34	Taguemount Azouz	5 737	ACL	Urbaine
35	Ain Zaouia	5 735	ACL	Urbaine
36	Ait Menguellet	5 568	AS	Rurale
37	Berkouka	5 399	AS	Rurale
38	Izemouchene	5 122	AS	Rurale

* ONS, RGPH 1998.

5.2. La zone montagneuse encourage-t-elle l'enclavement spatial ?

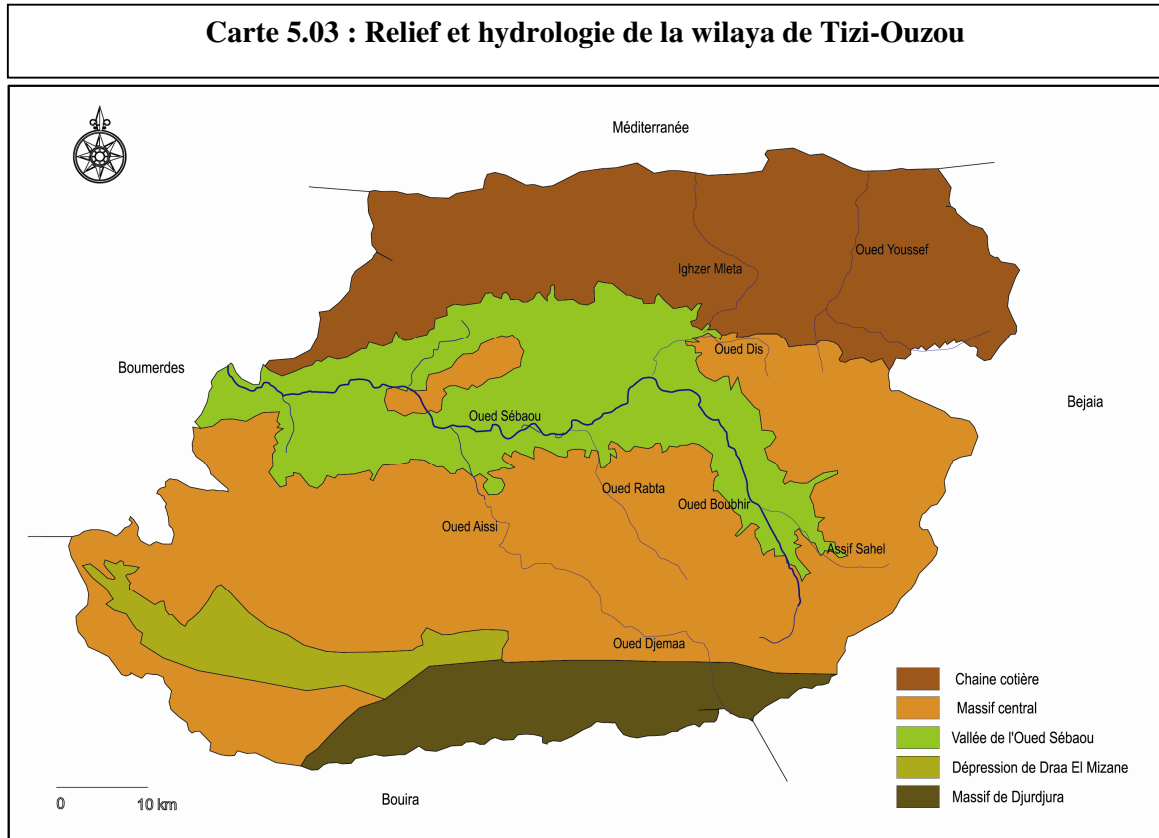
La quasi-totalité du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou est donc rurale. Mais un autre élément le caractérise : il est majoritairement montagneux. Cette situation n'est pas sans conséquences sur l'accessibilité des villages. En plus des entraves temporaires causées par le climat, les éléments naturels agissent à moyen et à long termes sur les infrastructures de transport.

5.2.1. Relief et climat : première cause de fermeture

Le relief constitue généralement un élément principal de l'enclavement spatial, il agit à la fois sur l'accessibilité des agglomérations et sur le climat. Avec une altitude moyenne de 800 mètres, le relief de la Grande Kabylie constitue le premier obstacle à l'accessibilité des villages et à la mobilité des populations. Il est majoritairement constitué de montagnes, qu'on appelle le massif kabyle. Quarante pour cent du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou est constitué de reliefs montagneux, laissant la place à quelques vallées : vallée du Sébaou, plaine côtière d'Azeffoune et dépression de Draa-El-Mizane qui s'arrête aux abords de la commune de Ouadhia (carte 5.03).

Au Nord, tout au long de la Méditerranée, s'étend la chaîne côtière qui comprend le territoire situé de la rive droite de Sébaou (du côté de la wilaya de Boumerdes) jusqu'aux frontières de Bejaia. Avec une altitude moyenne de 600 m, cette chaîne culmine au mont Tamgout (commune de Akerrou) à 1 270 m. L'espace le plus important de la wilaya de Tizi-Ouzou (le centre) est occupé par le massif central. Cette chaîne s'étend d'Est en Ouest sur les frontières de Bejaia et de Boumerdes. Au Nord, elle est délimitée par la vallée de l'oued Sébaou. Elle a des limites moins nettes au Sud où elle bute contre le Djurdjura. Le massif central s'étend sur toutes les daïras situées au sud et à l'est de l'oued Sébaou. Ses altitudes se situent entre 800 et 1 100 mètres, et les pentes sont presque toujours fortes (entre 12 et 25%). Au Sud, s'étend la montagne du Djurdjura qui fait partie du grand ensemble du massif kabyle. Souvent synonyme de Kabylie, le Djurdjura n'occupe qu'une partie restreinte de la wilaya de Tizi-Ouzou, dans sa partie méridionale. Une quinzaine de communes se trouvent en partie ou en totalité sur les contreforts de la chaîne, toutes comprises dans les daïras d'Ain El Hammam, Béni-Yenni, Ouacif, Boghni, Ouadhia et Iferhounene. La chaîne se déploie d'Ouest en Est dans la partie sud de la wilaya sur 50 km. Les altitudes varient de 1 700 à 2 300 mètres (point culminant le mont Lalla Khadija 2 303 m). Le versant Ouest présente la

partie la plus compacte et la plus massive, développant par endroits, des pentes raides de 25% qui finissent leurs descentes dans la plaine de Boghni.



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

Ce caractère montagneux de la Grande Kabylie, n'est pas sans conséquences sur l'accessibilité de la wilaya et de ces agglomérations. Le principal problème est donc la pente, supérieure à 12% sur plus de 80% du territoire de la wilaya (tableau 5.02).

Tableau 5.02 : Les pentes dans la wilaya de Tizi-Ouzou

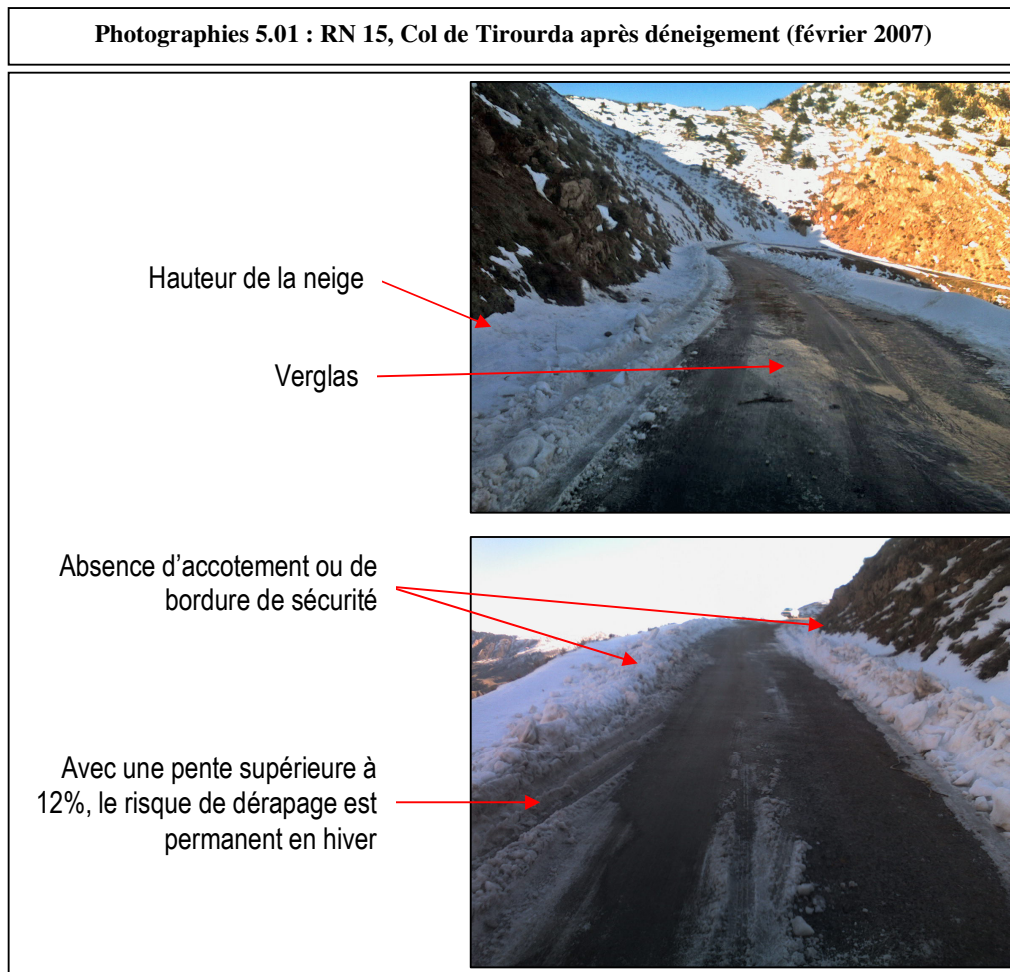
(Source : wilaya de Tizi-Ouzou)

Ensembles physiques	Pente (en %)	Pourcentage par rapport à la superficie totale de la wilaya
Plaines	0 à 3	6,24
Bas piémonts	3 à 12,5	10,5
Hauts piémonts	12,5 à 25	31,42
Hautes montagnes	25	51,84

À cause du relief montagneux, l'extension du réseau routier exige un investissement humain, financier et matériel important que l'État ne peut pas supporter (cf. chapitre 6). Par conséquent, l'accessibilité des villages montagneux est négativement affectée. Cette situation est d'autant plus remarquable au sud de la wilaya de Tizi-Ouzou. En effet, le Djurdjura n'est franchissable qu'en trois lieux :

- par la route nationale (RN) 25 (commune de Draa El Mizane) ;
- par le col de Tirourda (RN 15, commune d'Iferhounene) ;
- par le col de Tizi N'kouilal (RN 33, commune d'Iboudrarene).

Seules ces trois routes permettent un accès par le Sud, ce qui leur confère une valeur stratégique. Mais, à cause du climat, ces trois derniers passages sont impraticables en hiver, période à laquelle la neige et le verglas les bloquent (photographies 5.01).



Influencées principalement par le relief et par la Méditerranée, les conditions climatiques de la Grande Kabylie diffèrent considérablement entre le nord et le sud de la wilaya. Bien que l'altitude soit le facteur essentiel de ces nuances, l'exposition aux vents marins du Nord joue aussi un rôle important. Ainsi, les communes du Nord connaissent un climat plus tempéré que celles du Djurdjura. Ces dernières sont caractérisées par des hivers plus froids, en raison de l'altitude, et par des étés plus chauds à cause des vents du Sud et de l'éloignement des brises marines rafraichissantes. Concernant l'enneigement, dans les communes de la chaîne côtière, la neige ne persiste pas de manière à s'accumuler mais certaines années elle est si abondante que les routes sont bloquées. Quant au Djurdjura, et la partie Sud du massif central, la neige est très fréquente (surtout au mois de janvier et de mars), notamment dans les hauteurs, où certaines années elle persiste de décembre au début du printemps.

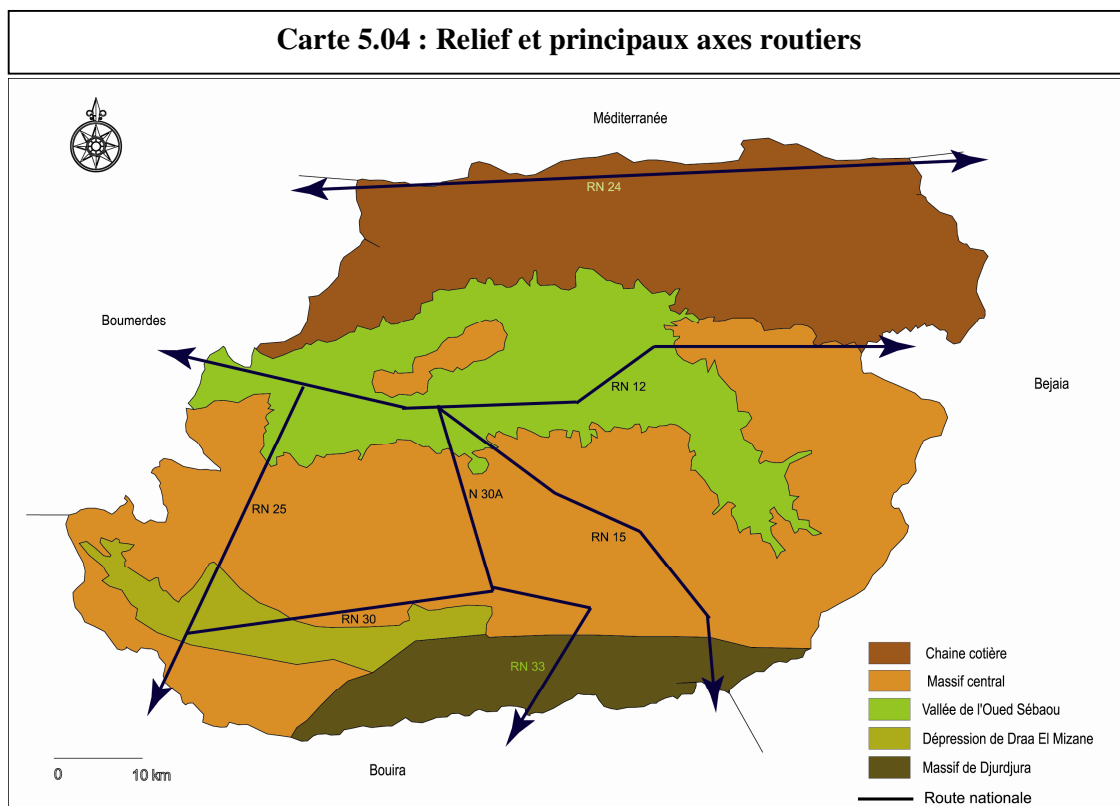
Sur la côte et dans l'Atlas Tellien c'est le climat Méditerranéen qui domine, froid et humide l'hiver et chaud et sec en été. La Grande Kabylie, assez élevée, peu découpée, retient mieux l'humidité. Cependant l'influence du désert se fait sentir, spécialement par l'action du «*sirocco*», vent sec et chaud, soufflant du Sud au Nord. La wilaya de Tizi-Ouzou se situe donc sur la zone de contact et de lutte entre les masses d'air polaire et tropical. D'octobre-novembre à mars-avril, les masses d'air arctique l'emportent généralement et déterminent une saison froide et humide. Les autres mois de l'année, les masses d'air tropical remontent et créent chaleur et sécheresse.

Concernant la répartition des pluies, on retrouve en Grande Kabylie les conditions générales du climat Méditerranéen : pluvieux en hiver et sec en été. La pluviométrie moyenne se situe entre 600 et 1 000 mm d'eau par an. Les précipitations peuvent varier considérablement d'une année sur l'autre. La partie la plus élevée, au Sud, se caractérise par une abondance des pluies de printemps et d'automne. Généralement, et contrairement à la neige, ces précipitations ne bloquent pas les routes : elles détériorent les chaussées, contribuent à la dégradation de leur qualité, et constituent de fait une cause supplémentaire de fermeture des villages. L'accessibilité est donc négativement affectée par le climat, spécialement dans les régions montagneuses où le relief impose souvent des routes spécifiques (pentues, sinueuses et étroites) (cf. chapitres 5 et 6). Celles-ci rendent la circulation difficile et deviennent impraticables en cas d'intempéries (chutes de neige, fortes pluies...). De telles situations sont fréquentes dans le massif central et dans le Djurdjura, et produisent des enclavements partiels temporaires.

5.2.2. Impact des intempéries sur l'accessibilité de l'espace kabyle

La wilaya de Tizi-Ouzou est connectée au réseau routier national par 5 axes principaux (routes nationales) et par une multitude de routes moins importantes qui se situent majoritairement au Nord. Les routes nationales (RN) 24 et 12, relient les wilayas de Bejaia et de Boumerdes, les RN 25, 33 et 15 permettent d'accéder à la wilaya de Bouira (carte 5.04). Les routes ou chemins de wilaya (CW) et de commune ne sont, en revanche, que peu utilisées dans les déplacements inter wilayas. Cela est dû principalement au mauvais état des chaussées (cf. chapitre 6) et au relief de la région qui rend la circulation difficile, spécialement en hiver.

Les RN 24 et 12, se situent respectivement sur la côte et dans la vallée de Sébaou. Elles ne sont que rarement affectées par les intempéries. Cependant, les axes du Sud sont les plus touchés. Le blocage fréquent des RN 15 et 33 provoque des situations d'isolement pour toutes les communes du Sud. Passer à Bouira par la RN 25 nécessiterait alors un détour d'une centaine de kilomètres¹⁴³. Ce genre de situation est très fréquent, comme en janvier 2009, où les RN 15, 30 et 33 étaient coupées à la circulation à cause de la neige.



¹⁴³ Pour aller de Iferhounene à Aomar (première commune de Bouira par la RN 25), le plus court chemin (RN 15- CW 17- RN 30- RN 25) fait plus de 75 kms.

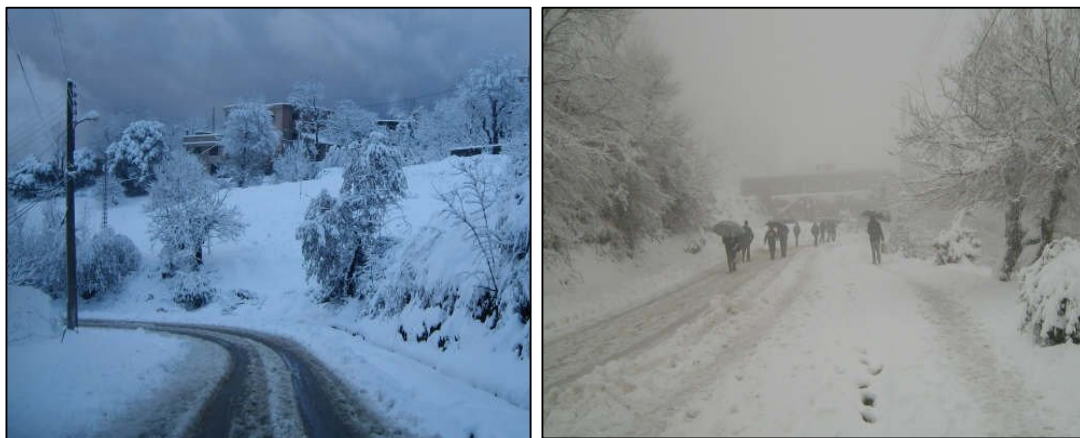
Le relief et le climat agissent également d'une façon indirecte sur les infrastructures. D'une part, le relief limite considérablement l'extension du réseau. Le faible maillage et sa faible connexité sont les conséquences directes du coût exorbitant que nécessiterait une liaison de deux crêtes séparées par un oued ou par un ravin. D'autre part, la forte pluviométrie dégrade les infrastructures existantes, et les communes réservent leurs budgets pour couvrir le coût de l'entretien (cf. chapitre 6).

Chaque hiver, les chutes de neiges entravent temporairement l'accessibilité de la région. Plusieurs communes se retrouvent souvent complètement isolées et bloquées. En janvier 2005, la quasi-totalité des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou (plus de 1 000 agglomérations) s'est trouvée complètement enclavée par la neige. Par exemple, dans la commune d'Imsohél, les deux routes intercommunales desservant cette municipalité étaient bloquées pendant près d'une semaine. L'APC¹⁴⁴ avait mis les moyens dont elle disposait, un seul engin, pour débloquer l'axe reliant cette commune à celle d'Illoula (12 km) et pour permettre ainsi un minimum d'accessibilité.

Ce manque de moyens dont disposent les administrations locales, pousse les habitants des agglomérations enclavées à s'organiser en groupes pour dégager les routes principales. Du côté sud-ouest de la wilaya, les communes de Bounouh, Aïn Zaouïa, Frikat, Tizi Ghennif et Assi Youcef étaient restées inaccessibles pendant quatre jours.

Photographies 5.02 : La neige en Grande Kabylie (Ain El Hammam)

Photos : Mohand TAJADIT



¹⁴⁴ L'Assemblée Populaire Communale, équivalent de la mairie en France.

Il est vrai qu'une situation de blocage complet, à l'instar de l'exemple précédent, n'arrive que rarement, mais elle est très fréquente dans les communes du Sud où les habitants sont, chaque hiver, menacés de coupure d'électricité et de rupture d'approvisionnement en gaz (en bouteille) et en nourriture. Pour les écoliers, même si la route principale est dégagée, atteindre les arrêts de bus depuis le village reste difficile voire impossible (photographies 5.02).

Le climat n'obstrue pas l'accessibilité uniquement par l'enneigement et les coupures des routes, il agit également à moyen et à long terme, sur la qualité de celles-ci. Même si l'effet n'est pas immédiat, la détérioration de la chaussée constitue néanmoins un facteur supplémentaire de fragilité du réseau. En octobre 2007, les intempéries ont causé la coupure de plusieurs routes à la circulation, la RN 12 et la RN 1 à hauteur du pont de la Chiffa, en raison d'un effondrement de chaussée, causé principalement par un glissement de terrain. Dans la même saison, dans la commune de Yattafene, le pont de Souk El Djemaa a subi des dommages importants : suite à de fortes pluies tombées en quelques jours, l'entrée du pont a été endommagée par les crues de l'oued Tasift n'Ighil N Wammas. Ailleurs dans la même commune, ce sont des tronçons de routes qui se sont affaissés, créant des trous et des nids-de-poule.

Cependant, force est de constater que malgré la localisation spécifique de certaines routes, dans les hauteurs ou près de cours d'eau, leur construction ne répond parfois pas aux exigences des spécificités climatiques. Des situations d'isolement sont donc parfois imputées au climat, alors qu'elles sont causées par les défauts technique des chaussées. Suite à un affaissement d'une route en 2007, dans la commune de Yattafene, une enquête de la direction des travaux publics a révélé que, sur cette même route, le goudron a été tout simplement posé sur du remblai. La question de la qualité des routes était au centre des débats lors de la réunion du conseil exécutif de la wilaya de Tizi-Ouzou, consacré aux préparatifs de la saison hivernale de 2008. Selon le représentant de la direction de la protection civile, les problèmes d'inondation des routes, et toutes les conséquences qui en découlent, sont causés principalement par :

- l'absence de drainage des eaux ;
- le manque d'actions d'entretien et de nettoyage ;
- le sous-dimensionnement des canalisations par rapport à la pluviométrie ;
- l'insuffisance des avaloirs dans les quartiers à forte concentration urbaine...

Dans les communes situées sur le massif central ou sur le Djurdjura, et où les pentes sont souvent supérieures à 12%, l'érosion est favorisée par les mouvements naturels du sol. Les défauts techniques viennent alors accélérer et amplifier la dégradation des routes, notamment celles qui ne sont pas goudronnées.

Les différents exemples que nous venons d'avancer, prouvent que le relief et le climat d'une région sont certes des facteurs décisifs de fermeture, mais surmontables avec des moyens économiques et des investissements humains. Cependant, plus il y a d'agglomérations plus on a besoin de moyens. Comme nous l'avons vu dans l'exemple de la commune d'Imsohel, cette dernière disposait d'un seul engin technique pour désenclaver 16 villages, éparpillés sur la montagne. D'autres communes sont composées d'un nombre plus important de localités (comme la commune de Timizart qui en compte 34), ce qui exige beaucoup de moyens que les communes ne peuvent pas acquérir. Il apparaît donc que l'un des plus grands défis auquel fait face la Kabylie, est la dispersion du nombre important de localités.

5.3. Fragmentation des villages montagneux : dépendance et enclavement fonctionnel

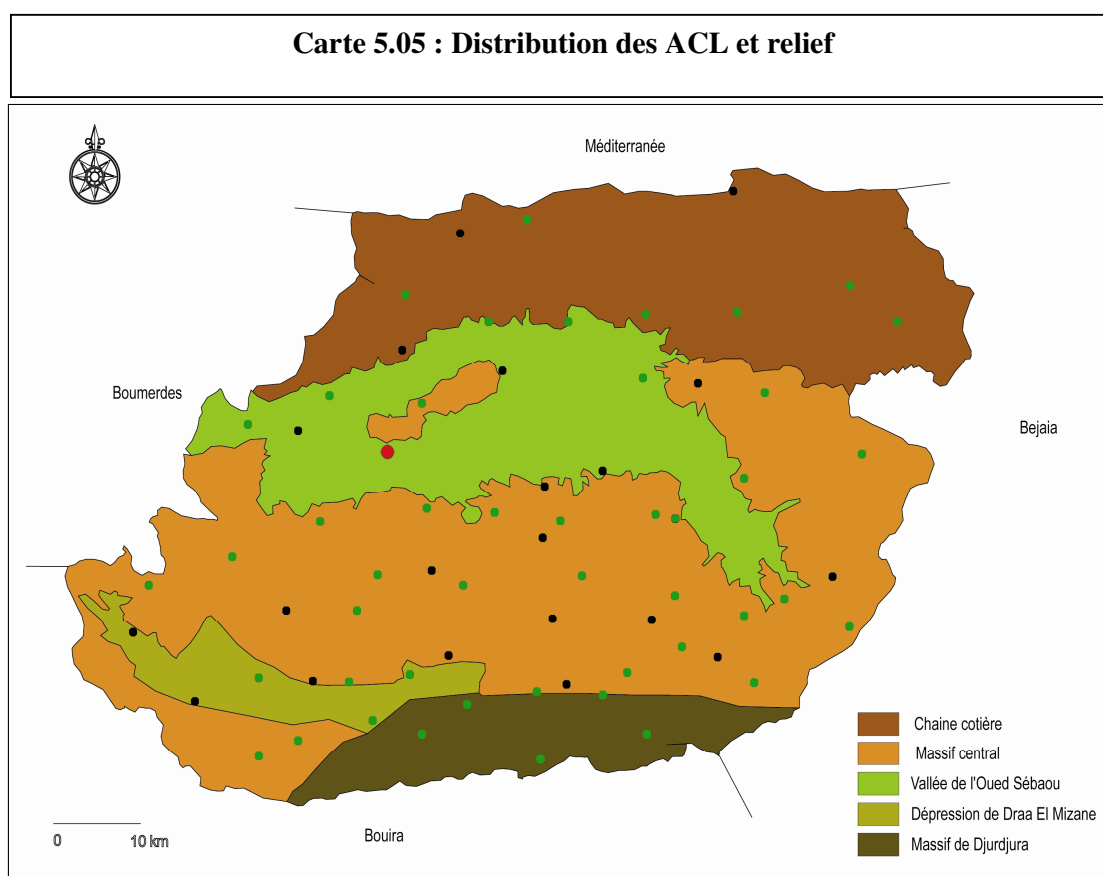
5.3.1. Localisation des agglomérations de Tizi-Ouzou : sur les montagnes de l'intérieur

L'observation de la distribution spatiale des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous révèle la concentration de 71% des communes au Sud du chef lieu de wilaya. Bien qu'il possède une façade maritime importante, l'espace tizi-ouzien est tourné vers l'intérieur, en l'occurrence vers les hautes montagnes (carte 5.05). Le rapport montagnes/plaines, pour l'observateur de la distribution géographique de la population kabyle, constitue une spécificité qui suscite réflexion. Des explications géohistoriques et sociologiques diverses ont été avancées. Pour Ibn Khaldun¹⁴⁵ (2003), l'appropriation des montagnes algérienne est l'une des conséquences sociales des instabilités politiques du Maghreb, il soutient de ce fait l'idée de montagnes refuges. Pierre Gentelle (2001) soulevant la question « la montagne est-elle refuge ou zone d'habitat normal ? » répond qu'« historiquement, il semble bien qu'elle fonctionne comme refuge lorsque des gens viennent occuper les plaines voisines ». Marc Cote (2001), rejetant d'emblée l'idée de montagnes refuges, a analysé la montagne comme une réalité résolument sociétale. Mais, en parlant du rapport plaines/montagnes dans

¹⁴⁵ Historien et sociologue arabe du 14^e siècle. Edition 2003, traduction de William Mac Guckin de Slane.

l'Aurès¹⁴⁶, il explique que « parce qu'à une époque de moyens techniques rudimentaires, il était plus facile de défricher les forêts de versants que celles des plaines, plus facile de labourer ces sols légers que les sols lourds de plaine, préférable de vivre en montagne aérée que dans les zones insalubres du bas pays ». Les études de Pierre Bourdieu et Abdelmalek Sayad (1964) sur la société kabyle soutiennent quant à elles l'hypothèse de la socialisation de l'espace.

Montagnes refuges ou non, il est bien évident que l'explication du rapport plaines/montagnes relève plus d'une approche systémique, où tous les facteurs ont joué des rôles importants, plutôt que d'une approche unidimensionnelle. Néanmoins, nous soutenons que l'élément historique a joué un rôle prégnant dans l'appropriation spatiale et dans la construction identitaire des montagnards.



¹⁴⁶ Montagnes de l'Atlas Saharien, elles s'étalent majoritairement sur les wilayas de Batna et de Khenchela à l'Est de l'Algérie.

La disposition spatiale des villages kabyles renforce leur enclavement. Par leur localisation relative, les uns par rapport aux autres, et surtout par rapport aux lieux centraux, et par leur répartition dans l'espace, sur les crêtes et les montagnes, l'accessibilité de ces localités est négativement affectée. Dans un espace montagneux, un millier de villages et/ou hameaux sont éparpillés sur les collines et les hauteurs. Les réseaux de transport arrivent tant bien que mal à les connecter (cf. chapitre 6). L'éclatement urbain de l'espace kabyle produit une dispersion des biens et des services publics (cf. chapitre 7). Dans les communes rurales, ces derniers sont dispersés dans les grands villages. Cependant, dans les petites localités on ne trouve souvent qu'un ou deux épiciers qui assurent la vente de quelques produits alimentaires de première nécessité seulement, comme le pain, le lait, les œufs, etc. A Tizi-Guefres¹⁴⁷, pour acheter du pain ou du lait, il faut en aviser l'épicier la veille, pour qu'il puisse en faire la commande exacte. On n'investit pas à Igoudjal¹⁴⁸, Khansous¹⁴⁹, Boumensour¹⁵⁰, ou Azrou¹⁵¹, pour y faire du profit, mais juste parce qu'on est retraité et qu'on possède un local et quelques économies qu'on veut placer pour s'occuper, ce qui explique l'offre dérisoire qu'on trouve dans les commerces des petits villages.

Pour trouver un café, le bureau de poste, l'école primaire... il faut changer d'échelle, et se diriger vers une plus grande localité. Pour trouver un mécanicien, un cyber café, une pharmacie voire un médecin, il faut se déplacer de plusieurs kilomètres vers une agglomération encore plus importante. L'absence d'un moyen de transport peut s'avérer très contraignante. Or, l'offre de transport est bel et bien défailante (cf. chapitres 6 et 7). Tout le monde dénonce le système d'organisation des transports, mais nul ne peut agir en conséquence, ni les maires, ni les responsables des transports au niveau de la wilaya, ni les associations de transporteurs : la dérégulation des transports a engendré une situation confuse, où l'État est complètement absent, et où le transport informel gagne du terrain (cf. chapitre 7).

¹⁴⁷ Commune d'Imsouhel.

¹⁴⁸ Commune d'Ait Chafaa.

¹⁴⁹ Commune d'Illilten.

¹⁵⁰ Commune de Zekri.

¹⁵¹ Commune d'Akerrou.

5.3.2. Fragmentation spatiale : renforcement de la fermeture par la dépendance au réseau de transport. L'exemple des communes d'Aghrib et d'Imsohel

5.3.2.1. Fragmentation et dépendance au réseau

La dispersion des villages dans le périmètre de la commune engendre le problème de la dispersion des lieux centraux (différents pôles locaux qu'ils soient économiques, administratifs ou autres). Comme toutes les localités kabyles, l'agglomération de Tamassit est soumise à ce problème. Appartenant à la commune d'Aghrib, qui compte 22 villages, Tamassit partage avec les 21 autres : 9 écoles, 2 collèges d'une capacité de 1 227 élèves et un lycée qui ne peut accueillir que 405 d'entre eux, obligeant le reste à partir dans des lycées encore plus éloignés.

La population du village, qui atteint les 2 386 habitants¹⁵², ne dispose que de 2 cafés et 3 petits commerces d'alimentation générale. Pour satisfaire tout autre besoin, les habitants sont contraints de se déplacer vers l'une ou l'autre des deux grandes localités à proximité : Aghrib chef lieu de commune à 6 km de distance, ou le chef lieu de la commune voisine Azazga, lointaine de 10 km. Même si ces distances apparaissent relativement courtes, l'absence de l'offre de transport pour les citoyens non motorisé et l'état des infrastructures pour les gens motorisés allongent les distances.

Les routes reliant le village aux petites agglomérations sont souvent mal entretenues et non aménagées. Tamassit n'est reliée au monde extérieur que par une seule route, celle reliant Aghrib (au Nord du village) à Azazga (au Sud) ; sa fermeture¹⁵³ oblige les gens à faire des détours importants en temps et en coût¹⁵⁴. En l'absence de moyens de communication¹⁵⁵ et du fait de l'éloignement des services publics¹⁵⁶ (comme la mairie, les pompiers, l'hôpital, la gendarmerie, etc.), les populations dépendent complètement du bon fonctionnement du système de transport (cf. chapitres 6 et 7).

¹⁵² RGPH 1998 (source ONS).

¹⁵³ La fermeture des routes est causée principalement pas les conditions climatiques. Plus rarement, elles peuvent également être bloquées par les manifestations et les émeutes. Ce genre de fermeture ne dépasse souvent pas une semaine. En revanche, dans quelques communes isolées, quelques routes sont désertées depuis plusieurs années à cause des menaces terroristes, comme le tronçon de la route nationale RN 24 reliant la ville de Tizirt à Dellys à travers la forêt de Mizrana. Cette route a été fermée à la circulation pendant 12 ans (de 1995 à 2007) à cause des conditions sécuritaires.

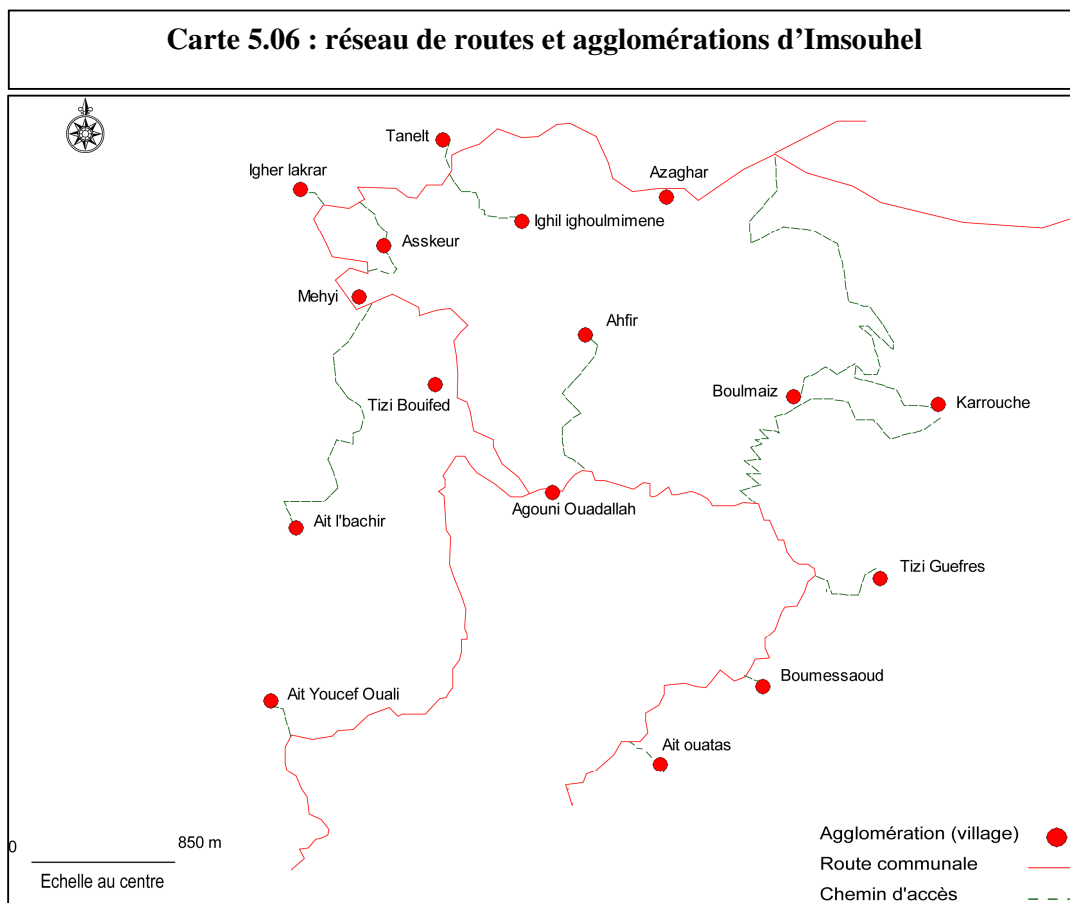
¹⁵⁴ La fermeture de la route Tamassit-Azazga (10 km) obligerait la population de Tamassit à faire le détour par Aghrib-Fréha (CW 1)- Azazga (RN 12), soit un trajet d'environ 25 km.

¹⁵⁵ Absence d'un réseau téléphonique fixe, et non accessibilité des téléphones mobile pour une bonne partie de la population, à cause de leur prix.

¹⁵⁶ Les plus proches étant à Aghrib.

La même situation est relevée dans la commune d’Imsouhel. Cette commune est constituée d’un ensemble de localités dispersées dans un périmètre montagneux, autour de la colline de Tamezguida (1 364 m d’altitude). Cette disposition spatiale affecte la localisation des services publics. Ainsi, l’école primaire partagée par Boumessaoud et Tizi-Guefres se trouve dans ce second village, l’unique collège communal est à Mehysi, le bureau de poste à Agouni Ouadallah, le lycée dans la commune voisine d’Iferhounene, et l’hôpital se trouve dans le siège de la daïra d’Ain El Hammam. La connexion entre ces différents lieux centraux est complètement dépendante de la route communale.

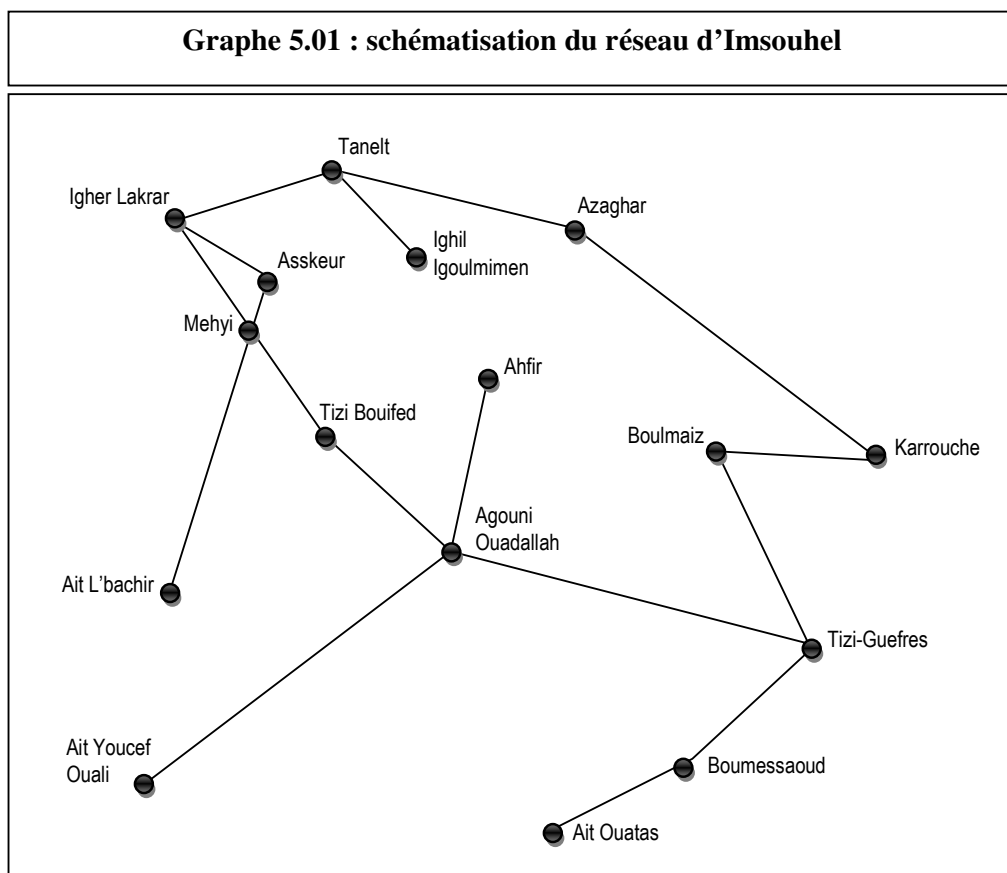
Les 16 localités d’Imsouhel dépendent complètement de cette route. Cette dernière, étroite et sinueuse, n’est pas récente mais assez bien entretenue, elle contourne le haut de la colline en ceinture, essayant d’approcher le plus de villages possible. Une deuxième ceinture contourne le bas de la colline pour accéder au reste des 16 agglomérations. Une autre route raccorde les deux ceintures, facilitant de la sorte l’accès du haut au bas de la colline (carte 5.06).



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2007

La fragmentation spatiale rend inquiétante la dépendance des villages aux routes d'accès et aux routes communales. Plus que le rapport du village à la route, c'est le rôle de cette dernière dans le processus d'ouverture, qui nous intéresse. Alors qu'il constitue l'artère principale de la commune, le réseau communal est très vulnérable. La coupure de l'une d'entre elles peut provoquer un enclavement total, surtout dans les villages desservis par un seul chemin d'accès¹⁵⁷.

L'utilisation de la théorie des graphes et les calculs d'accessibilité nous permettent de mieux comprendre la vulnérabilité des réseaux communaux. A travers l'exemple du réseau d'Imsohel (graphe 5.01), nous analyserons les indicateurs globaux et locaux. Nous commençons par les indices globaux qui renseignent sur l'état général du réseau et des sommets.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2007

¹⁵⁷ Ce phénomène de dépendance à la route n'est bien sûr pas spécifique à la Kabylie, toutefois ce qui fait la particularité de cet espace, c'est l'absence d'alternatives pour atteindre les services de base.

Les premières observations montrent que ce réseau est linéaire et ne possède que deux mailles : la plupart des sommets ne sont reliés que par une ou deux arêtes. Les sommets sont éparpillés sans aucune logique apparente et ne sont reliés que par une seule chaîne. Quant aux possibilités de communication et de cheminement à l'intérieur de ce réseau, nous remarquons que ce dernier est constitué d'une seule ligne directe. La mesure de la connectivité ¹⁵⁸ permet d'évaluer le degré de liaison.

D'après le graphe (5.01) nous relevons :

Nombre de sommets (localités) : $v = 16$

Nombre d'arêtes (liens) : $e = 17$

$$\text{Indice } \beta = e/v = 1,06$$

C'est le rapport existant entre le nombre d'arêtes et le nombre de sommets. Quand la valeur de β est inférieure à 1, la connexité des sommets est mauvaise. Plus cet indice est grand plus on a le choix de déplacement entre les localités¹⁵⁹. Dans notre cas la connexité est moyenne.

$$\text{Indice } \gamma = e / [3(v - 2)] = 0,40$$

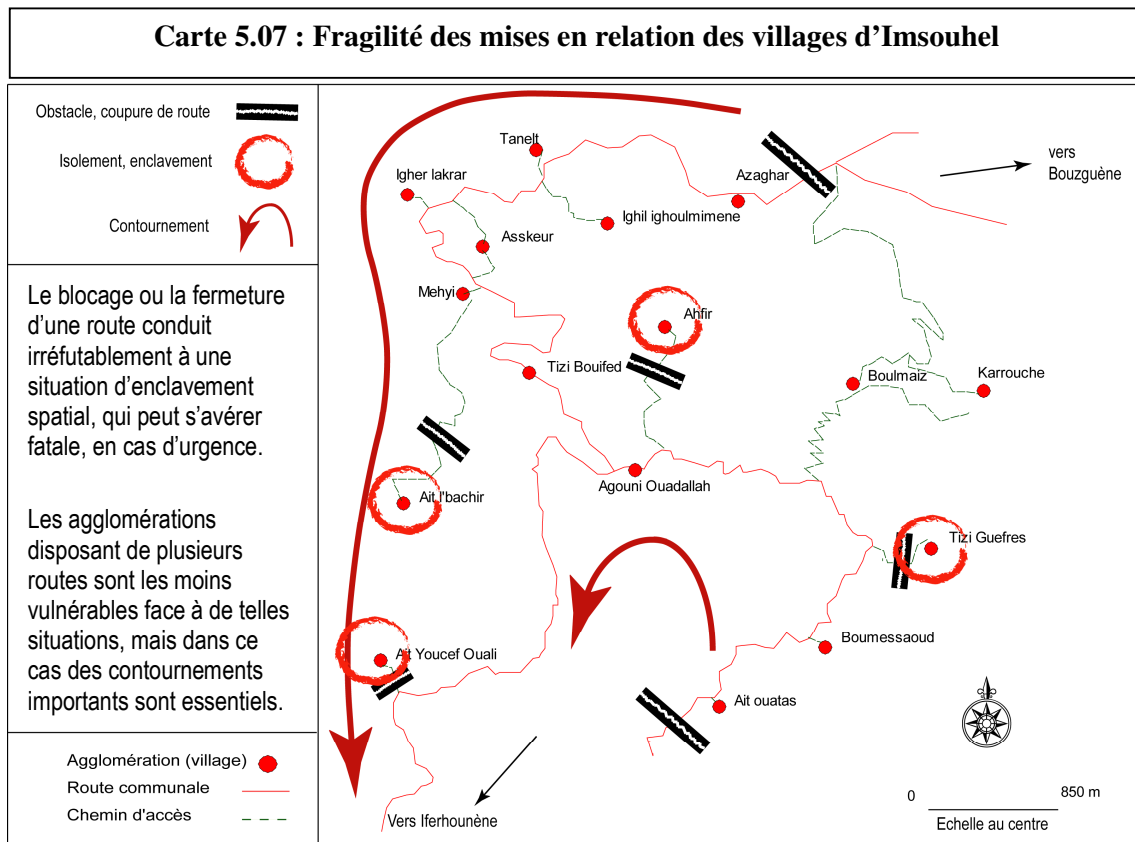
Cet indice indique le rapport entre le nombre d'arêtes du réseau et le nombre maximum d'arêtes qu'il pourrait contenir (cf. chapitre 2). Dans notre cas, l'indice indique que le réseau de la commune d'Imsohel contient 40% d'arêtes par rapport à sa capacité maximale. Cela revient à dire qu'il y a un manque de 60% de routes. Mais vu le relief de la région, un tel projet nécessiterait des moyens économiques énormes. La mauvaise connectivité du réseau indique l'existence de localités non ou mal connectées.

À l'égard de sa connexité et de sa connectivité, notre réseau s'avère vulnérable et fragile. La proportion et la densité des arêtes, par rapport aux sommets sont très faibles. La suppression de deux sommets (Agouni Ouadallah et Azaghar) désagrègerait le groupe en deux réseaux linéaires et provoquerait l'isolement de deux sommets (Ahfir et Ait Youcef Ouali).

¹⁵⁸ Degré avec lequel les sommets sont reliés entre eux (DUPUY, 1997).

¹⁵⁹ Jean-Paul Rodrigue, <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch2fr/meth2fr/ch2m2fr.html>.

Sur le terrain, le blocage ou la fermeture de la route communale par l'une de ses entrées (par le Nord via Illoula Oumalou ou par le Sud via Iferhounene) provoquerait un enclavement spatial partiel de toute la commune. Le blocage des routes secondaires (chemins d'accès) conduiraient à un isolement total de quelques agglomérations (carte 5.07).



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

Les espaces les plus fragiles sont les villages situés loin de la route communale et reliés à celle-ci par de longs chemins d'accès. La vulnérabilité du réseau et des agglomérations est davantage remarquable dans les zones montagneuses, spécialement dans la Kabylie du Djurdjura, au sud de la wilaya de Tizi-Ouzou. La conjugaison des facteurs de l'enclavement complexifie la fermeture spatiale, spécialement dans cette région de hautes montagnes où l'altitude de quelques villages dépasse 1 000 mètres. À l'étroitesse, la sinuosité et la pente des chemins d'accès s'ajoute, en hiver, les problèmes de neige et de verglas. Nous avons vu combien les villages kabyles sont vulnérables face aux intempéries, comme en hiver 2007 ou en 2005 où la plupart des routes de la Grande Kabylie étaient bloquées par la neige et où certains habitants ont reçu des rations alimentaires apportées sur site par les hélicoptères de

l'armée. La vulnérabilité des petites agglomérations est accentuée par la concentration des services dans les ACL, ces dernières étant la source de tout approvisionnement.

5.3.2.2. L'accessibilité nodale, indicateur spatial d'ouverture/fermeture

Toujours avec l'exemple de la commune d'Imsouhel, nous allons voir comment l'accessibilité d'un lieu est affectée par sa position par rapport à l'ACL. Nous allons donc analyser l'accessibilité des villages d'Imsouhel et la position de son ACL Agouni Ouadallah.

Avec un degré¹⁶⁰ $d(x) = 4$, le sommet « Agouni Ouadallah » est le mieux connecté, il est relié à 4 arêtes. Cela expliquerait peut-être le choix de cette agglomération comme ACL de commune, bien qu'elle soit moins peuplée et moins dense que d'autres localités, telle Tanelt¹⁶¹. La promotion d'Agouni Ouadallah comme centre administratif répondrait à une logique de rapprochement de l'administration de tous les villages de la commune. Le calcul d'indices locaux d'accessibilité permet de vérifier cela et de différencier entre les agglomérations les plus accessibles et celles qui le sont moins.

Nous avons calculé, pour chaque village, son degré d'accessibilité en utilisant l'indice de Shimbél. Ce dernier calcule la somme des distances entre un sommet (i) et tous les autres sommets (j) du graphe (G), par le plus court chemin (cf. chapitre 2). Il est noté :

$$A(G)_i = \sum_{j=1}^n d_{ij}$$

Plus le résultat est grand moins la localité est accessible.

On peut aussi calculer un nouvel indice en divisant le résultat par le nombre de sommets (Plassard, 2003). Cet indicateur permet de calculer la distance moyenne qui sépare un lieu quelconque (i) de tous les sommets (j) du graphe. Il est noté :

$$A(G)_i = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n d_{ij}$$

¹⁶⁰ On appelle degré d'un sommet $d(x)$, le nombre d'arêtes connectées à ce sommet x (Pumain et Saint-Julien 1997)

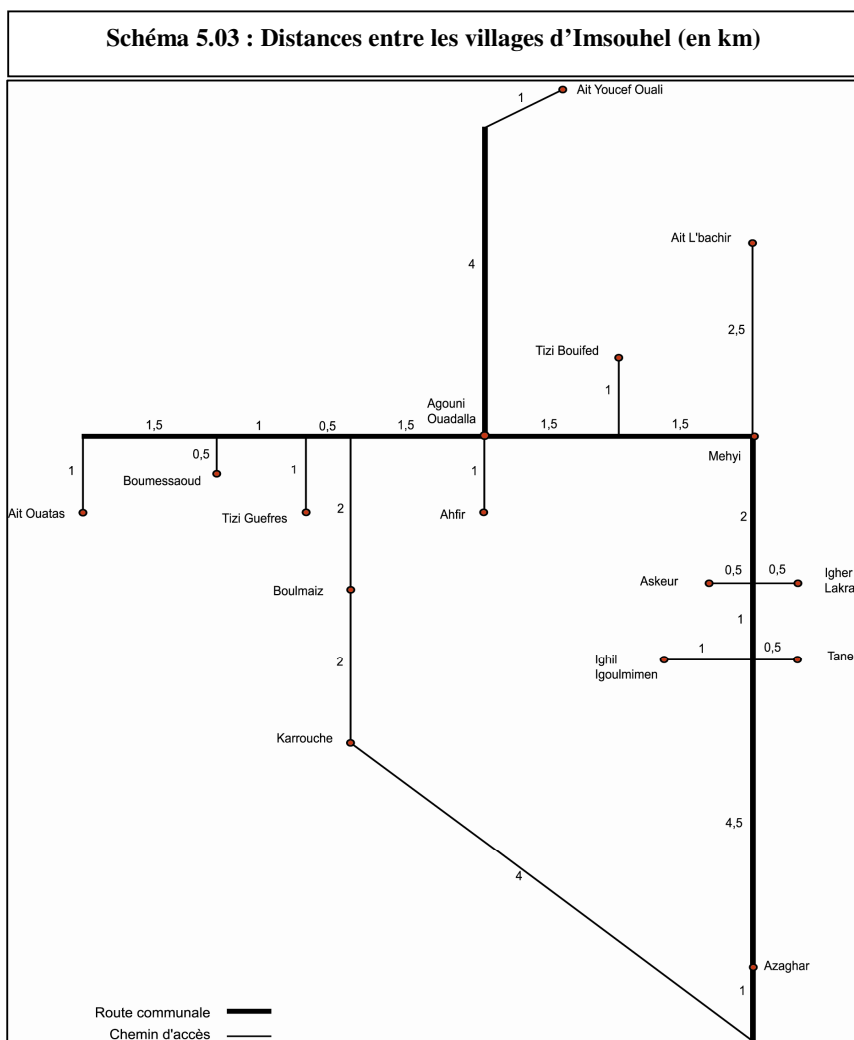
¹⁶¹ D'après le RGPH de 1998, la population d'Agouni Ouadallah est de 425 habitants, alors que celle de Tanelt se rapproche des 1 800 habitants.

Dans notre application au réseau communal d’Imsouhel, nous avons calculé les distances réelles (parcourues) entre tous les villages. Généralement, pour ce type d’exercice, il existe des algorithmes, développés par des mathématiciens spécialistes en théorie des graphes, qui permettent des calculs simples et précis. Ces algorithmes (Bellman, Ford, Dijkstra, Moore...) supposent souvent des graphes planaires (D. Pumain, T. Saint-Julien ; 1997), c’est à dire des graphes où chaque intersection est considérée comme un sommet¹⁶².

Dans notre étude des villages kabyles, cette exigence n’est pas vérifiée. Si l’on se tient à cette condition, chaque intersection (notamment les jonctions entre les chemins piétons et le réseau communal) sera considérée comme village, ce qui corromprait considérablement nos résultats (spatialement dans le calcul des indices globaux). Ainsi, pour dépasser cette limite de la théorie des graphes, dans nos calculs ne sont considérés comme sommets que les localités (villages ou villes), les intersections sont volontairement omises.

Pour le calcul d’accessibilité nous avons utilisé l’algorithme de *Dijkstra*, qui permet de trouver le plus court chemin entre n’importe quel couple de sommets dans un graphe (cf. chapitre 6). Le réseau de la commune d’Imsouhel étant relativement éparé, les mesures de distances ont été calculées en parcourant tout le réseau par voiture. Nous avons d’abord mesuré la longueur de la route communale, ensuite nous avons refait l’opération pour les chemins d’accès. Le schéma (5.03) résume les différentes distances obtenues.

¹⁶² « Un graphe est dit planaire si l’on peut le dessiner sur un plan de sorte que les sommets soient des points distincts, les arêtes des courbes simples et que deux arêtes ne se rencontrent pas en dehors de leurs extrémités » (L’Hostis Alain, In Mathis Philippe (Éds), 2003)



© H. YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

La matrice d’accessibilité suivante (tableau 5.03) montre la distance (en km) entre les 16 villages de la commune d’Imsouhel.

Tableau 5.03 : Matrice des distances entre les villages d’Imsouhel

dij (km)	Ait Ouatas	Boumessaoud	Tizi Guefres	Boulmaiz	Karrouche	Agouni Ouadalla	Ahfir	Ait Youcef Ouali	Tizi Bouifed	Mehji	Ait Lbachir	Askeur	Igher Lakrar	Tanelt	Ighil	Azaghar	A(G)i
Ait Ouatas	0	3	4,5	6	8	5,5	6,5	10,5	8	8,5	11	11	11	12	12,5	13	131
Boumessaoud	3	0	2,5	4	6	3,5	4,5	8,5	6	6,5	9	9	9	10	10,5	11	103
Tizi Guefres	4,5	2,5	0	3,5	5,5	3	4	8	5,5	6	8,5	8,5	8,5	9,5	10	10,5	98
Boulmaiz	6	4	3,5	0	2	3,5	4,5	8,5	6	6,5	9	9	9	10	10,5	7	99
Karrouche	8	6	5,5	2	0	5,5	6,5	10,5	8	8,5	11	11	11	10	10,5	5	119
A. Ouadalla	5,5	3,5	3	3,5	5,5	0	1	5	2,5	3	5,5	5,5	5,5	6,5	7	10,5	73
Ahfir	6,5	4,5	4	4,5	6,5	1	0	6	3,5	4	6,5	6,5	6,5	7,5	8	11,5	87
A.Y.Ouali	10,5	8,5	8	8,5	10,5	5	6	0	7,5	8	10,5	10,5	10,5	11,5	12	15,5	143
Tizi Bouifed	8	6	5,5	6	8	2,5	3,5	7,5	0	2,5	5	5	5	6	6,5	10	87
Mehji	8,5	6,5	6	6,5	8,5	3	4	8	2,5	0	2,5	2,5	2,5	3,5	4	7,5	76
Ait Lbachir	11	9	8,5	9	11	5,5	6,5	10,5	5	2,5	0	5	5	6	6,5	10	111
Askeur	11	9	8,5	9	11	5,5	6,5	10,5	5	2,5	5	0	1	2	2,5	6	95
Igher Lakrar	11	9	8,5	9	11	5,5	6,5	10,5	5	2,5	5	1	0	2	2,5	6	95
Tanelt	12	10	9,5	10	10	6,5	7,5	11,5	6	3,5	6	2	2	0	1,5	5	103
Ighil	12,5	10,5	10	10,5	10,5	7	8	12	6,5	4	6,5	2,5	2,5	1,5	0	5,5	110
Azaghar	13	11	10,5	7	5	10,5	11,5	15,5	10	7,5	10	6	6	5	5,5	0	134
A(G)i	131	103	98	99	119	73	87	143	87	76	111	95	95	103	110	134	
A(G)i/16	8,19	6,44	6,13	6,19	7,44	4,56	5,44	8,94	5,44	4,75	6,94	5,94	5,94	6,44	6,88	8,38	

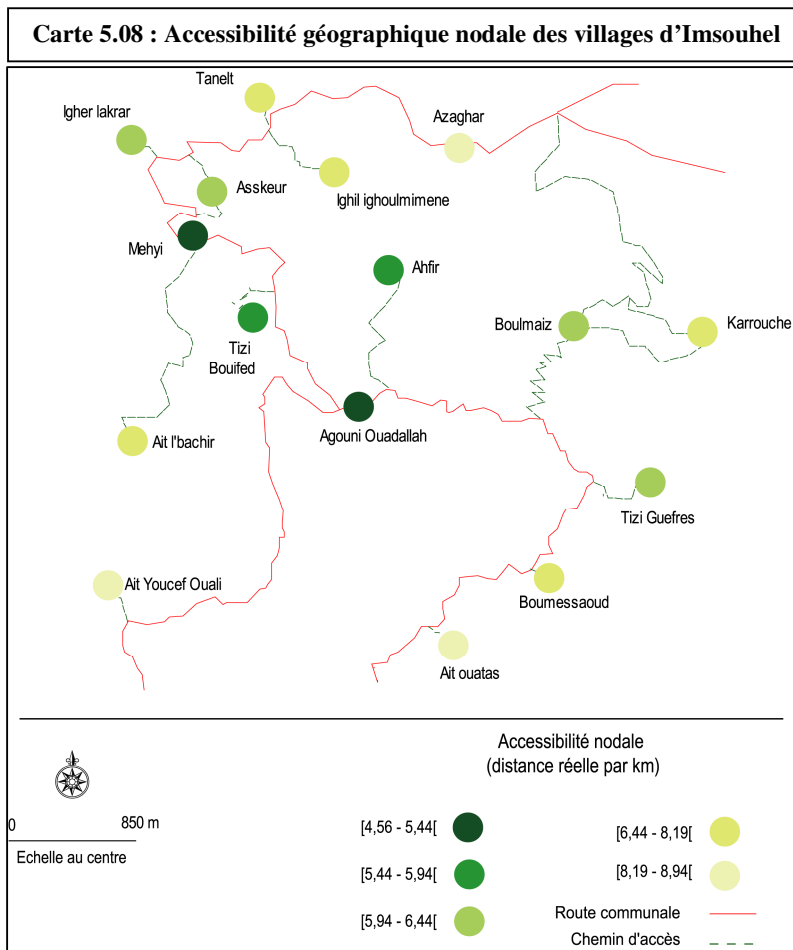
La somme des colonnes est égale à la somme des lignes, car notre matrice est symétrique. La circulation étant autorisée dans les deux sens des routes, le plus court chemin entre deux lieux ne change pas, quelle que soit l'origine du trajet. L'endroit le plus accessible est celui qui possède la plus faible somme des distances $[A(G)_i]$, soit Agouni Ouadallah avec 73 km. En revanche, les villages les moins accessibles sont Ait Youcef Ouali, Azaghar et Ait Ouatas avec des indices supérieurs à 130 km.

Bien qu'il soit important, l'indice de Shimbel $A(G)_i$ ne prend d'importance qu'en cas de comparaison entre différents réseaux ou différents lieux. Cependant, il ne nous indique que très peu sur les relations entre les lieux. L'indice $\frac{1}{n}A(G)_i$ quant à lui, nous renseigne sur la distance moyenne qui sépare l'endroit (i) de tous les autres endroits. Ainsi, appliqué à notre exemple, nous pouvons avancer que le chef lieu de la commune d'Imsohel (Agouni Ouadallah) est bien le village le plus accessible géographiquement, il est à une distance moyenne de 4,56 km de toutes les agglomérations de la commune.

La représentation cartographique de l'indice $\frac{1}{n}A(G)_i$, nous offre une meilleure lecture du tableau (5.03).

Disposant de 16 agglomérations, nous avons choisi 5 classes de valeurs pour représenter l'accessibilité nodale des villages d'Imsohel. Pour déterminer le nombre de classes, nous avons utilisé l'indice de Huntsberger : $N(cl) = 1 + 3,3 \log_{10}(N)$ (= 4,97 dans notre cas). Avec $N(cl)$: nombre de classes ; (N) nombre d'individus (villages)¹⁶³. Pour la discrétisation, notre série étant multimodale (5,44 – 5,94 – 6,44), nous avons utilisé la méthode des seuils naturels (appelée aussi méthode graphique).

¹⁶³ Bien qu'il soit efficace, cet indice ne constitue qu'une valeur indicative qu'on n'est pas obligé d'utiliser.



Deux villages semblent présenter un niveau d’accessibilité relativement élevé (carte 5.08), il s’agit d’Agouni Ouadallah (ACL de commune) et de Mehyi, tous les deux directement reliés à la route communale (sans chemin d’accès). En revanche Azaghar, bien qu’il soit également directement relié à celle-ci, paraît être l’un des villages les moins accessibles. Il en est de même pour Tanelt, Ait Youcef Ouali et Ait Ouatas qui sont reliés à la route communale par des chemins d’accès de quelques centaines de mètres. Cela suggérerait que la localisation sur un axe routier principal ne favorise pas l’accessibilité des villages marginaux. En effet, selon cet indice d’accessibilité nodale, Karrouche qui est localisé à 4 km de la route communale est mieux accessible qu’Ait Ouatas ou Azaghar. Or, nous avons relevé lors de nos études de terrain que la circulation sur les chemins d’accès est très difficile (pente, sinuosité, étroitesse...), alors qu’elle est relativement fluide sur la route communale. Ces deux situations différentes sont pareillement représentées dans la carte (5.08).

Cette autre limite de l'application de la théorie des graphes sur les réseaux de transport¹⁶⁴, nous rappelle que même si l'usage de cet outil d'analyse « offre un certain nombre de possibilités de description des réseaux, (...) les indices exprimant un rapport entre les sommets et les arêtes présentent l'inconvénient de traduire parfois une idée de similitude, entre des réseaux de configuration pourtant très différente. » (M. Chesnais, 1991).

5.3.2.3. L'impact de l'état des routes sur les liaisons intra-communales

Pour rendre les indices plus crédibles, un calcul d'accessibilité en fonction du temps d'accès ou du temps de parcours, entre les différentes localités, serait plus pertinent, mais l'absence de l'offre de transport en commun, qu'elle soit publique ou privée, notamment sur les chemins d'accès, ne permet pas une telle approche. En effet, les horaires de passage des moyens de transport sur les routes communales sont complètement fortuits ; les chemins d'accès quant à eux ne sont pas desservis par les transports en commun (cf. chapitre 7). Restent alors deux choix de mesures : la distance temps (temps de trajets) et la distance spatiale (longueur de routes). Nous avons exclu la première, parce que la durée d'un trajet est extrêmement différente selon que l'on est motorisé ou non, selon le type et l'état des moyens de transport, selon l'âge, le sexe et la santé des individus qui se déplacent à pied, etc.

Pour réduire donc la marge d'erreur entre l'indice d'accessibilité et la réalité du terrain, nous avons appliqué un coefficient de pondération ($p = 2$) aux chemins d'accès. Ce dernier est estimé en fonction de la vitesse moyenne de circulation sur les deux types de route¹⁶⁵. Cependant, les résultats obtenus, bien qu'ils soient exprimés en kilomètres pour faciliter la comparaison, n'indiquent pas les distances réelles mais constituent un indicateur important pour différencier entre les villages les plus accessibles et les lieux marginaux.

L'application du coefficient de pondération donne lieu à la matrice suivante (tableau 5.04) :

¹⁶⁴ Nous avons soulevé précédemment la difficulté de représentation des réseaux par un graphe planaire (où les liaisons entre les sommets ne se croisent pas).

¹⁶⁵ La vitesse moyenne de circulation sur la voie communale d'Imsouhel est de 45 km/h, sur les chemins d'accès elle est de 20 km/h. Par conséquent, la même distance est parcourue 2,25 fois plus vite sur la route communale. Expérience réalisée dans la route communale d'Imsouhel, et dans quelques chemins d'accès.

Tableau 5.04 : Matrice des distances pondérées entre les villages d’Imsouhel
(Coefficient de pondération = 2, appliqué aux chemins d’accès)

dij (km)	Ait Ouatas	Boumessaoud	Tizi Guefres	Boulmaiz	Karrouche	Agouni Ouadalla	Ahfir	Ait Youcef Ouali	Tizi Bouifed	Mehyi	Ait Lbachir	Askeur	Igher Lakrar	Tanelt	Ighil	Azaghar	A(G)
Ait Ouatas		4,5	6,5	9	13	6,5	8,5	12,5	10	9,5	14,5	12,5	12,5	13,5	14,5	17	164,50
Boumessaoud	4,5		4	6,5	10,5	4	6	10	7,5	7	12	10	10	11	12	14,5	129,50
Tizi Guefres	6,5	4		6,5	10,5	4	6	10	7,5	7	12	10	10	11	12	14,5	131,50
Boulmaiz	9	6,5	6,5		4	5,5	7,5	11,5	9	8,5	13,5	11,5	11,5	12,5	13,5	13	143,50
Karrouche	13	10,5	10,5	4		9,5	11,5	15,5	13	12,5	17,5	15,5	15,5	14,5	15,5	9	187,50
A. Ouadalla	6,5	4	4	5,5	9,5		2	6	3,5	3	8	6	6	7	8	10,5	89,50
Ahfir	8,5	6	6	7,5	11,5	2		8	5,5	5	10	8	8	9	10	12,5	117,50
A.Y.Ouali	12,5	10	10	11,5	15,5	6	8		9,5	9	14	12	12	13	14	16,5	173,50
Tizi Bouifed	10	7,5	7,5	9	13	3,5	5,5	9,5		3,5	8,5	6,5	6,5	7,5	8,5	11	117,50
Mehyi	9,5	7	7	8,5	12,5	3	5	9	3,5		5	3	3	4	5	7,5	92,50
Ait Lbachir	14,5	12	12	13,5	17,5	8	10	14	8,5	5		8	8	9	10	12,5	162,50
Askeur	12,5	10	10	11,5	15,5	6	8	12	6,5	3	8		2	3	4	6,5	118,50
Igher Lakrar	12,5	10	10	11,5	15,5	6	8	12	6,5	3	8	2		3	4	6,5	118,50
Tanelt	13,5	11	11	12,5	14,5	7	9	13	7,5	4	9	3	3		3	5,5	126,50
Ighil	14,5	12	12	13,5	15,5	8	10	14	8,5	5	10	4	4	3		6,5	140,50
Azaghar	17	14,5	14,5	13	9	10,5	12,5	16,5	11	7,5	12,5	6,5	6,5	5,5	6,5		163,50
A(G)	164,50	129,50	131,50	143,50	187,50	89,50	117,50	173,50	117,50	92,50	162,50	118,50	118,50	126,50	140,50	163,50	
A(G)/16	10,28	8,09	8,22	8,97	11,72	5,59	7,34	10,84	7,34	5,78	10,16	7,41	7,41	7,91	8,78	10,22	

Pour la représentation cartographique de cette matrice (carte 5.09), nous avons utilisé la même méthode que celle employée antérieurement, pour le tableau (5.03).

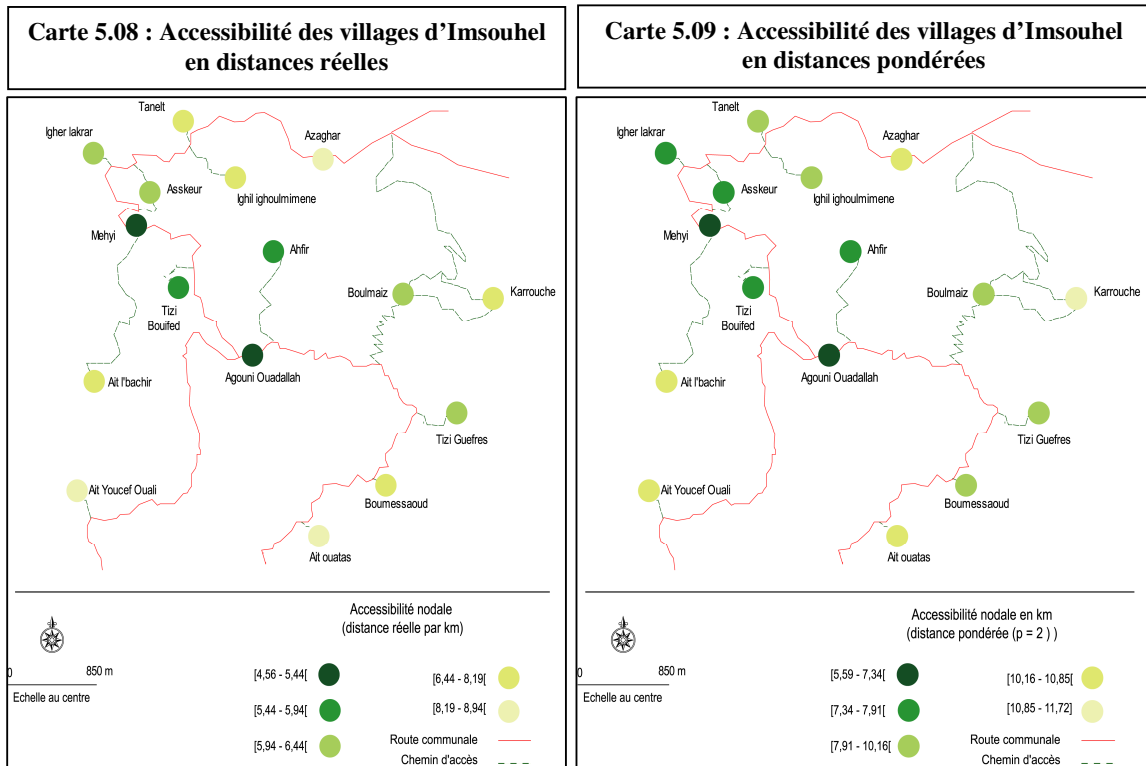
La comparaison entre l’indice d’accessibilité calculé à partir des distances réelles et celui basé sur les distances pondérées des chemins d’accès, nous renseigne davantage sur les conséquences de l’état de routes sur l’accessibilité des agglomérations fragmentées.

L’application de la pondération augmente sensiblement l’indice d’accessibilité nodale (tableau 5.05). Cette augmentation indique une baisse d’accessibilité. Les localités les plus sensibles à cette baisse seraient celles qui disposent des plus longs chemins d’accès (routes de mauvaises qualités). L’exemple de Karrouche (longueur 4 km) et d’Agouni Ouadallah (localisée sur la route communale), confirmerait cette première observation. Cependant, force est de constater que l’accessibilité des villages localisés sur l’axe principal est également négativement affectée : Agouni Ouadallah, Mehysi et Azaghar ont vu leurs indices d’accessibilité respectivement augmenter de (1,03), (1,03) et (1,84). Cela révèle que l’incidence de l’état des routes se répercute négativement sur tout le réseau, et pas uniquement sur les villages mal desservis.

Tableau 5.05 : Récapitulatif des matrices d’accessibilité

	Ait Ouatas	Boumessaoud	Tizi Guefres	Boulmaiz	Karrouche	Agouni Ouadalla	Ahfir	Ait Youcef Ouali	Tizi Bouifed	Mehyi	Ait Lbachir	Askeur	Igher Lakrar	Tanelt	Ighil	Azaghar
A(G)/16	8,19	6,44	6,13	6,19	7,44	4,56	5,44	8,94	5,44	4,75	6,94	5,94	5,94	6,44	6,88	8,38
A(G)/16 (pondéré)	10,28	8,09	8,22	8,97	11,72	5,59	7,34	10,84	7,34	5,78	10,16	7,41	7,41	7,91	8,78	10,22
écart	2,09	1,66	2,09	2,78	4,28	1,03	1,91	1,91	1,91	1,03	3,22	1,47	1,47	1,47	1,91	1,84
Longueur du chemin	1	0,5	1	2	4	0	1	1	1	0	2,5	0,5	0,5	0,5	1	0

La confrontation des cartes (5.08) et (5.09) affiche une évolution significative dans l'accessibilité des villages d'Imsouhel.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Bien que nous ayons gardé les mêmes graduations de couleur dans nos cartes, les valeurs des différentes classes ont manifestement augmenté, ce qui affiche une baisse générale d'accessibilité. Cependant, le but de cette comparaison est d'analyser l'accessibilité relative entre les différents villages.

Ainsi, de cette confrontation, se manifeste une augmentation relative de l'accessibilité dans plusieurs agglomérations (Ait Ouatas, Boumessaoud, Asskeur, Igher Lakrar, Tanelt, Ighil Igoulmimen, Azaghar et Ait Youvef Ouali). Celles-ci sont toutes passées à des classes supérieures. Toutefois, la baisse de l'accessibilité de Karrouche est remarquable. La pondération des chemins d'accès a sensiblement affecté l'accessibilité des villages. Aussi, il est remarquable que la conglomération augmente l'accessibilité, les villages dispersés quant à eux sont les plus isolés (Ait Ouatas, Ait Youcef Ouali, Azaghar, Karrouche).

L'accessibilité des agglomérations dépend aussi de la longueur du chemin d'accès. Autrement dit, plus le chemin d'accès d'une localité est long, plus cette dernière est

enclavée. Cela est démontré par la corrélation très significative¹⁶⁶ (0,97) entre la longueur du chemin d'accès et l'augmentation de l'indice $\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n A_i(G)$ (tableau 5.05). Cependant, d'une manière générale c'est l'état de la route qui influence l'accessibilité et non pas son type. Un chemin de bonne qualité n'alterne en aucun cas l'accessibilité d'un lieu. Mais plus ce dernier est éloigné moins il est accessible.

En plus de l'effet de taille et de la dispersion des agglomérations, l'accessibilité est directement liée à l'état du réseau. Dans le cas des agglomérations kabyles, l'accessibilité nodale prend davantage d'importance à cause de la dépendance aux ACL : si la dispersion de certaines activités appelle une bonne accessibilité globale, la centralisation d'une grande partie d'activités économiques et de services publics dans les ACL, exige une meilleure connectivité et accessibilité par rapport à celles-ci.

Même si Agouni Ouadallah (ACL d'Imsouhel) se présente comme la localité la plus accessible de la commune (par l'indice de Shimmel), il est important de mesurer son accessibilité par rapport à tous les autres villages. En d'autres termes, connaître la distance qui la sépare de chaque localité. Pour cela, nous nous référons aux matrices des distances (ligne 6 « Agouni Ouadallah » ; tableaux 5.03 et 5.04).

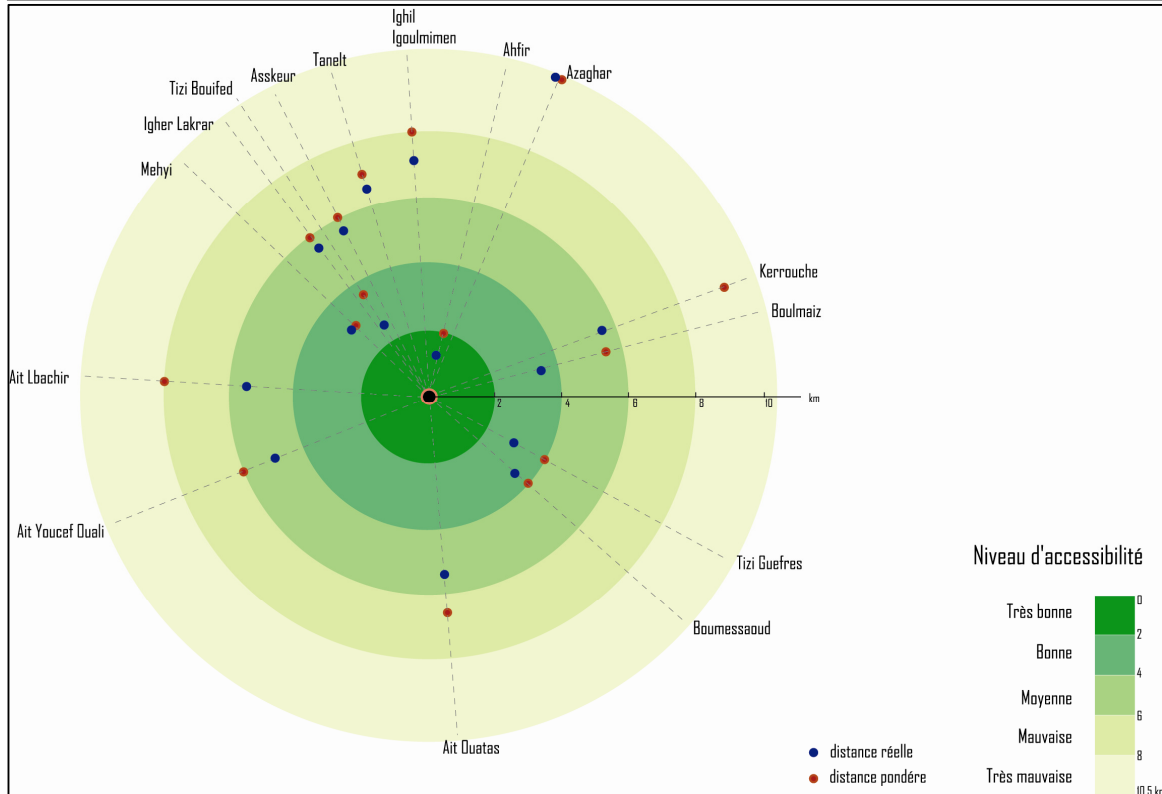
Le tableau suivant (5.06) récapitule la situation de l'ACL d'Imsouhel.

Tableau 5.06 : Distances entre Agouni Ouadallah et le reste des villages d'Imsouhel															
	Ait Ouatas	Boume ssaoud	Tizi-Guefres	Boulmaiz	Karrouche	Ahfir	A.Y. Ouali	Tizi Bouifed	Mehyi	Ait Lbachir	Askeur	Igher Lakrar	Tanelt	Ighil	Azaghar
distances réelles	5,5	3,5	3	3,5	5,5	1	5	2,5	3	5,5	5,5	5,5	6,5	7	10,5
distances pondérées	6,5	4	4	5,5	9,5	2	6	3,5	3	8	6	6	7	8	10,5

Le schéma (5.04) nous offre une meilleure lecture de ce tableau. Afin de mettre en évidence les changements de classes entre les distances réelles et les distances pondérées nous avons utilisé une discrétisation par la méthode des amplitudes égales. Dans notre schéma, nous avons respecté la position géographique des villages par rapport à l'ACL.

¹⁶⁶ La corrélation est calculée entre les écarts d'accessibilité (distance pondérée – distance réelle) et la longueur des chemins d'accès, dans les 16 agglomérations de la commune d'Imsouhel (tableau 5.03).

Schéma 5.04 : Accessibilité nodale de Agouni Ouadallah (distances réelles et pondérées)



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Dans la situation de fragmentation et de dépendance aux lieux centraux qui caractérise les villages kabyles, l'accessibilité se mesure principalement par rapport à ces pôles locaux et régionaux. Dans notre exemple (schéma 5.04), nous estimons que plus un village est loin de l'ACL moins il est fonctionnellement accessible¹⁶⁷. Cela suggère que la fragmentation urbaine renforce l'isolement.

Mais l'augmentation de l'accessibilité géographique, mesurée par l'indice de Shimbel, ne signifie pas forcément « être désenclavé ». L'effet de taille et la nature de dispersion des localités influencent cet indice. Nous prenons l'exemple des villages d'Asskeur et de Boumessaoud, le premier est à une distance (pondérée) moyenne de 7,41 km de l'ensemble des agglomérations, le second est à 8,09 km. Si l'on se limite à une interprétation mathématique, le premier est le plus accessible. Bien que cette interprétation soit exacte, le

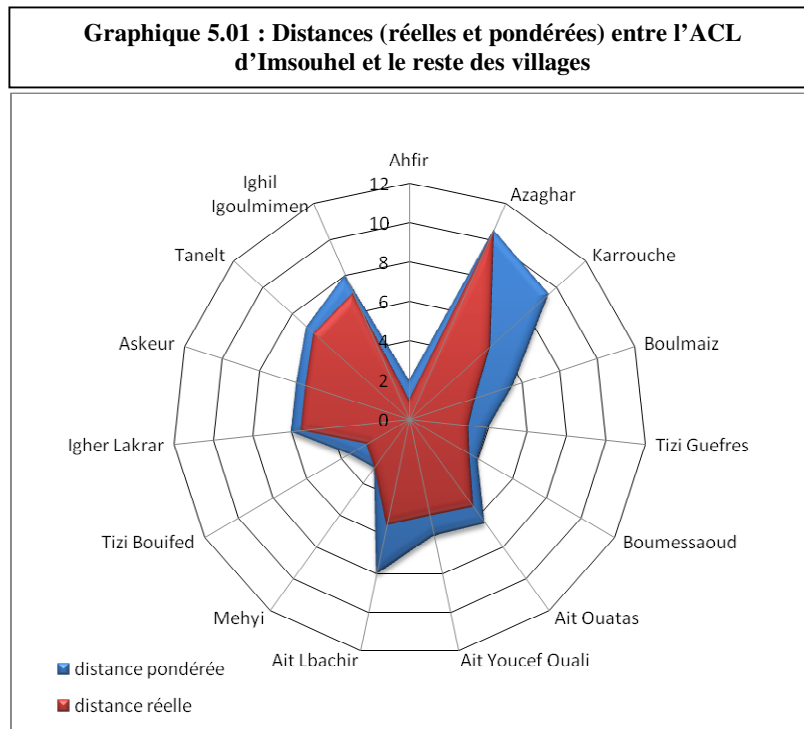
¹⁶⁷ Cela est dû à plusieurs raisons : toutes les ACL de la wilaya de Tizi-Ouzou sont localisées sur des routes communales ou nationales pour certaines d'entre elles ; elles disposent toutes de stations de transport en commun ; elles accueillent les différents édifices publics ; elles constituent souvent des centralités économiques, etc.

fait qu'il existe une conglomération de villages dans le nord-ouest d'Imsohel influence l'accessibilité de ces villages, dont Asskeur. Cependant, si l'on mesure l'accessibilité par rapport à l'ACL, Boumessaoud serait plus accessible avec une distance (pondérée) de 4 km, contre 6 km pour Asskeur. La dispersion fragilise donc les connexions entre les villages et augmente les distances entre ceux-là et les lieux centraux.

Comme nous l'avons avancé dans le premier chapitre, l'enclavement est relatif. Il est difficile de parler d'enclavement et d'accessibilité en dehors d'un contexte prédéfini et bien déterminé. En se référant à l'ACL, les espaces éloignés deviennent les moins accessibles. Ainsi, un village comme Ait Lbachir qui est moyennement accessible (selon l'indice de Shimbel avec pondération), passe dans la classe des villages vulnérables (se référant à l'ACL).

Le schéma (5.04) montre aussi très clairement l'influence de l'état de la route sur l'accessibilité. Ait Lbachir et Karrouche basculent d'une accessibilité moyenne (en distance réelle) à une très mauvaise accessibilité (en distance pondérée). Ce constat est remarquable dans tous les villages, sauf Azaghar et Mehysi, localisés sur la voie communale.

Les villages sont donc dépendants de l'ACL, de la densité du réseau et de sa qualité. L'état de la route allonge les distances et renforce, d'une façon directe, la fermeture des villages marginaux (graphique 5.01).



5.4. Distribution des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou : au-delà de la distance spatiale, la distance fonctionnelle

La situation observée à Aghrib et à Imsouhel, est partagée par la quasi-totalité des communes de Tizi-Ouzou. Cette wilaya est composée de 1 400 villages, dont 67 ACL de communes. C'est dans ces dernières que sont centralisés les services publics et certaines activités commerciales. Cela fait que 95% des localités, sont directement et quasiment dépendantes des 5% restantes. Même si le modèle urbain kabyle correspond au système urbain classique, fait de centralité et de hiérarchie (théorie des lieux centraux), sa particularité réside dans le nombre important de localités et dans le rapport de dépendance. Les agglomérations qui suscitent le plus de déplacements sont donc 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 ACL de communes ou de daïras qui assurent cette position.

La fragmentation fonctionnelle, engendrée par la fragmentation spatiale, modifie la perception classique des distances. En plus de la distance géographique classique, on peut introduire d'autres dimensions dans la pratique de l'espace : la distance-temps et la distance fonctionnelle. La première, correspond à la durée des trajets. L'éloignement ou le rapprochement d'un lieu sont souvent exprimés en temps. La deuxième, quant à elle, est relative à la notion de besoin. Elle définit l'espace le plus ou le moins convoité par les ruraux pour les démarches quotidiennes (par exemple, les administrations, les écoles, les marchés, les médecins, etc.).

Ainsi, le schéma général de la mobilité est directement affecté par ces nouvelles dimensions de la distance. Selon que l'on est motorisé ou pas, les déplacements se font en fonction de la distance-temps ou de la distance fonctionnelle : pour les personnes motorisées on ne se rend pas à la ville la plus proche, mais à celle qui offre le plus de services (administratifs ou commerciaux). En revanche, les personnes captives des transports en commun sont dépendantes de l'offre de transport.

À partir de l'exemple du village de Tizi-Guefres, nous avons analysé les trois dimensions de distances pratiquées en Grande Kabylie : la distance spatiale, la distance-temps et la distance fonctionnelle. Nous avons étudié les trajets effectués à partir de ce village par rapport à cinq localités : Karrouche, Agouni Ouadallah, Iferhounene, Ain El Hammam et Tizi-Ouzou.

- a. Karrouche, le village le plus proche spatialement. Pour sélectionner ce village, nous avons dû choisir entre Boumessaoud et lui. Bien que le premier soit plus proche en distance orthodromique (à vol d'oiseau), le deuxième est plus proche en distance parcourue par route. À pied, Karrouche est plus proche de quelques minutes, mais la pente est plus importante et le chemin est moins praticable. Socialement et historiquement, Boumessaoud a toujours été l'allié de Tizi-Guefres¹⁶⁸. Mais malgré sa position importante, l'utilisation de ce village dans notre analyse aurait faussé le résultat. En effet, sa localisation sur l'axe principal Tizi-Guefres - Iferhounene - Ain El Hammam - Tizi-Ouzou, le rend relativement plus accessible à partir de Tizi-Guefres. Or, cette accessibilité ne vaut que pour les trajets « aller » (horizontaux). Au « retour » (et dans les trajets verticaux) l'offre manque considérablement (cf. chapitres 7). Aussi, Boumessaoud n'est pas représentatif de la majorité des villages kabyles localisés loin des axes principaux.
- b. Agouni-Ouadallah, ACL de la commune d'Imsohel. Elle accueille le bureau de poste, le siège de la garde communale, le siège de l'assemblée populaire communale¹⁶⁹ (APC), etc.
- c. Iferhounene, ACL de la daïra d'appartenance : on y trouve principalement le siège de la daïra, le siège de la police, quelques commerces de tous genres (boulangers, bouchers, cybercafés...), une station de transport en commun (fourgons et minibus)...
- d. Ain El Hammam, centre régional historique. C'est la petite ville du Sud-est de Tizi-Ouzou. On y trouve tout ce qu'on ne trouve pas à Iferhounene (médecins spécialistes, gendarmerie, cinéma, salons de thé ou restaurants de meilleure qualité, magasin d'électroménager, tribunal, etc.).

¹⁶⁸ D'après les anciens du village de Tizi-Guefres, ce dernier et Boumessaoud ont toujours été alliés dans les conflits internes à la tribu. Karrouche, quant à lui, est l'allié de Boulmaiz. Ces alliances sont amplement visibles dans les liens sociaux et familiaux.

¹⁶⁹ L'équivalent de la mairie.

- e. Tizi-Ouzou, chef lieu de la wilaya et principale ville de la Grande Kabylie. C'est là où sont centralisées toutes les administrations, les instances étatiques ainsi que les sièges commerciaux des entreprises publiques ou privées. On y trouve toutes les fonctions de la ville moderne.

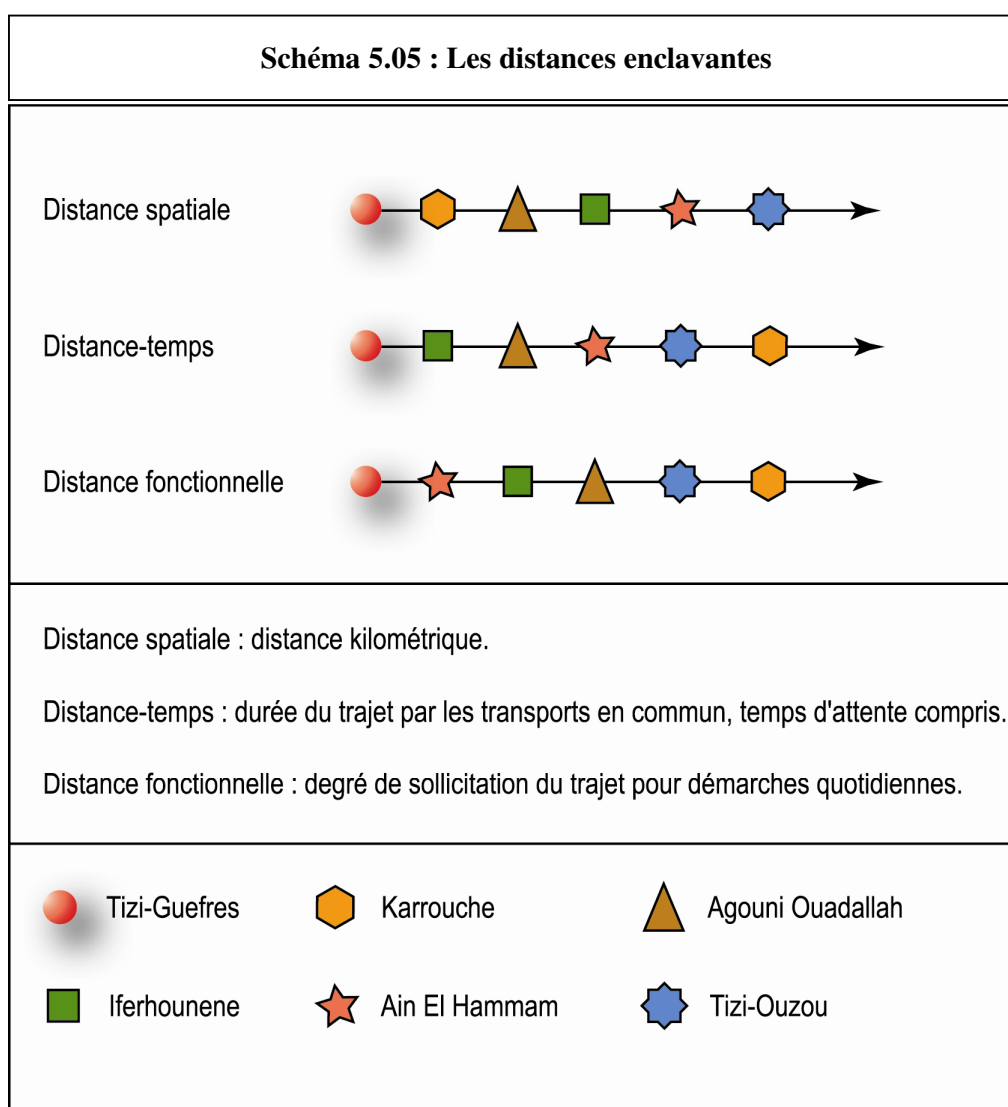
À partir de Tizi-Guefres, nous avons mesuré deux distances : la distance spatiale et la distance-temps. La première est mesurée en distance parcourue, elle concerne le chemin le plus court et le plus emprunté. La deuxième se rapporte aux déplacements en transport en commun, en incluant le temps de déplacement jusqu'à l'arrêt et le temps d'attente. Les transports en commun n'ayant aucune périodicité (cf. chapitre 7), les durées des trajets que nous avons calculés n'ont qu'une valeur indicative¹⁷⁰.

La distance fonctionnelle ne pouvant être quantifiée, nous nous sommes basés sur nos observations et nos pratiques du terrain pour le classement selon l'attractivité. Nous avons remarqué que cette dernière est largement influencée par la quantité et la nature des services offerts par les différentes localités. Ainsi, nous avons relevé que les habitants de Tizi-Guefres ne se déplaçaient quasiment jamais à Karrouche pour des besoins autres que sociaux. Les déplacements vers ce village sont donc très rares, comparé aux autres destinations. Nous avons classé Tizi-Ouzou, chef lieu de wilaya, en avant dernière position. Bien qu'elle offre un maximum de services, on se rend à cette ville uniquement pour les démarches spécifiques qu'on ne peut pas effectuer ailleurs (sièges des différentes entreprises, différentes administrations dont le transport, les impôts, etc.). Agouni Ouadallah, l'ACL d'Imsohél, génère principalement des déplacements pour motif administratif (elle accueille le siège de l'APC et le bureau de poste...), elle ne constitue en revanche pas une centralité économique. La quasi totalité des déplacements pour motif achat, à l'extérieur du village, sont générés par les villes d'Iferhounene et de Ain El Hammam. Même si le village d'Iferhounene constitue un pôle local au niveau de la daïra, c'est la localité d'Ain El Hammam qui assure la fonction de centralité économique historique et culturelle régionale. Cette petite ville de 5 000 habitants offre plus de services et d'activités que toutes les autres localités de la région. Cette spécificité lui confère la première place en termes d'attractivité et de génération de déplacement. Le tableau suivant résume les différentes distances :

¹⁷⁰ Notre étude de terrain étant réalisée en printemps et en été (2005 et 2006), ces valeurs changent considérablement pendant l'hiver. Les expériences et les comptages ont été effectués par 4 personnes, durant différents moments de la journée : vers 7h30, vers 10h00 et vers 14h00. Ces personnes étaient toutes jeunes (entre 22 et 40 ans) et en bonne santé. Le temps de déplacement jusqu'à l'arrêt des fourgons serait plus important pour certaines personnes (les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite...).

Distance à partir de Tizi-Guefres, vers :	Distance spatiale	Durée du trajet (par les transports en commun, temps d'attente compris)	Classement par ordre d'attractivité
Karrouche	1 km	Localité non desservie	5
Agouni Ouadallah	2 km	45 mn	3
Iferhounene	8 km	35 mn	2
Ain El Hammam	16 km	50 mn	1
Tizi-Ouzou	65 km	2h30	4

Le schéma 5.05 illustre les différentes distances qui séparent l'agglomération de Tizi-Guefres des différents pôles auxquels elle est reliée.



L'espace kabyle fragmenté et complètement hétérogène, est basé davantage sur la proximité fonctionnelle que sur la proximité spatiale. La proximité fonctionnelle n'est pas forcément dépendante de la proximité spatiale, mais elle peut bien déterminer la proximité temporelle (schéma 5.05). L'une des configurations de l'enclavement fonctionnel rural est le sentiment d'isolement par rapport aux divers lieux centraux. L'un des rôles des transports dans un processus d'ouverture est de minimiser les distances fonctionnelles, et de permettre ainsi de rapprocher temporellement l'espace vécu de l'espace convoité. Autrement dit, l'offre de transport devrait respecter la hiérarchie fonctionnelle qui traduit les besoins des villageois en déplacements. Cela appelle une étude détaillée de la mobilité par des enquêtes « origines/destinations » et par la prise en compte des dépendances aux ACL. Or, dans la wilaya de Tizi-Ouzou, l'offre de transport est souvent inadaptée aux déplacements des ruraux (cf. chapitres 6 et 7).

Photographie 5.03 : Distribution des villages kabyles sur les montagnes
(© Photos : GoogleEarth)

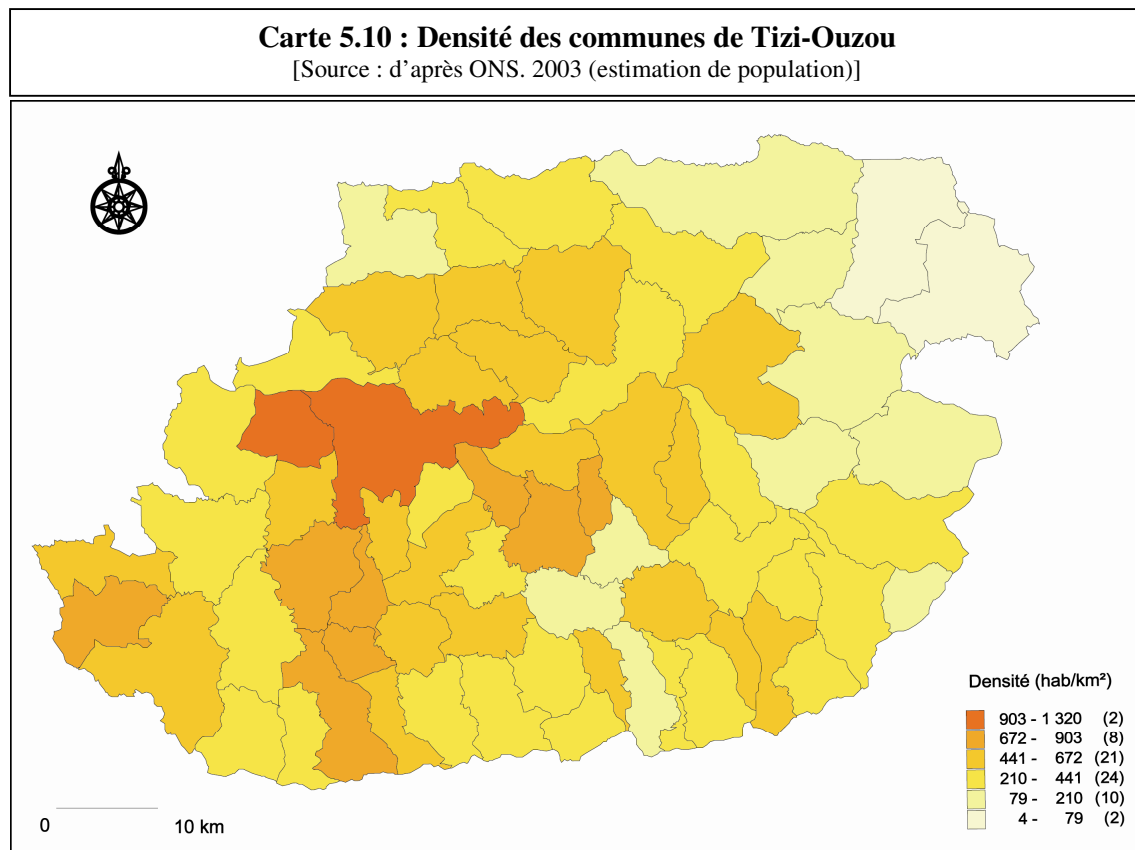


5.5. Isolement, enclavement et dynamisme spatial

En analysant la structure spatiale des agglomérations de la Grande Kabylie nous avons remarqué que, contrairement aux idées reçues, l'enclavement fonctionnel rural n'empêche pas forcément la dynamique des zones enclavés.

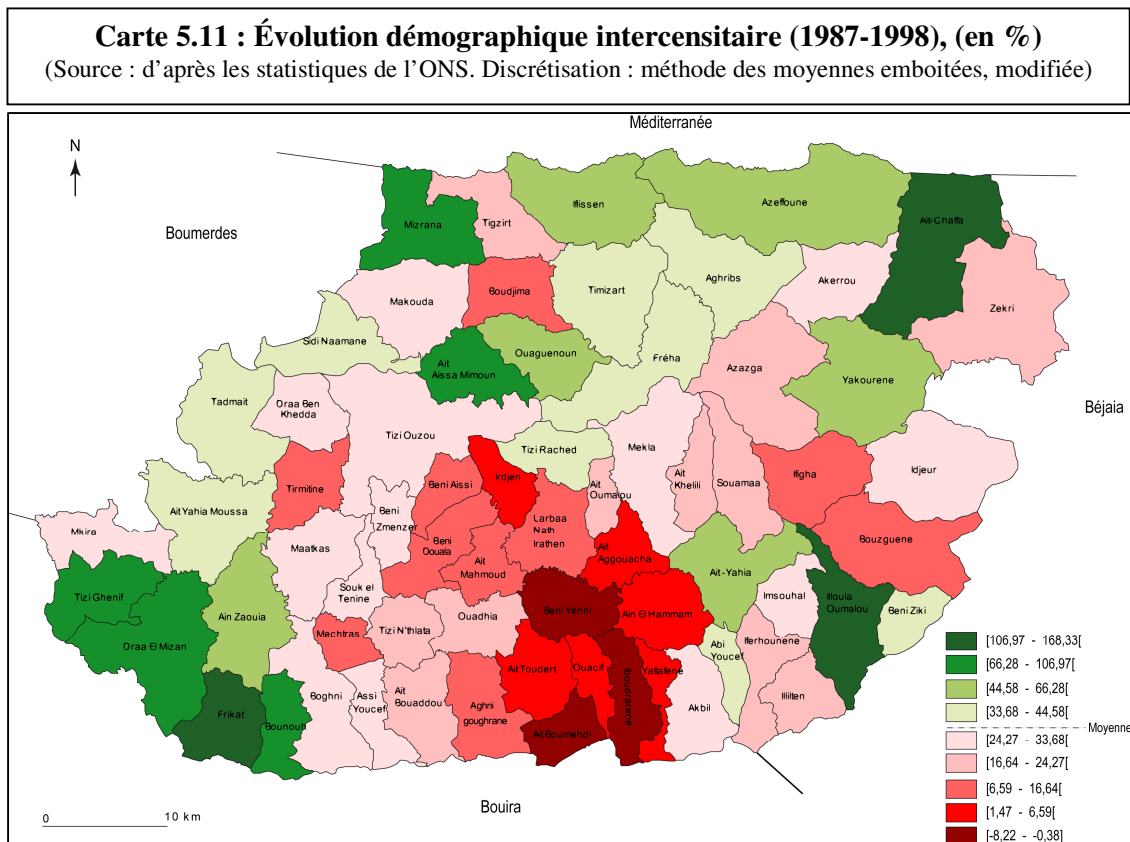
5.5.1. Agglomérations de Tizi-Ouzou : rurales, enclavées mais dynamiques

Malgré la localisation géographique désavantageuse et la fermeture complexe dans laquelle évoluent les agglomérations kabyles, celles-ci connaissent une vitalité démographique et spatiale intéressante. En plus des fortes densités qui caractérisent les communes tizi-ouziennes (carte 5.10), l'espace kabyle connaît une forte dynamique qui révèle que l'enclavement n'engendre pas forcément l'exode. Le temps des migrations massives vers les villes et vers l'étranger est révolu. Même si de telles pratiques existent encore, la tendance générale des agglomérations de Tizi-Ouzou est à l'évolution démographique et spatiale.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

L'évolution intercensitaire (1987-1998) de la population des communes (cf. annexe 15), révèle un accroissement moyen de 33,68 %. Seules 3 communes ont connu une baisse démographique, il s'agit de Beni Yeni, Ait Boumahdi et Iboudrane (carte 5.11). Cette baisse pourrait être expliquée par l'interaction de trois éléments essentiels : la position géographique, la faible accessibilité (cf. chapitre 6) et l'effet d'attraction des centres régionaux.



L'évolution démographique¹⁷¹ qui caractérise 64 communes, soit 95 % de l'ensemble de celles-ci, s'est accompagnée d'une évolution spatiale intéressante. Pour la même période (1987-1998), la wilaya de Tizi-Ouzou a connu l'émergence et la fusion de plusieurs agglomérations. Pour comprendre cette évolution spatiale nous avons étudié l'évolution de ces dernières.

Notre analyse est basée sur des données établies par l'ONS. Cette institution donne une signification particulière au terme « agglomération », qui est considérée comme tout

¹⁷¹ Cette évolution démographique n'est pas spécifique à la Kabylie. C'est toute la population algérienne qui a connu une hausse.

groupement de constructions au moins égal à la centaine (100 et plus), telle qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de deux cents mètres. En ce référant à cette définition, avec ses 1 400 villages la wilaya de Tizi-Ouzou recense uniquement 389 agglomérations. Le reste est considéré comme zone d'habitat éparse. Dans notre travail, nous utiliserons cette définition uniquement dans l'analyse qui suit (jusqu'à la fin du chapitre). Cependant, tout au long de notre thèse le terme « agglomération » signifie « village » ou « localité », sans référence aucune à la taille.

Le tableau suivant résume donc l'évolution des agglomérations de Tizi-Ouzou, entre le recensement de 1987 et celui de 1998.

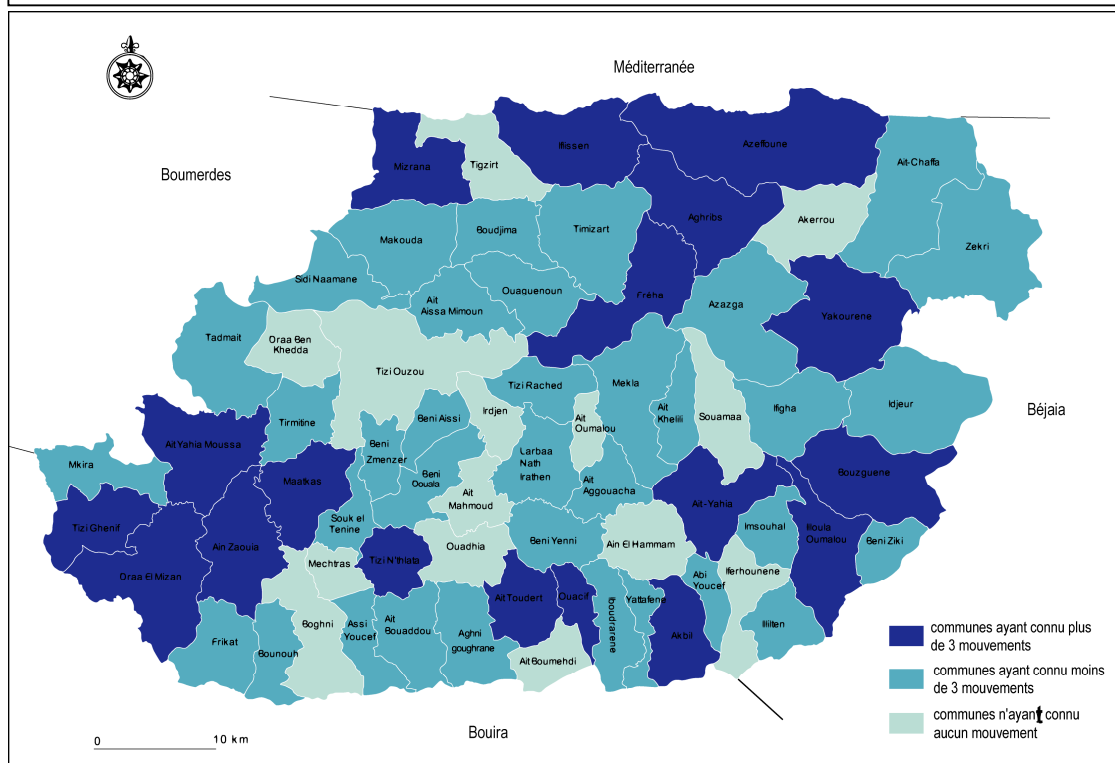
Nombre d'agglomérations en 1987	Nombre d'agglomérations en 1998	Agglomérations émergées	Agglomérations fusionnées
394	389	65	75

Dans notre contexte, la fusion se manifeste par l'extension du bâti de deux agglomérations jusqu'à ce que les maisons se rejoignent. L'émergence, quant à elle, correspond à l'élévation d'un hameau ou d'un groupement de maison, au rang d'agglomération¹⁷² (c'est à dire, les petites localités qui ne dépassaient pas les 100 habitations agglomérées en 1987 et qui en comptent plus d'une centaine en 1998).

La fusion de 75 agglomérations (19%), et l'émergence de 65 autres, dévoilent le dynamisme des villages kabyles. Sur un total de 67 communes, 52 ont connu des mouvements spatiaux allant de l'émergence d'une seule agglomération ou d'une simple fusion (fusion de deux localités) jusqu'à d'importantes mutations spatiales. Cela est constaté dans plusieurs communes où nous avons relevé plus de 3 mouvements spatiaux (carte 5.12), comme la fusion de 6 agglomérations avec l'ACL de Tizi-Ghenif et l'émergence de 9 nouvelles localités à Illoula Oumalou.

¹⁷² Il est important de noter que depuis 1984 aucune restructuration territoriale administrative n'a été faite en Algérie. Les modifications sont constatées par rapport aux définitions techniques de l'ONS. Cependant, les résultats de ce dernier sont communément admis et utilisés par toutes les administrations.

Carte 5.12 : La dynamique spatiale des communes de Tizi-Ouzou



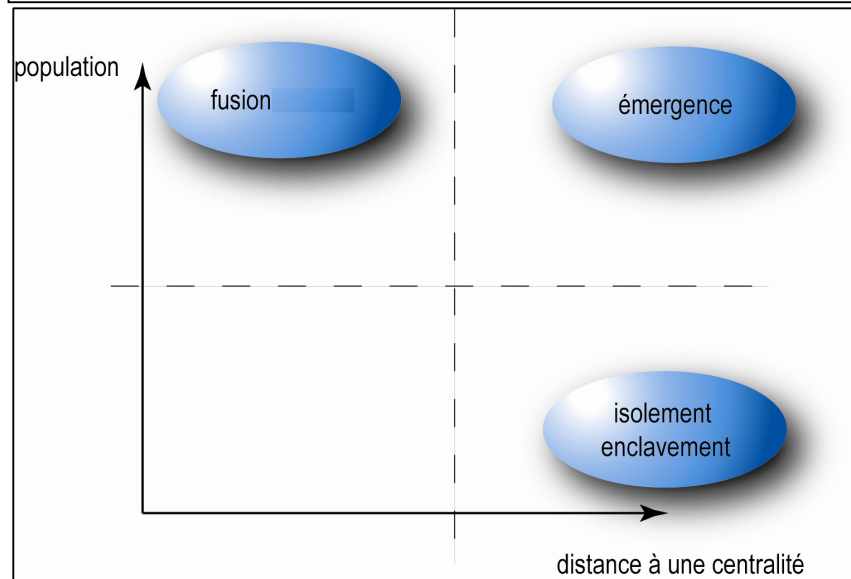
© H. YESGUER, CIRTAI, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2009

Ces mouvements spatiaux ne concernent pas une zone particulière, ils touchent autant les communes du Sud que celles du Nord, celles des vallées que celles des massifs. L'évolution démographique (carte 5.11) constitue un facteur essentiel de ces mouvements spatiaux. L'analyse des données par commune montre qu'il existe une relation entre l'évolution démographique des communes et le nombre de mouvements spatiaux (corrélation $r = 0,43$, au seuil de 0,05). À l'échelle de l'agglomération, un autre élément semble intervenir : la localisation. Nous avons observé que le rapprochement entre les agglomérations favorise la fusion de celles-ci, si l'évolution démographique est importante.

5.5.2. Modélisation de la dynamique spatiale des agglomérations kabyles

La croissance démographique et la position spatiale des villages, conditionnent donc la nature de l'évolution des agglomérations. Pour les localités spatialement proches les unes des autres, la croissance démographique a provoqué des fusions spatiales. Aussi avons-nous remarqué que plus on est éloigné d'un pôle d'attraction - qu'il soit une petite ville, ou un village -, plus la possibilité d'émergence d'un nouveau pôle commercial est élevée, si la condition démographique est assurée (schéma 5.06).

Schéma 5.06 : Impact de l'éloignement et de la démographie sur l'évolution spatiale des petites agglomérations

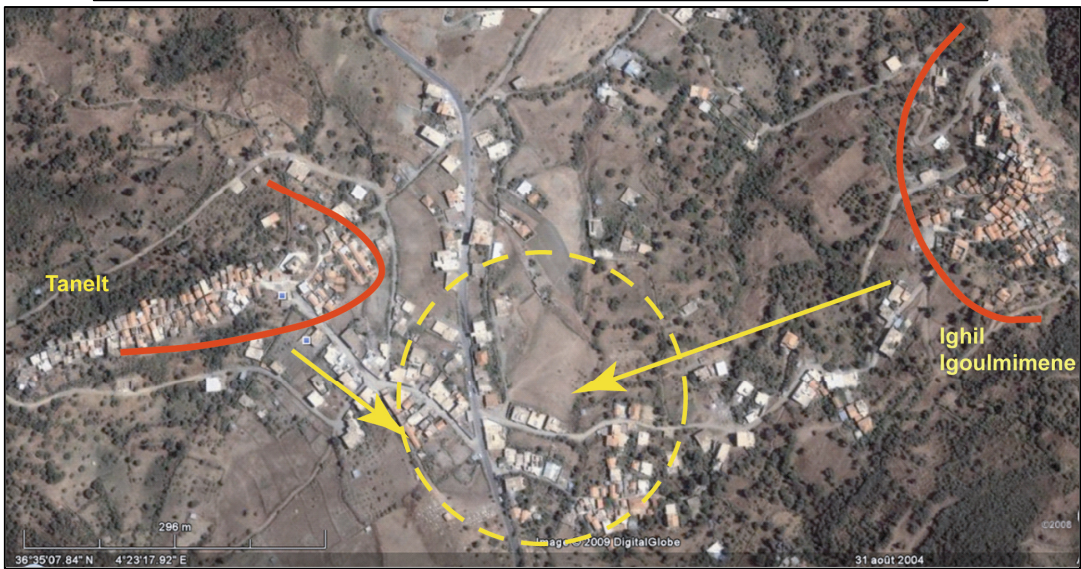


© H.YESGUER, CIRTAI, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2008

La nature des évolutions, notamment des fusions, est encore spatiale. L'évolution démographique engendre une utilisation plus importante du sol et les fusions sont encore au stade de rapprochement urbain et administratif. Territorialement, chacun des ruraux s'identifie à son ancien village, mais une nouvelle territorialité commence à émerger là où les maisons se rejoignent (généralement aux frontières). Cette dernière se manifeste par de nouveaux quartiers dont les habitants appartiennent aux anciennes agglomérations.

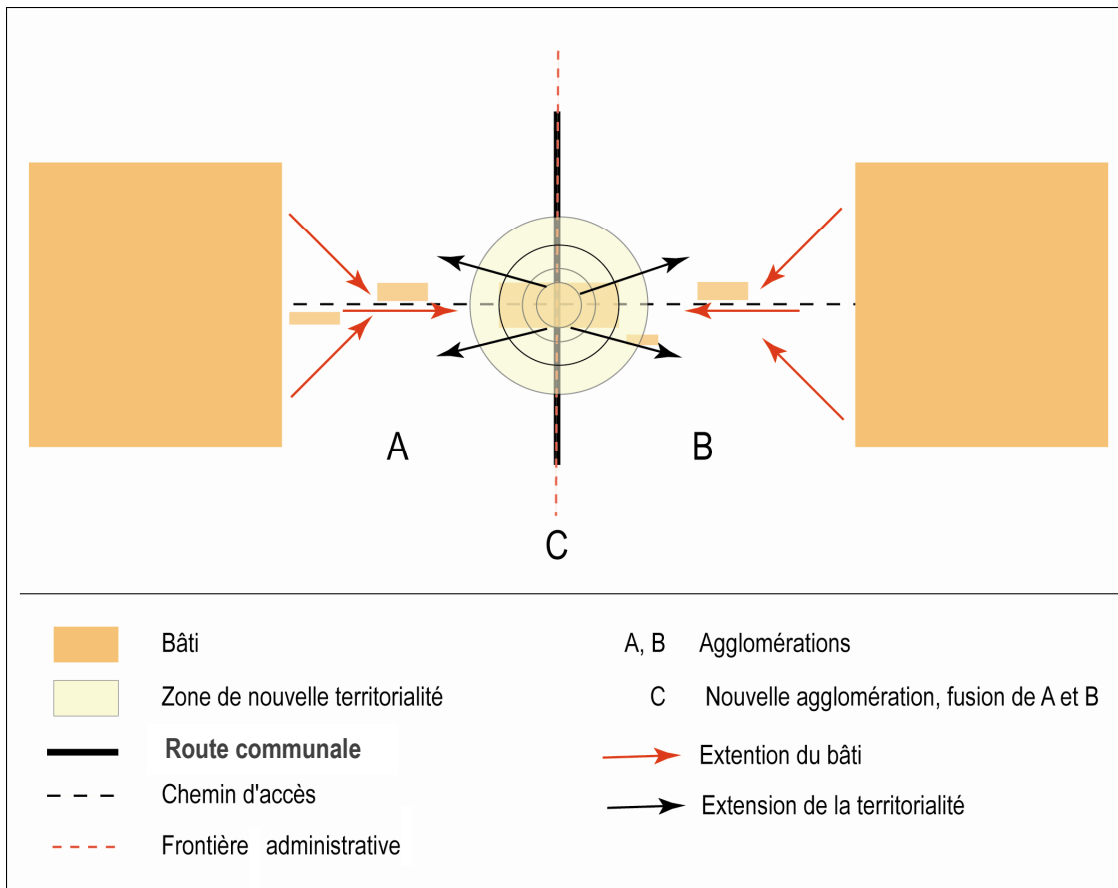
Pour modéliser les fusions des agglomérations kabyles, nous avons approché deux-à-deux, cinq villages appartenant à la commune d'Imsohel : Ait Ouatas et Boumessaoud, Boumessaoud et Tizi-Guefres, Tanelt et Ighil Igoulmimène. L'analyse de l'extension spatiale de ces localités, a permis de distinguer trois stades d'évolution (photographies 5.04). Dans la première étape (exemple Ait Ouatas – Boumessaoud), l'extension est faible. Quand le relief le permet, le bâti se diffuse le long de la route communale du côté de l'agglomération la plus peuplée (Boumessaoud avec près de 1 000 habitants, contre 630 pour Ait Ouatas). Dans la deuxième étape, le bâti se renforce et l'extension se fait des deux cotés, pour arriver en dernier lieu à l'émergence d'un nouveau quartier (schéma 5.07).

Photographies 5.04 : Les stades de fusion des agglomérations kabyles



© H.YESGUER, CIRTAL, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2009. Photos GoogleEarth.

Schéma 5.07 : Modèle de la dynamique spatiale et territoriale des agglomérations kabyles



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Les agglomérations kabyles connaissent deux sortes de transformation : l'une spatiale et l'autre sociale et territoriale. La nouvelle spatialisation engendre une nouvelle forme de territorialisation mais le dynamisme spatial précède de loin le dynamisme social et territorial.

Aussi avons-nous constaté que même si l'on change radicalement d'espace de vie, le nouveau territoire est toujours construit sur les traces de l'ancien territoire. La structure sociale kabyle préserve la structure territoriale, les habitants des nouveaux quartiers, ou des nouvelles agglomérations, resteront à jamais des *Ath Felane* (fils d'untel) (cf. chapitre 4). Les habitants du même espace appartiennent à deux structures sociales différentes, ce qui soulève le problème de la gestion des espaces émergents : y aurait-il une *Tajmaat*¹⁷³

¹⁷³ La *Tajmaat* est une sorte d'assemblée villageoise. C'est une institution politique ancestrale mais qui existe toujours, et qui régit la vie communale (cf. chapitre 4).

indépendante où sont discutées les affaires du quartier, ou reste-t-on attaché à deux *Tajmaat* différentes ?

La taille et la structure de l'agglomération conditionnent sa gestion. Dans les grands villages, assimilés à des villes, comme Ain El Hammam, Maatka, Draa Ben Khedda, Bouzeguene, etc., où il existe un brassage social important, l'espace est structuré en quartiers et ce sont les « comités de quartier » qui gèrent les différents problèmes¹⁷⁴. Cependant, dans les agglomérations nouvellement fusionnées, ce sont les *Tajmaat* qui continuent d'assurer cette fonction.

Mais bien que les agglomérations de la Grande Kabylie connaissent un dynamisme important, l'enclavement spatial et fonctionnel est toujours persistant. L'évolution démographique et urbaine des espaces émergés n'est souvent pas suivie d'une évolution économique ou sociale, et même les nouveaux pôles ne constituent que des centralités commerciales. Administrativement, il n'y a eu aucune évolution depuis 1984¹⁷⁵, et par conséquent, le nombre d'ACL n'a pas changé malgré la dynamique démographique et spatiale.

L'enclavement n'empêche pas un espace d'être dynamique, mais il ralentit considérablement son évolution. Cela dit, dynamique spatiale ne signifie pas forcément ouverture, l'exemple des nouvelles agglomérations kabyles en est la preuve : ces dernières sont toujours dépendantes du même nombre d'ACL et du même réseau de transport et ce malgré leur dynamisme.

¹⁷⁴ L'influence des comités de quartier est beaucoup plus faible que celle des *Tajmaat* traditionnelles. Dans les villes, on a plus recours à la justice ce qui affaiblit sensiblement le rôle des comités de quartier.

¹⁷⁵ En septembre 2006, le ministre algérien de l'Intérieur a annoncé un projet de loi visant la promotion de quelques daïras au rang de wilaya déléguée, parmi elles les daïras d'Azazga et de Draa El Mizane. Le projet était annoncé pour 2008, mais jusqu'à aujourd'hui rien n'est fait en ce sens.

Conclusion

Le facteur physique ne produit pas seulement un enclavement spatial, il génère aussi un enclavement fonctionnel qui modifie la perception classique des distances.

Nous avons vu, à travers ce chapitre, que la dispersion des agglomérations kabyles dans les montagnes accentue leur fermeture. La situation de la wilaya de Tizi-Ouzou, dans une zone montagneuse, limite ses opportunités d'ouverture sur le territoire national. Cette wilaya n'est reliée à l'extérieur que par cinq routes principales, et par quelques chemins de moindre qualité. À cause du climat, certaines de ces routes sont souvent bloquées, provoquant des situations d'enclavement partiel qui isolent toute une partie de la wilaya.

De la dispersion spatiale des agglomérations kabyles, résulte une relation de dépendance qui rattache les petits villages aux pôles locaux et/ou régionaux. C'est cette particularité réticulaire qui devrait assurer le bon fonctionnement de ce système spatial fragmenté. Mais le rapport de dépendance est très important, sur les 1 400 villages seules les 67 ACL constituent des centralités administratives. Tant bien que mal, le réseau de transport communal assure la fonction d'intégrateur, mais l'état des routes, sur une partie importante du réseau (75%), constitue une entrave à l'ouverture des agglomérations éloignées.

Cependant, et malgré tous ces facteurs enclavants, nous avons relevé un dynamisme démographique et spatial intéressant qui démontre que l'enclavement rural n'engendre pas nécessairement un exode. Cela dit, il est primordial d'insister sur le fait que ce dynamisme ne témoigne pas pour autant d'une ouverture. L'enclavement spatial et fonctionnel persiste, et des mesures d'ouverture s'imposent.

Chapitre 6

Réseau de transport en Grande Kabylie : vecteur d'ouverture... et de fermeture

« L'enclavement ne découle pas d'une absence de réseau mais bien d'une réponse dysfonctionnante de ces réseaux aux nécessités d'ouverture. L'analyse de la discontinuité dans ces réseaux permet alors d'identifier un processus d'enclavement bien éloigné du constat classique d'une explication liée à une simple position géographique. »

Jean Debrie, 2005

Comme nous venons de le voir dans le chapitre précédent, la dépendance des petites agglomérations aux ACL, engendré principalement par la fragmentation spatiale et fonctionnelle, a généré une dépendance au système de transport. Ce dernier se voit assigner la fonction d'intégrateur territorial et d'instrument d'ouverture et de désenclavement.

Dans ce chapitre nous allons nous intéresser à l'élément physique de ce système, en l'occurrence le réseau de transport. Nous allons donc étudier les caractéristiques qualitatives et quantitatives de ce dernier, et montrer quel est leur rôle dans la dynamique d'ouverture/fermeture des territoires.

Nous nous intéresserons en premier temps à la structure du réseau par rapport aux agglomérations et à son impact sur les déplacements entre celles-ci. Ensuite, par des mesures d'accessibilité, nous analyserons le réseau de route à l'échelle de wilaya et nous étudierons la position des communes périphériques. Nous pensons que la situation de la ville de Tizi-Ouzou, chef lieu de wilaya, participe à l'isolement d'un nombre important de commune. Si à l'échelle communale, la dépendance à l'ACL est un facteur d'enclavement, à l'échelle de la wilaya la position par rapport à la commune de Tizi-Ouzou pourrait également constituer un facteur d'isolement et de fermeture.

6.1. L'état du réseau : quel impact sur l'espace kabyle ?

L'histoire de l'espace Algérien (Ibn Khaldoun, Amoura, Ageron, Stora...), notamment kabyle, révèle la quasi inexistence de ville historique en Grande Kabylie¹⁷⁶. Par conséquent, le réseau routier n'a connu aucun développement, en l'occurrence dans les montagnes pourtant peuplées depuis longtemps. Le seul réseau qui existait était un réseau très lâche de chemins non carrossables. La montagne kabyle n'a connu de véritable réseau de transport qu'avec la colonisation française. La France coloniale a fondé son réseau sur un schéma de drainage reliant les zones riches du pays avec les ports (Cote, 1988). Les pénétrations étaient méridiennes. La Grande Kabylie, jusque là, ne suscitait aucun intérêt particulier. Néanmoins, la nécessité d'extension coloniale et de contrôle militaire de l'intérieur du pays a amené progressivement à étendre le réseau sur les terres inaccessibles, notamment la montagne Kabyle (Dahmani, 1987).

Le réseau de routes s'est développé en réponse à la distribution spatiale des agglomérations (cf. chapitre 5). Contrairement aux théories de l'apport de la structuration des réseaux de transport sur l'espace, qui supposent une influence directe sur ce dernier (cf. chapitre 2), la distribution spatiale des villages kabyles conditionne l'extension des réseaux. Aucune nouvelle agglomération n'a vu le jour aux abords des axes routiers ; la tendance est en fait à l'extension des espaces agglomérés (cf. chapitre 5). Mais, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, la fragmentation spatiale et fonctionnelle exige un système de transport qui permet d'atténuer la dépendance des petites agglomérations aux centres urbains, notamment aux ACL.

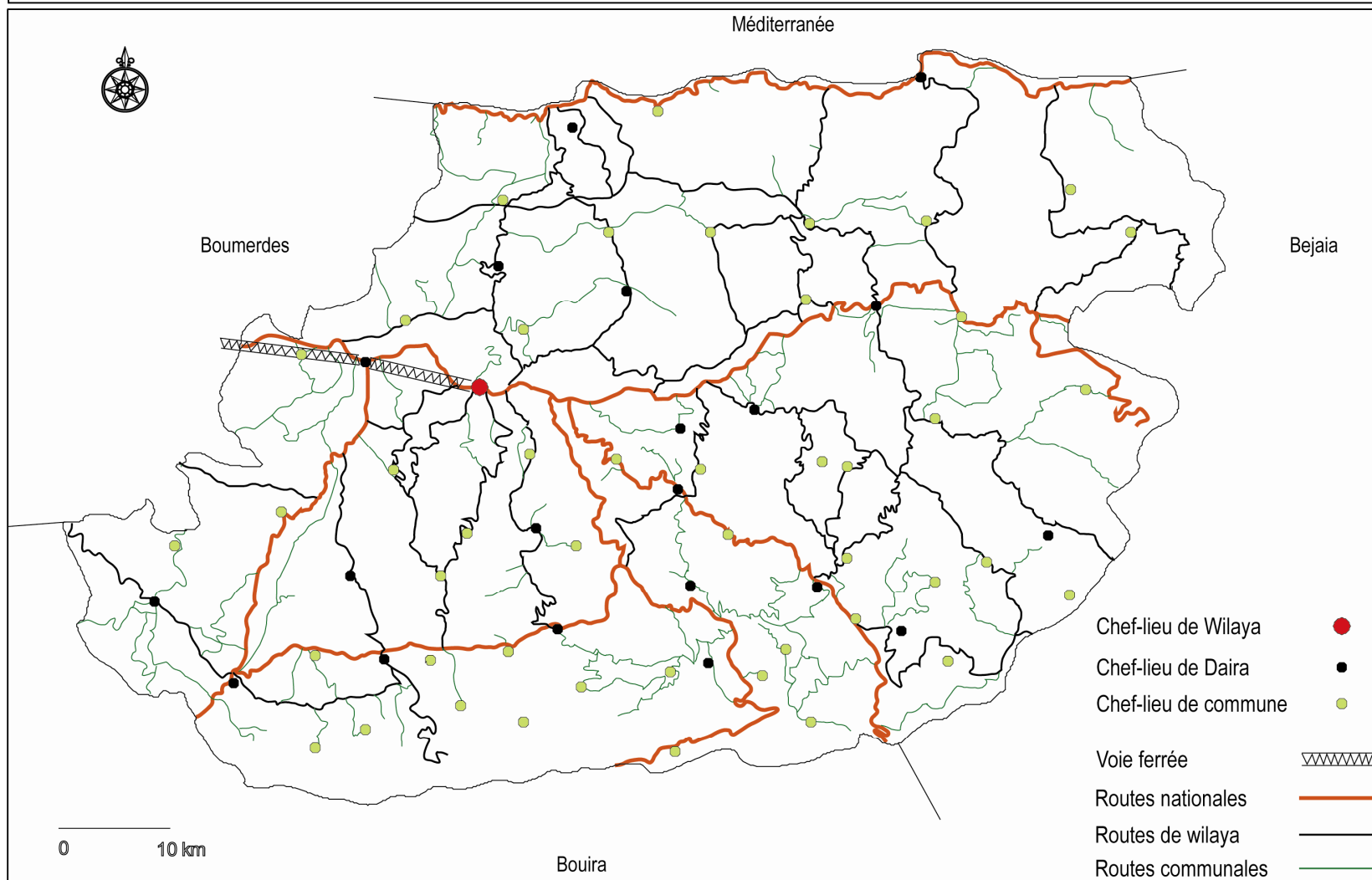
6.1.1. L'état des infrastructures dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un réseau routier relativement dense (carte 6.01). Il couvre un linéaire de 3,5 km pour 1 000 habitants et une densité de 1,45 km de routes pour un km² de superficie¹⁷⁷. En revanche, le réseau ferroviaire est très faible et peu développé.

¹⁷⁶ Hormis quelques fustiges romains à Tizirt. La Petite Kabylie quant à elle, a connu un essor important sous la dynastie des Hammadide.

¹⁷⁷ Source : direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 6.01 : Tizi-Ouzou, réseau et agglomérations principales



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2007

En réalité, la wilaya de Tizi-Ouzou ne dispose pas de réseau ferroviaire, mais d'une ligne (une seule voie) de 18 km qui relie les agglomérations de Tizi-Ouzou, Drâa-Ben-Khedda et Tadmait à la ville de Thenia (Wilaya de Boumerdès). Malgré la forte demande de transport de voyageurs sur cette ligne, qui se trouve sur l'axe Tizi-Ouzou –Alger, elle n'est utilisée que pour l'approvisionnement de la wilaya en certains produits stratégiques (carburants, céréales, ciment...). Pour ce qui est du transport de voyageurs par rail la desserte Tizi-Ouzou/Alger n'est actuellement plus exploitée en raison de la vétusté et de la non rentabilité de la ligne.

Quant aux infrastructures portuaires, bien que la wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une importante façade maritime, elles se limitent à quelques équipements vétustes sur deux sites côtiers (Azeffoune et Tizirt). Ceux-ci viennent d'être renforcés par la réception du port mixte d'Azeffoune (pêche et construction navale¹⁷⁸) avec 520 mètres linéaires de quais. Mais, ces deux ports n'assurent pas le transport de voyageurs, n'ayant ainsi aucun rôle dans l'accessibilité de la wilaya.

Concernant les infrastructures de transport aérien, la Grande Kabylie ne dispose pas d'aéroport. Mais, celui d'Alger est à moins de 100 km de la ville de Tizi-Ouzou et les habitants l'utilisent pour leurs déplacements internationaux et nationaux. Aussi, il existe un autre aéroport à Bejaia, mais moins emprunté.

Cependant, pour les déplacements à l'intérieur de la wilaya de Tizi-Ouzou, et suite à la situation précaire du rail, la totalité du transport de voyageurs est assurée par route.

Les montagnes de la Grande Kabylie sont contournées par plusieurs routes nationales. Au sud, la route nationale RN 5 (Alger-Constantine) passe au pied du Djurdjura entre Draa El Mizane et Bouira. À l'Ouest la RN 25 (Draa El Mizane-Draa Ben Khedda- Dellys) descend la dépression de Draa El Mizane, puis la basse vallée de l'oued Sébaou. Cette route se raccorde à la route littorale RN 24 (Dellys-Tizirt sur-Mer- Azeffoune), elle se prolonge ensuite en direction de Bejaia. Plusieurs voies secondaires relient la route côtière à Tizi-Ouzou et à la vallée du Sébaou. La RN12 longe la wilaya de Tizi-Ouzou d'Est en Ouest ; c'est une artère à grande circulation qui remonte cette large vallée jusqu'aux communes de Azazga et de Yakourene et qui rejoint, par une longue descente, la basse vallée de la Soummam (wilaya de Bejaïa).

¹⁷⁸ Construction de bateaux de pêche (thoniers en acier de plus de 25 m).

En plus de ces axes principaux, la wilaya est dotée d'un important réseau de routes de wilaya et de routes communales, constitué comme suit :

Tableau 6.01 : Types de routes de Tizi-Ouzou							
(Source : à partir de : direction des transports de Tizi-Ouzou)							
Type	Bon état (km)	Moyen état (km)	Mauvais état (km)	Revêtus (km)	Non revêtus (km)	Total (km)	%
Routes Nationales	301,59	197,84	74,35	-	-	573,78	13,32
Routes de Wilaya	405,16	137,33	109,83	-	-	652,31	15,14
Routes Communales	650,50	971,97	495,40	2117,87	963,91	3081,78	71,54
Total réseau routier						4307,88	100

L'observation du tableau (6.01) dévoile une certaine fragilité dans le réseau routier de la wilaya de Tizi-Ouzou. Cette déficience réside dans la prépondérance des routes communales qui constituent 72% du réseau, surtout quand on sait qu'une grande partie de celui-là ne répond pas aux normes techniques¹⁷⁹ (revêtement, largeur, géométrie du tracé, etc.).

À cause du relief, du climat (cf. chapitre 5) et de la densité du trafic, le réseau tizi-ouzien connaît des dégradations importantes sur ses parties wilayales et communales. Selon la direction des travaux publics, certaines routes nationales et chemins de wilaya, même revêtus, présentent des caractéristiques non conformes aux normes de sécurité et de confort (forte déclivité, sinuosité, chaussée étroite...). D'après la même source, certaines sections de routes ont atteint leur saturation et nécessitent des travaux d'élargissement et de modernisation. C'est le cas des routes nationales : RN12 (Axe Tizi-Ouzou – Azazga), RN 72 reliant le chef lieu de wilaya à Tizirt au nord, RN30A reliant Oued Aïssi (commune de Tizi-Ouzou) à Ouadhia (au sud) et de la RN 68 reliant Tizi Ghennif à Chaabet El Amer, au sud-ouest.

Pour le réseau communal, les pentes qui dépassent généralement 12% imposent des tracés sinueux et inclinés qui rendent la circulation difficile. Ces routes connaissent également des dégradations importantes dues au manque d'entretien. Sur un linéaire total de 3 081 km de routes communales, on relève 2 118 km de revêtus dont 650,5 km en bon état, 972 km en

¹⁷⁹ En Algérie, c'est l'Institut Algérien de Normalisation (IANOR), créée en 1998, qui est chargée de la mission de normalisation technique. Ces normes répondent à celles définies par l'organisation internationale de normalisation (ISO).

moyen état et 495,5 km en mauvais état. Le reste des chemins communaux (964 km, soit 31% du réseau) sont à l'état de piste. L'entretien des routes communales est une charge assignée aux communes, la majorité de celles-ci ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour la réfection des routes. Par conséquent, 56% du réseau de la wilaya requiert des travaux d'aménagement. En effet, le coût moyen d'entretien (périodique) de 1 km de route en mauvais état est de 12 millions de DA¹⁸⁰ (en 2000). Le tableau¹⁸¹ suivant récapitule les coûts moyens pour l'entretien et la réparation de 1 km de route :

État	Nature des travaux	Coût/km (10 ⁶ DA)
Bon	Entretien	2
Moyen	Réhabilitation	6
Mauvais	Renforcement	12

Alors que tous les déplacements se font par route, le réseau tizi-ouzien est constitué de 31% de pistes et de 34% de routes bitumées mais en moyen ou mauvais état. Soixante-cinq pour cent de l'ensemble du réseau (soit 2 800 km) nécessite des travaux, surtout sur la partie communale.

À cause de la dégradation des routes, une partie importante du réseau est désertée par les véhicules de transport en commun. Cela provoque des situations d'enclavement qui peuvent durer longtemps. Cela est observable dans quelques communes, comme celle d'Iboudrarene où la route du village Ighil Bouamas n'est plus praticable depuis la fin des années 1990. Les habitants de ce village empruntent une autre route plus longue mais moins inconfortable. Les communes situées au sud de la wilaya de Tizi-Ouzou sont les plus affectées par l'état des routes. Cette zone montagneuse qui concentre 71% de communes (cf. chapitre 5) dispose du réseau le plus dense de la wilaya (carte 6.01). Cependant, ce dernier est constitué majoritairement de chemins communaux et de pistes d'accès, dont la grande partie est de mauvaise qualité.

Alors que le transport apparaît comme la solution la plus adéquate à la fragmentation spatiale et fonctionnelle des agglomérations, l'analyse de l'état des infrastructures montre que celles-ci constituent un élément supplémentaire d'enclavement. L'état des routes allonge les distances et affecte l'accessibilité.

¹⁸⁰ 1 Euro = 99,75 Dinars algériens (au 20/03/2009).

¹⁸¹ Source : NECIB Hocine, directeur de l'entretien et de l'exploitation routiers au ministère des travaux publics.

Mais l'état de la chaussée n'est pas le seul paramètre qui influence l'ouverture/fermeture d'un espace, notamment en zone de montagne. L'inscription du réseau dans l'espace qu'il dessert est aussi importante que son état ou sa densité. Le type de liaison entre les lieux constitue aussi un facteur d'ouverture/fermeture.

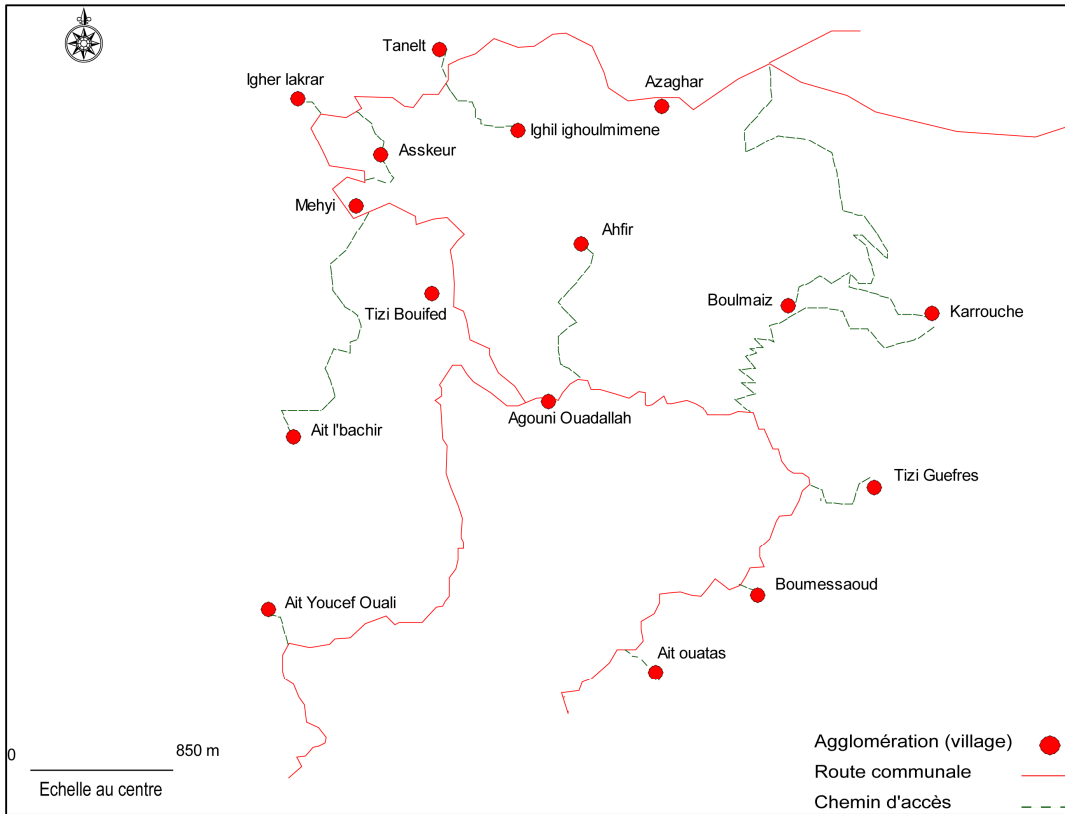
6.1.2. Inscription spatiale du réseau de transport kabyle, essai de modélisation

Étudier la position du réseau de route, par rapport aux agglomérations, est nécessaire pour comprendre la façon dont celui-ci agit sur l'enclavement d'un espace. L'étude que nous entreprenons ici n'a pas pour finalité la modélisation de cette position, mais la création d'un outil qui permettrait une analyse conjointe du réseau et de l'espace.

Les agglomérations kabyles sont dispersées sur les hauteurs avec des espacements plus ou moins proches et sont reliées par un réseau de routes qui ne passent 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. 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. Par exemple, dans la commune d'Imsohél, la placette de stationnement de Boumessaoud, est à une dizaine de mètres de la route communale, Tizi-Guefres est reliée à la même route par un chemin de 0,8 km de distance parcourue, Boulmaiz est à 3 km de la route communale (carte 6.02). Cette organisation spatiale est analogue dans toutes les communes rurales, sauf dans quelques communes de la Kabylie maritimes, telles Ait-chafaa et Akerrou, où les agglomérations sont distantes les unes des autres d'une moyenne de 3 km de distance.

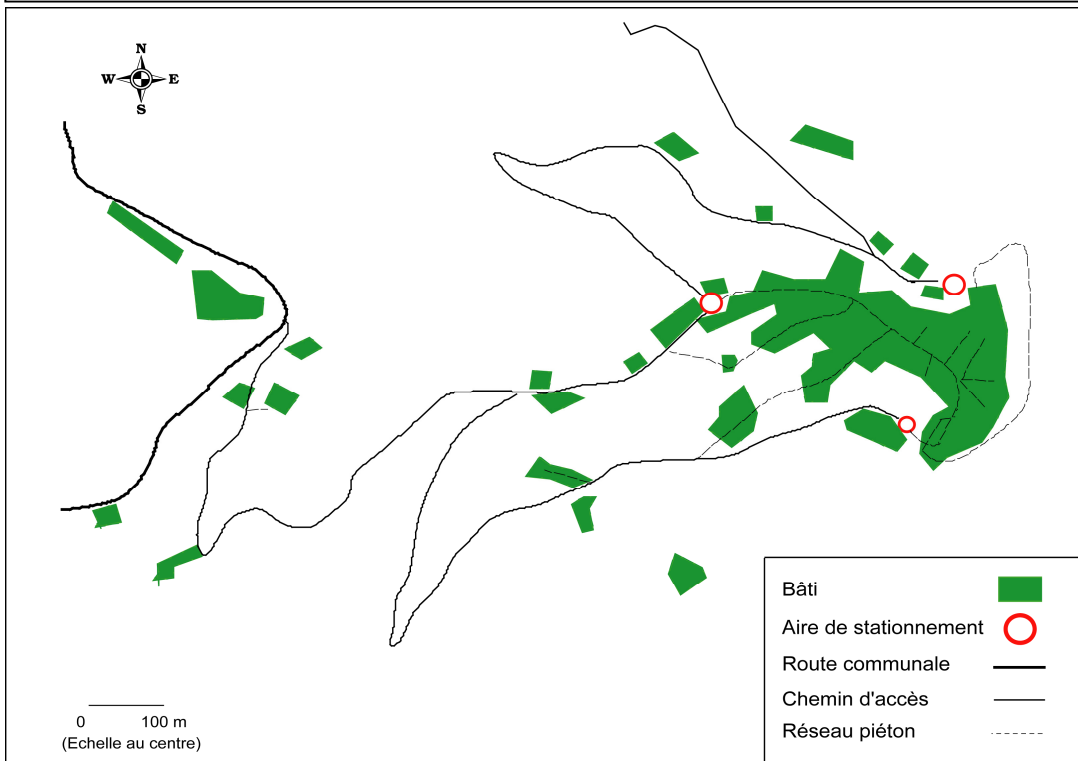
À chaque entrée d'agglomération, une placette ou une aire de stationnement est aménagée. Elle sert de relais entre la piste motorisée et le réseau piéton qui dessert la localité (carte 6.03). Généralement, ces agglomérations ne sont pas accessibles aux engins motorisés. On se gare souvent à l'entrée du village pour continuer à pied, sur des chemins assez étroits ou sur des escaliers aménagés grâce aux fonds collectés par les habitants.

Carte 6.02 : Routes et agglomérations d'Imsouhel



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2007

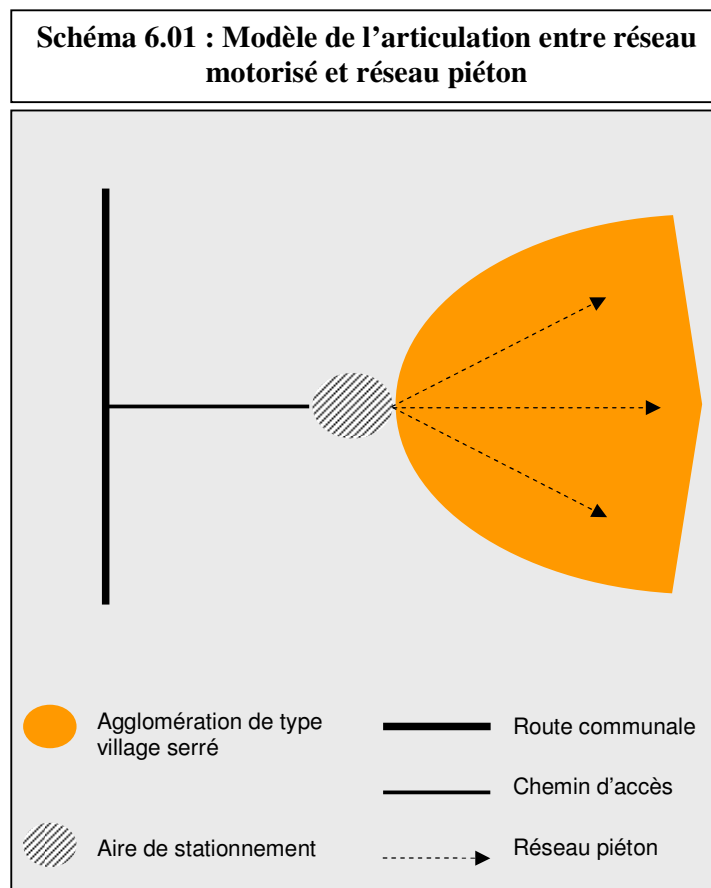
Carte 6.03 : Réseau de routes de Tizi-Guefres



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2007

Ce type d'organisation spatiale en villages serrés (Merlin, 1997) génère quelques problèmes comme ceux occasionnés par 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 aucun aménagement, elle ne peut contenir qu'un nombre limité de voitures, une vingtaine dans le meilleur des cas comme, on peut l'observer 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 qu'il dégage 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 de cette configuration spatiale est la difficulté d'acheminement de biens et de matériaux. Par conséquent, la logistique interne se fait par le biais d'animaux (ânes, mulets) 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 également à pied, par entraide familiale, entre voisins, amis ou par volontariat.



© H. YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS, 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 6.01), 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 le relief imposent un réseau non motorisable (photographies 6.01). À 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 (photographies 6.02). En termes de qualité, cette logique produit trois types de route :

- 1- *le réseau de base* (il assure la desserte à l'intérieur du village et est souvent constitué de chemins piétons, escaliers et de pistes non motorisables) ;
- 2- *les chemins d'accès* (routes intermédiaires qui relient le réseau de base à la route communales) ;
- 3- *les routes communales* (en Grande Kabylie, les routes communales constituent le réseau principal qui connectent les villages les uns aux autres et au réseau national).

Cette hiérarchie met en évidence le problème de l'articulation entre les réseaux. Cet obstacle à l'ouverture prend plus d'ampleur dans un espace rural fragmenté, comme c'est le cas en Grande Kabylie. Comme nous l'avons vu précédemment (cf. chapitre 5), la fragmentation fonctionnelle produite par la dispersion spatiale exige souvent des déplacements en chaîne (le plus simple étant : village- ACL-village). Ce chaînage impose l'utilisation de plusieurs modes de déplacement pour les personnes non motorisées et l'emprunt de plusieurs types de routes pour les habitants motorisés. 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 une politique d'ouverture. L'articulation entre les différents réseaux constitue un élément majeur dans un tel processus.

Photographies 6.01 : Chemins piétons à l'intérieur de village
(Photos : Hichem Yesguer)



Les chemins à l'intérieur des villages kabyles sont rudimentaires. Sans aucun aménagement, ils ne permettent la circulation d'aucun engin mécanisé. Dans certains villages montagneux, même les brouettes et les charrettes ne peuvent pas être utilisés.



Photographies 6.02 : Tronçons de routes

(Photos : Hichem Yesguer)



En haut : chemin d'accès, qui relie le village Tizi-Guefres à la route communale.

En bas : route communale qui relie la commune de Zekri à celle d'Ait Chafaa.

Les routes sont généralement pentues, étroites, sinueuses et non aménagées. Bien qu'elles soient revêtues, le manque d'entretien affecte négativement la circulation sur ces routes.



6.2. Articulation entre réseaux : une discontinuité spatio-temporelle

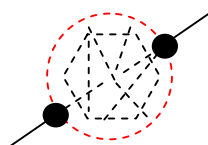
Dans un réseau hiérarchisé, comme celui qui existe en Grande Kabylie, l'interconnexion entre les différentes composantes de ce réseau est un facteur essentiel dans la performance du système de transport. L'inscription des échelles spatiales les plus fines dans le plan de développement national, en l'occurrence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

La dispersion spatiale des agglomérations rurales en Kabylie engendre une dispersion fonctionnelle de l'espace vécu, qui se traduit par une fragmentation des lieux de services et d'activités. Une dispersion qui, en l'absence d'un système de transport en commun qu'il soit public ou privé, entretient la fermeture multiscalaire que subissent les citoyens non-motorisés. 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 des problèmes d'articulation conséquents.

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. La déficience de l'articulation se manifeste souvent 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 en 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...). Cette discontinuité est surtout ressentie par les personnes à mobilité réduite.

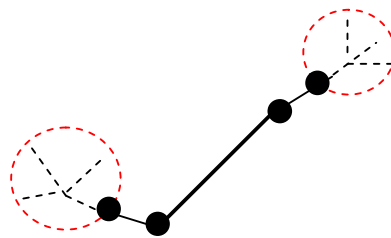
Quelle soit modale, infrastructurelle ou territoriale, la discontinuité se ressent d'abord à la sortie du village. À cette échelle, la brutalité de l'articulation entre réseau piéton et pistes motorisables est d'ordre spatial et temporel pour les piétons comme pour les motorisés.

Échelle du village

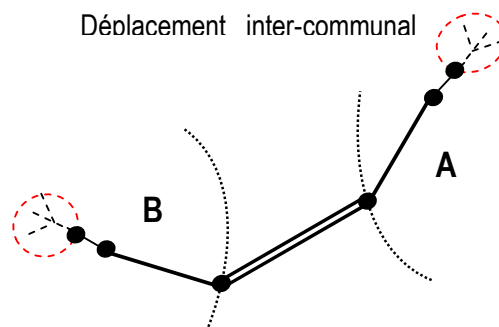


À l'échelle intra-communale, entre les villages d'une même commune, les ruptures se perçoivent au départ et à l'arrivée. De la sortie du village et pour atteindre la route communale, on est obligé de se déplacer à pied ou à vitesse réduite (environ 30 km/h) pour les motorisés. Une fois cette route atteinte, une nouvelle articulation se ressent : l'existence de transport en commun, mais avec une faible fréquence de passage. Pour les motorisés, la route est bitumée mais sans aucun aménagement routier.

Déplacement intra-communal

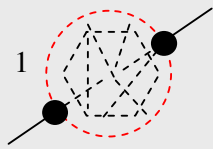
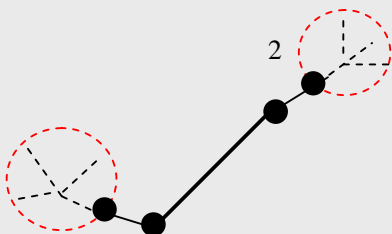
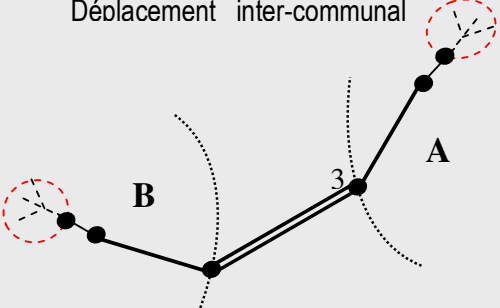
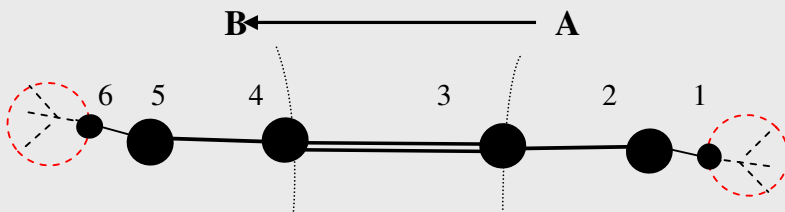























Dans les déplacements intercommunaux, une nouvelle discontinuité apparaît. Souvent quand on utilise les transports en commun, on s'arrête à l'ACL de commune ou de Daïra pour changer de véhicule (fourgon, minicar...). À cette échelle, l'offre de transport en commun est plus abondante. Pour les personnes motorisées, la route est meilleure mais toujours pas aménagée.



Les trajets entre les villages de communes différentes (ce que nous appelons trajets horizontaux) sont très complexes, spécialement pour les personnes qui utilisent les transports en commun. Cette catégorie sociale ressent toutes les discontinuités ; les distances se rallongent en fonction des ruptures. Le schéma (6.02) résume toutes ces désarticulations).

Schéma 6.02 : 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 30 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">  </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"> <tr> <td> Limites communales</td> <td> Route de wilaya</td> </tr> <tr> <td> Limites du village</td> <td> Route communale</td> </tr> <tr> <td> Point d'articulation et de discontinuité</td> <td> Chemins d'accès</td> </tr> <tr> <td></td> <td> Réseau piéton</td> </tr> </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								

© H. YESGUER, CIRTAL, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2006

Nos enquêtes ainsi que notre pratique du terrain nous ont révélé qu'entre déplacement en voiture personnelle et déplacement en transport collectif, il existe 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 (en 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. ; plus l'échelle cartographique est grande moins la route est performante.

Dans les déplacements en transport en commun, les ruptures sont plus évidentes prolongeant les distances et accentuant les discontinuités spatiales et temporelles.

Pour aller de Tizi-Ouzou à Tizi-Guefres, trois opportunités se présentent :

- 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'Imsohel). De là, il faut prendre une correspondance jusqu'à Tizi-Guefres (long trajet, nombre de place limité) ;
- Par fourgon jusqu'à Iferhounene puis correspondance directe ; (rareté de l'offre de Tizi-Ouzou vers Iferhounene, on peut attendre des heures sans qu'un fourgon ne se présente).
- Par fourgon jusqu'à Ain El Hammam et correspondance directe (le trajet le plus emprunté).

À ces discontinuités spatiales s'ajoute le temps d'attente d'une moyenne de 40 minutes dans chaque station. Il faut en moyenne 2h30 de temps pour ce trajet de 65 km. Aussi, il faut signaler l'état rudimentaire des stations, qui rallonge le temps d'attente et renforce le sentiment d'isolement et de fermeture. En effet, les stations de bus ou de fourgons sont soit des aires de stationnement dans des parkings ouverts, soit des tronçons de routes réservés aux véhicules de transport en commun. Ces stations ne sont pas aménagées (photographie 6.03). Dans toute la Grande Kabylie, seule la gare routière de la ville de Tizi-Ouzou dispose d'installations d'accueil et d'information.

Photographie 6.03 : Station de fourgons de transport en commun

(Photos : Hichem Yesguer. Daïras d'Iferhounene de Ain El Hammam)



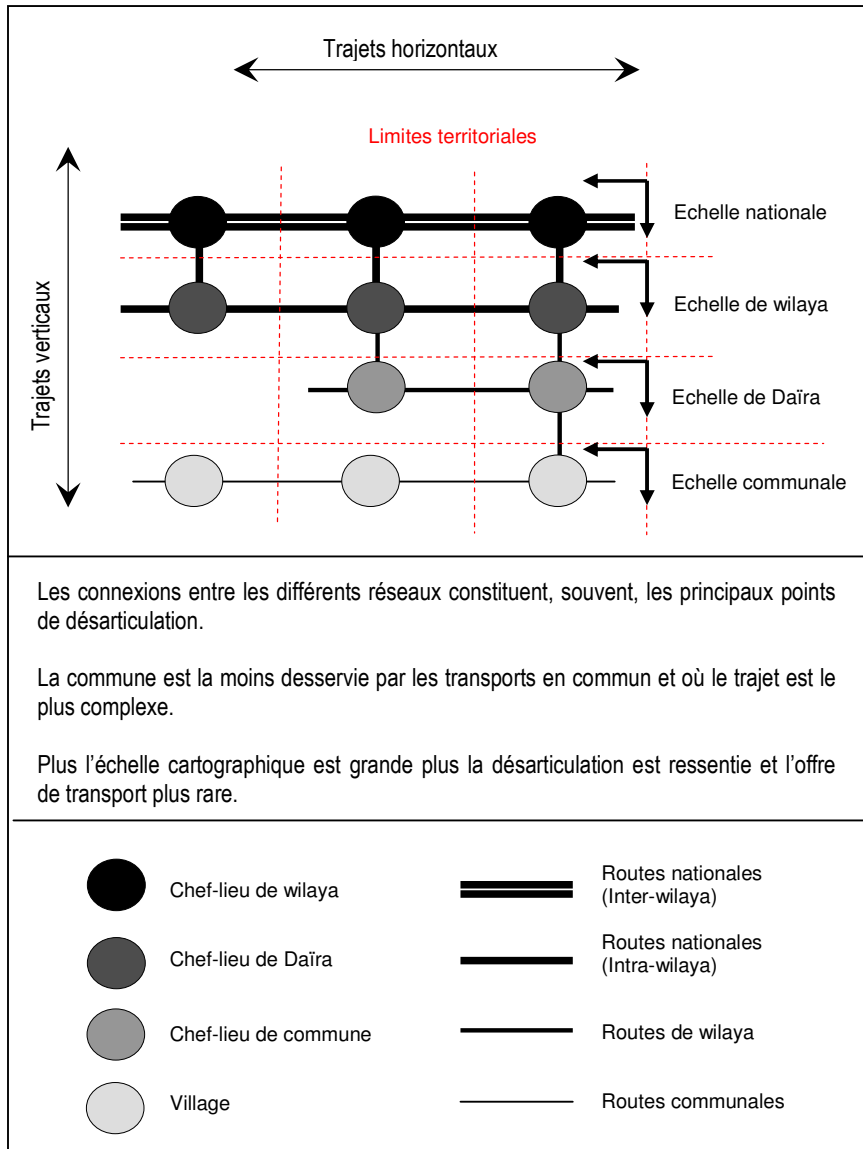
Pour conforter nos observations de rupture de trajet et de désarticulation du réseau, nous avons refait l'expérience du voyage Tizi-Ouzou - Tizi Guefres sur plusieurs trajets, dont :

- Tizi-Ouzou – Tamassit (commune d'Aghrib) ;
- Tizi-Ouzou – Tabouda (commune d'Illoula Oumalou) ;
- Tizi-Ouzou – Cheurfa (commune de Azeffoune).

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 (schéma 6.03). Les infrastructures routières communales étant souvent en très mauvais état, le voyageur ressent chaque kilomètre de route comme un kilomètre 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.

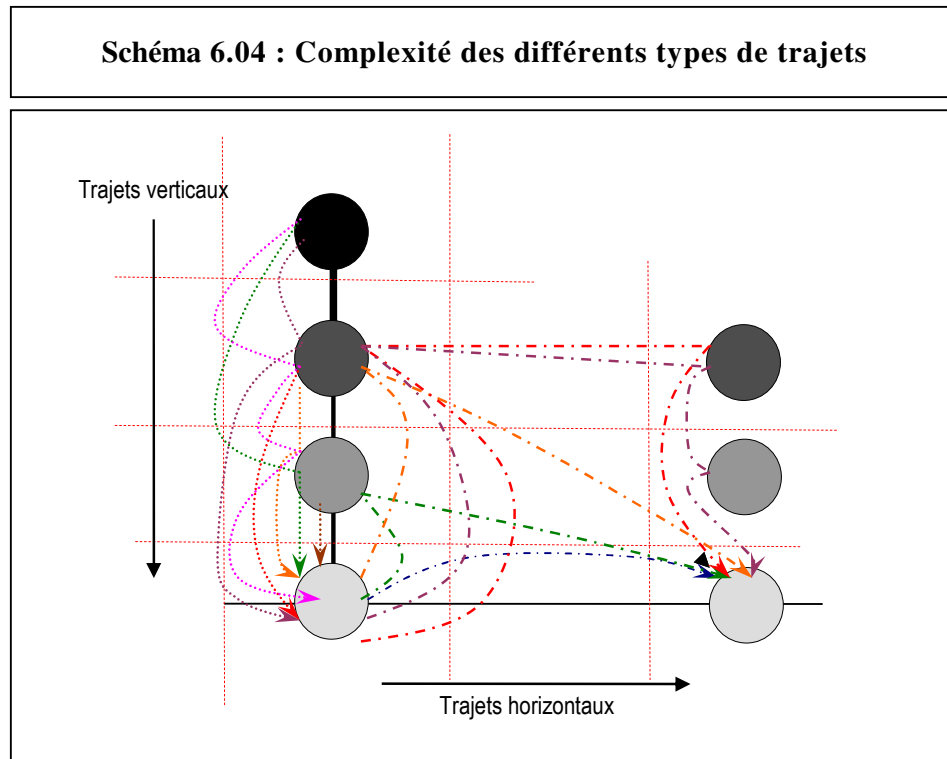
Plusieurs transporteurs nous confirment qu'ils interrompent leur trajet pendant quelques minutes pour permettre aux voyageurs de descendre prendre l'air. Ce phénomène est observable exclusivement dans les fourgons et sur des trajets assez longs (comme Tizi-Ouzou –Zekri).

Schéma 6.03 : Niveaux de connexion entre agglomérations



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2006

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 6.04). Pour aller de Taneklet-Bouvroun (commune de Maatka) à Iouadhiane (commune d'Ouadhia), par les transports en commun, il faut plus d'une heure, pourtant c'est un trajet de moins de 10 km.



© H.YESGUER. CIRTAL UMR IDEES 6266 du CNRS. 2006

Les discontinuités spatio-temporelles sont doublement ressenties dans les trajets horizontaux. Pour les personnes captives¹⁸² 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 discontinuités 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.

¹⁸² Les captifs du transport en commun sont généralement les gens non-motorisés dont les longs déplacements dépendent de l'offre de transport en commun.

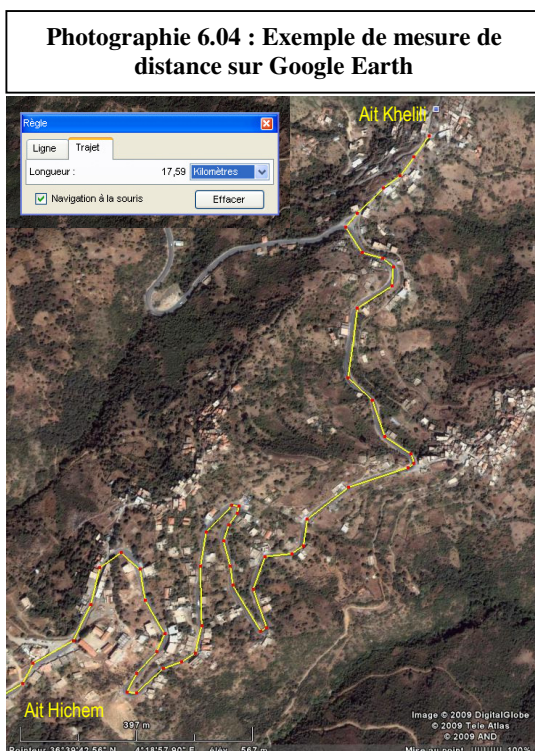
6.3. Analyse de l'accessibilité du réseau : les communes périphériques, des communes en marge

L'enclavement, comme nous l'avons vu tout au long de notre travail, est la combinaison de plusieurs distances qui séparent les lieux et les hommes. Le rallongement des distances conduirait alors à la production ou au renforcement de l'enclavement. La hiérarchie des agglomérations kabyles ainsi que le relief de la région produit des inégalités dans l'extension du réseau. Par conséquent, nous pensons que les communes périphériques sont les plus isolées. Pour appréhender ce déséquilibre, nous avons étudié l'accessibilité des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou en analysant d'abord l'accessibilité du réseau, puis en mesurant l'accessibilité par rapport à la ville de Tizi-Ouzou, chef lieu de wilaya.

Pour cela, nous avons eu recours à la théorie des graphes. La première étape était de calculer les distances entre les différentes communes (nous nous sommes référés aux ACL).

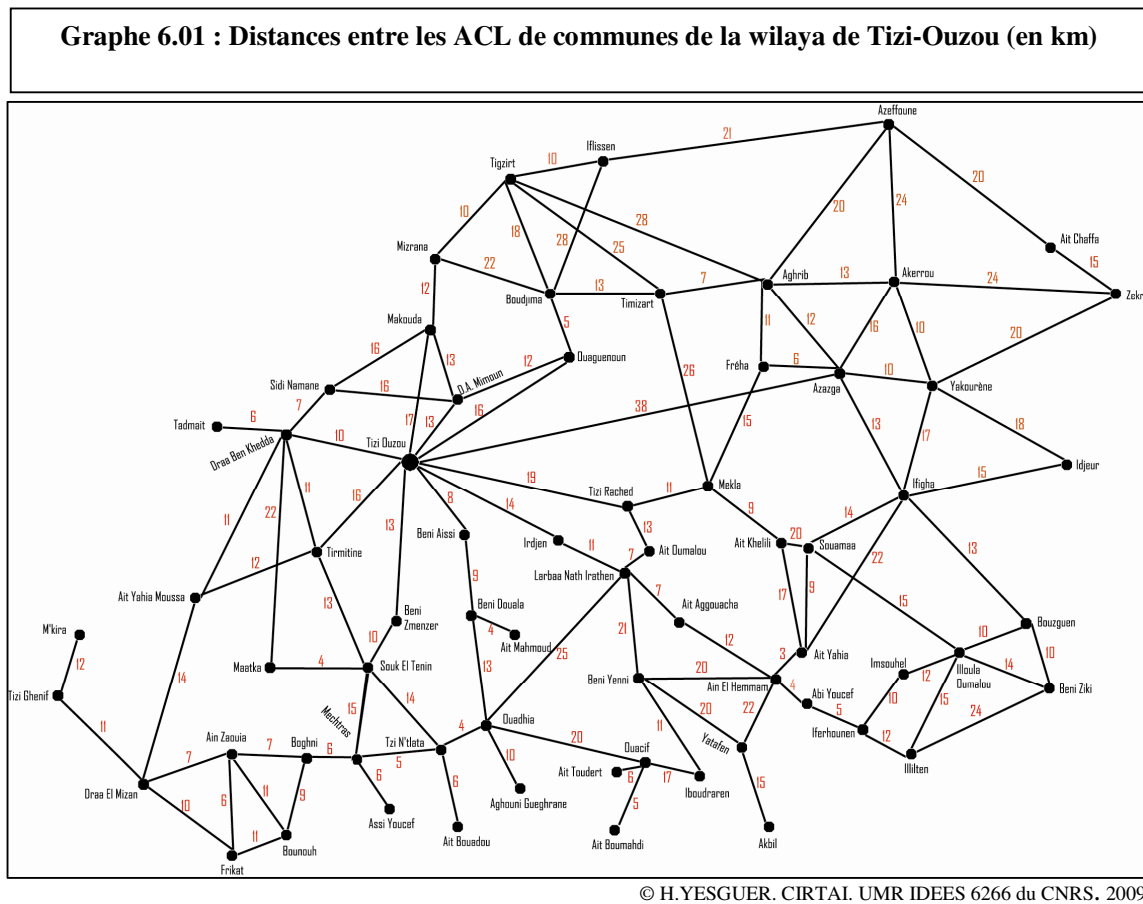
Dans l'indisponibilité de données, nous avons créé nous même notre matrice des distances : les mesures étaient réalisées à partir des logiciels « Google Earth » et « Google Map » (photographie 6.04).

Pour vérifier l'exactitude de ces mesures, nous avons utilisé la même méthode sur des distances connues, notamment Le Havre – Rouen. Les résultats obtenus par nos mesures correspondaient toujours aux distances réelles¹⁸³.



¹⁸³ Par exemple la distance entre la place de l'hôtel de ville du Havre et la place du vieux marché de Rouen est de 89 km par Google Earth et de 89,83 km par Mappy : (parcours : A131,-A13-N338-N138).

Par ces mesures, nous avons transformé le réseau de route de la wilaya de Tizi-Ouzou en un graphe valué (graphe 6.01). Dans ces calculs, nous avons pris en considération des routes nationales, wilayaes et communales. Les chemins d'accès et autres routes secondaires (routes rurales pour accéder aux champs, routes de montagne qui finissent en impasse...) ne sont pas mesurés.

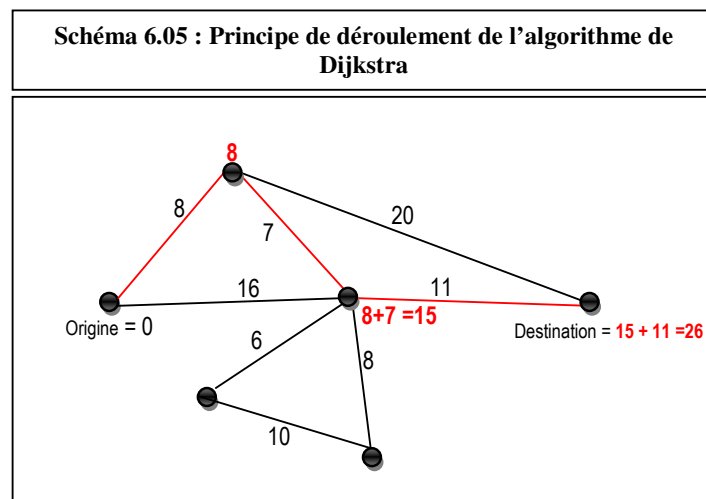


L'analyse du graphe (6.01) révèle un déséquilibre important entre le Centre, l'Est et le Sud de la wilaya. Au centre, le réseau se structure en étoile autour de la ville de Tizi-Ouzou, lâche avec des liaisons directes avec tous les sommets voisins. À l'Est (axe Azeffoune - Azazga - Ain El Hammam), le réseau est faiblement maillé et les sommets sont éloignés entre eux d'une distance moyenne de 15 km. Au Sud, le réseau est presque linéaire (axe Ain El Hammam – M'kira), faiblement maillé mais assez dense à cause de la proximité spatiale des sommets, ces derniers sont proches les uns des autres d'une distance moyenne de 10 km, notamment au Sud-ouest.

Les indices globaux d'accessibilité nous indiquent une connexité et une connectivité moyennes ($\beta = e/v = 1,65$) et ($\gamma = e / [3(v - 2)] = 0,56$). Cependant, ce résultat ne concerne que 67 sommets, correspondant aux ACL. Si l'on intègre tous les villages dans nos calculs, nous aurons des indices β et γ correspondants respectivement à 0,08 et 0,03. Ce qui veut dire, que par rapport aux routes en bon état, la connexité et la connectivité sont quasiment nulles. Cependant, comme nous l'avons vu à travers l'exemple de la commune d'Imsohel (cf. chapitre 5), le réseau est complété par les chemins d'accès. Malgré leur qualité inférieure à celle des routes communales, ceux-ci assurent quand même l'accès à tous les villages.

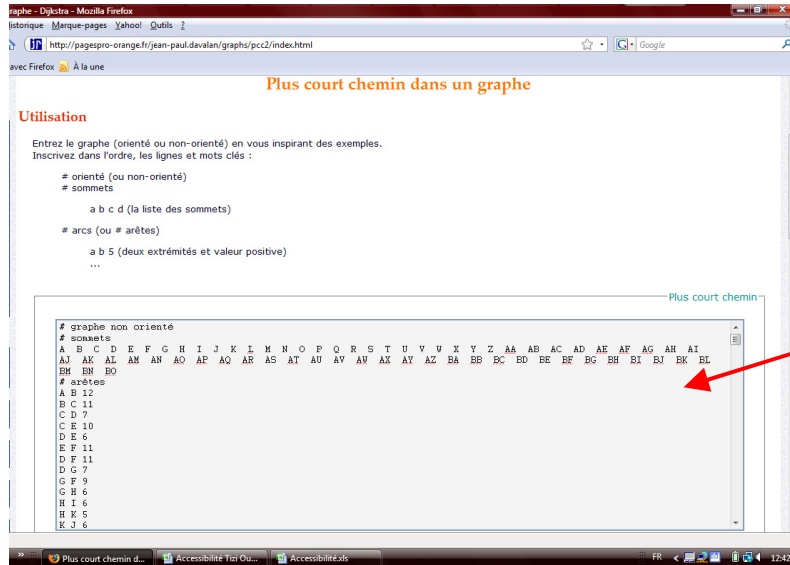
Pour déterminer les zones les moins accessibles de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous avons utilisé l'indice de Shimbel (cf. chapitres 2 et 5). Pour les calculs des plus courts chemins entre tous les sommets, nous avons utilisé l'algorithme de Dijkstra. Cet algorithme permet de calculer le plus court chemin d'un graphe non-orienté, dans le cas où tous les poids sont positif ou nul. Dans le cas du réseau de la wilaya de Tizi-Ouzou la circulation sur les routes est en double sens, c'est à dire qu'il n'y a pas d'orientation particulière dans le graphe. Quant aux valeurs qui lui sont associées, elles sont toutes positives vu qu'elles expriment des distances en km.

Le fonctionnement de l'algorithme de Dijkstra est assez simple, on part du sommet source ou d'origine, auquel on attribue la valeur « 0 », et on propage les distances. À chaque itération, on choisit le sommet ayant la plus petite distance, puis on calcule les distances des sommets adjacents qui n'ont pas été calculés et ainsi de suite. Si pour atteindre un sommet, plusieurs chemins sont possibles on choisit le plus court (schéma 6.05).

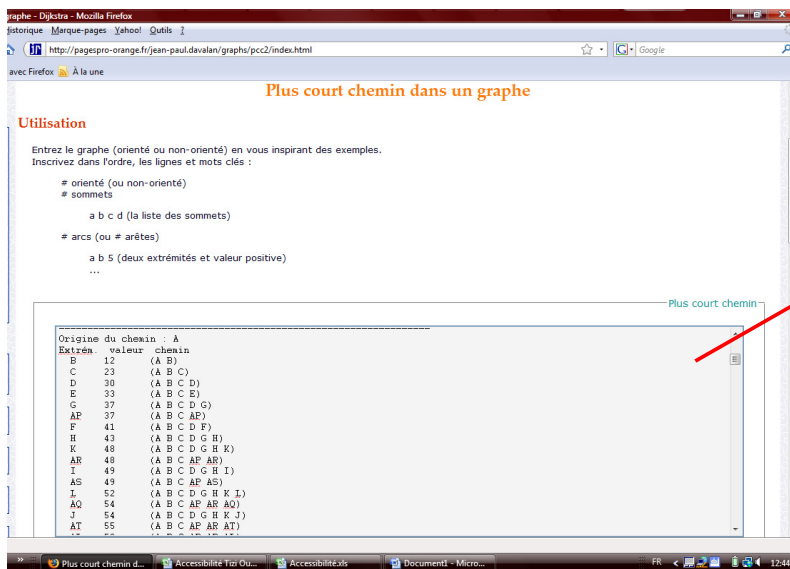


© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Pour notre étude, vu la taille de notre matrice (67 x 67), nous avons utilisé un logiciel qui réalise automatiquement les calculs¹⁸⁴.



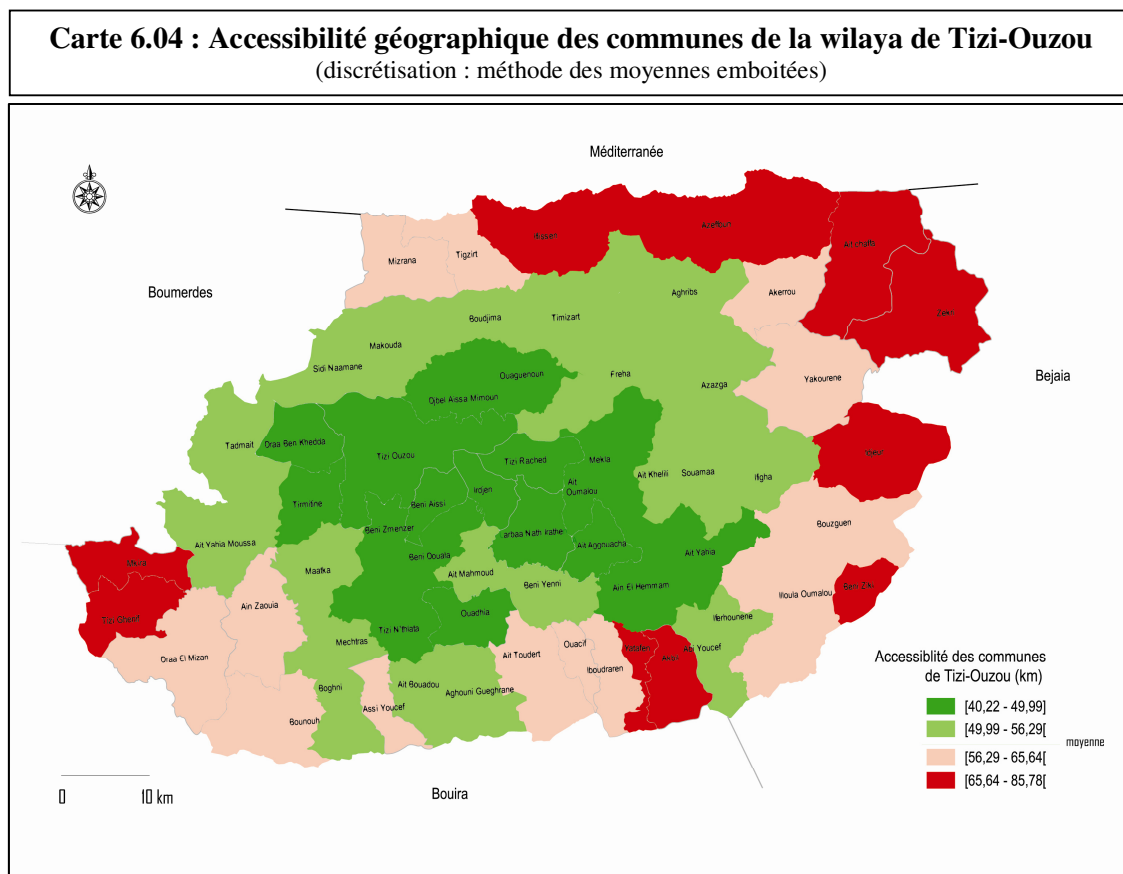
Entrée :
Noms des sommets ;
Les arêtes ;
Les poids (distances)



Sortie :
La plus courte distance +
chemins : de et vers tous
les sommets du graphe

¹⁸⁴ Logiciel mis en ligne sur le site du professeur Jean-Paul Davalan (mathématicien, professeur agrégé Rennes). <http://pagespro-orange.fr/jean-paul.davalan/graphs/pcc2/index.html> . Pour nous assurer de l'exactitude des résultats, nous avons calculé quelques exemples manuellement.

Après application de l’algorithme de Dijkstra sur notre graphe, nous avons transformé la matrice des distances en carte pour nous permettre de visualiser le résultat. La carte 6.04 montre une organisation évidente de type « centre – périphérie », l’accessibilité la plus élevée est observée dans un noyau constitué par les communes du centre, et qui s’étend légèrement au Sud. Les communes les moins accessibles sont bien les communes périphériques. Ce sont donc les habitants de ces zones qui parcourent les distances les plus longues.



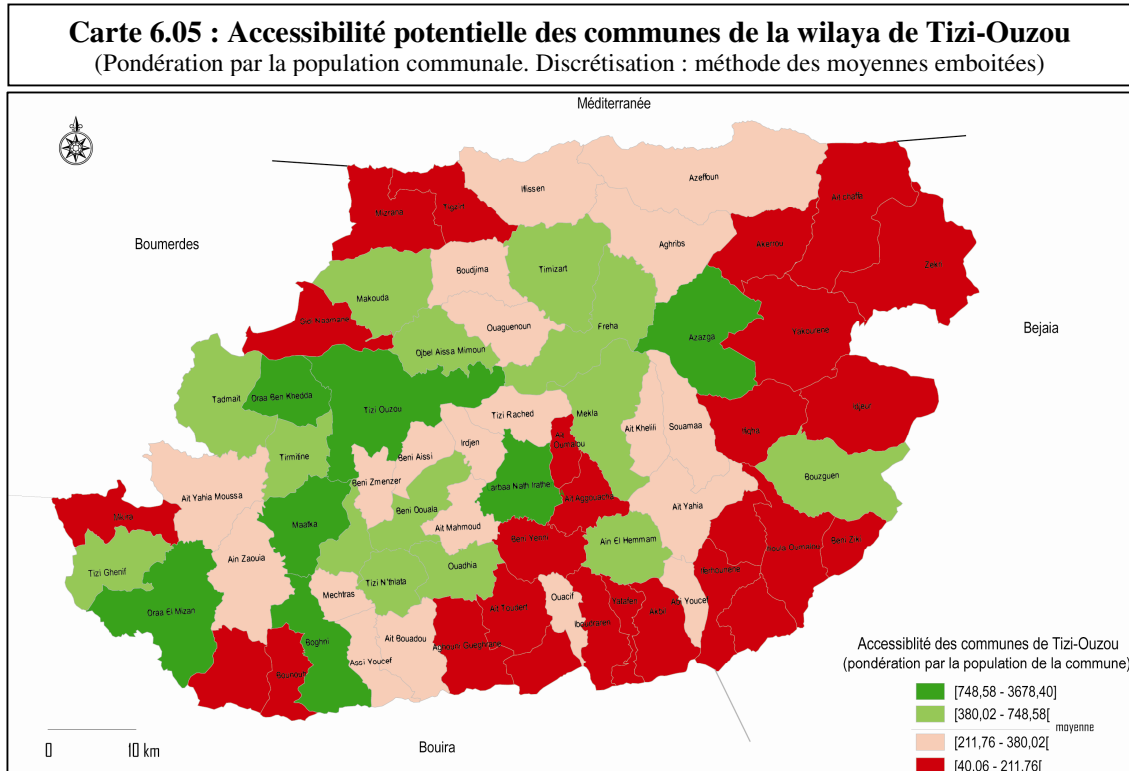
© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Il en résulte de cette première mesure que les communes de l’Est et du Nord de la wilaya, sont les plus affectées par la structure du réseau. Le relief quant à lui semble ne pas avoir une grande incidence sur l’accessibilité. Des communes comme Abi Youcef, Iferhounene ou Agouni Gueghran, situées sur le massif de Djurdjura sont géographiquement plus accessibles que Aïn Zaouia, Draa El Mizane ou Yakourene localisées sur les bas piémonts. Mais, ce résultat est à nuancer avec l’état des routes. Comme nous l’avons vu dans les chapitres précédents, la pente, la sinuosité et la qualité des infrastructures sont des facteurs

supplémentaires de fermeture. Même si Yakourene est moins accessible qu'Iferhounene, en termes de distance, la première est située sur la RN 12 qui longe la plaine du Sébaou et qui offre, par conséquent, une meilleure accessibilité temporelle. Aussi, l'effet de la concentration des communes au sud de la wilaya influence les indices d'accessibilité nodale. L'introduction du paramètre démographique paraît donc nécessaire pour équilibrer nos résultats. Ainsi, nous avons pondéré les distances géographiques par la population des communes (carte 6.05). Par cette opération, nous mesurons l'accessibilité potentielle (Plassard, 2004) d'une commune en tenant compte des distances aux autres communes. Dans notre cas les distances sont pondérées par l'importance démographique. Nous avons ainsi une mesure d'accessibilité notée :

$$A(p)_i = \sum_{j=1}^n \frac{p_j}{d_{ij}}$$

Où P_j est la population de la commune j , et d_{ij} la distance entre les communes i et j . plus la valeur de $A(p)_i$ est élevée, plus l'endroit i est accessible.



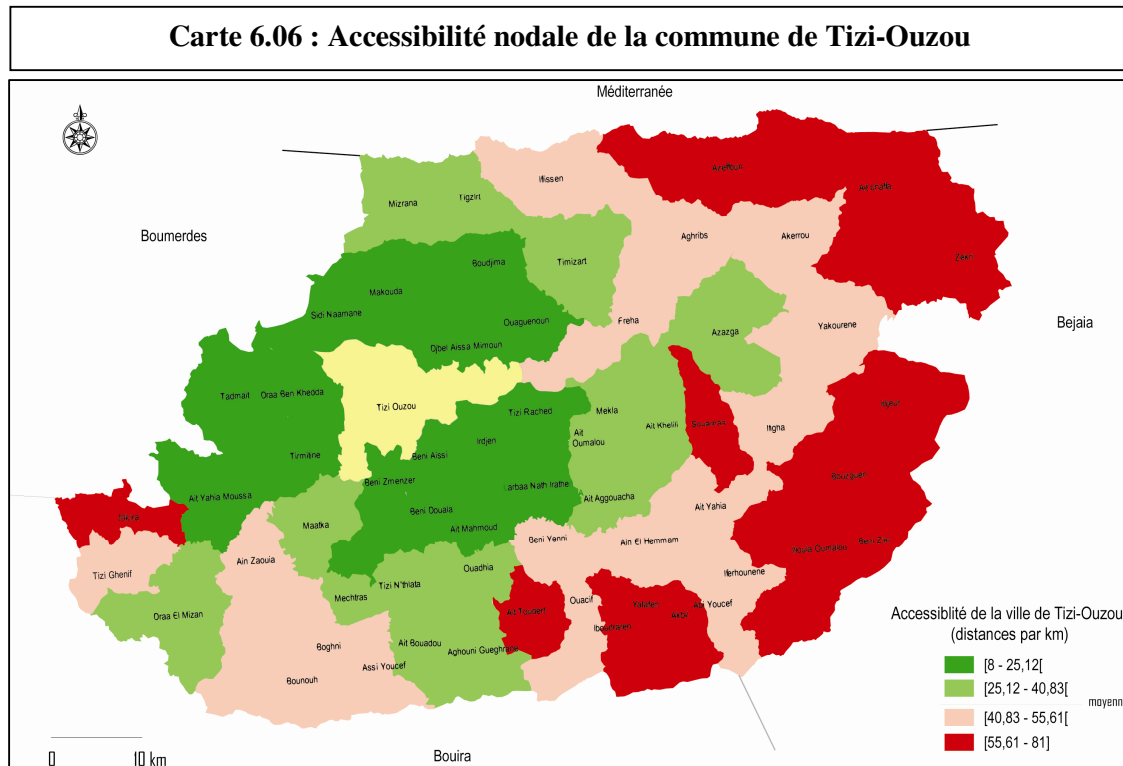
Les résultats de cette nouvelle mesure diffèrent des mesures d'accessibilité géographique (carte 6.04). En vertu de l'importance démographique, seulement 7 communes présentent des niveaux élevés d'accessibilité (Tizi-Ouzou, Draa Ben Khedda, Maatkas, Boghni, Draa El Mizane, Larbaa Nath Irathen et Azazga). En revanche, beaucoup de communes situées principalement à l'Est et au Sud présentent des niveaux critiques d'accessibilité. Ces résultats confortent notre hypothèse de départ. La position périphérique accentue la fermeture spatiale, notamment des communes les moins peuplées.

D'après Jean-Paul Rodrigues¹⁸⁵ et Mohamed Hilal (2003), l'accessibilité potentielle révèle aussi le caractère répulsif ou attractif d'une région. Ainsi, les communes où nous avons enregistré des valeurs faibles constituent des espaces à forte répulsion, et les communes où l'accessibilité pondérée (par les habitants) est meilleure sont les plus attractives. Cette logique se réfère au rapport population/distance : si un espace est bien accessible, mais qu'il est peu peuplé, c'est qu'il est répulsif. Selon cette logique, l'ouverture de ces espaces nécessiterait des efforts au niveau de leur attractivité fonctionnelle. Cependant, une autre lecture peut être faite. Nous pouvons avancer que les communes périphériques peu peuplées sont les moins reliées au réseau de transport. Cette deuxième lecture suppose l'amélioration de l'accessibilité pour l'ouverture. Mais dans le cas de la Grande Kabylie, nous soutenons que les deux solutions sont à envisager. En effet, si l'amélioration de l'accessibilité apparaît comme un facteur d'ouverture pour les communes isolées, des espaces comme Ait Aggouacha ou Ait Oumalou qui présentent un niveau élevé d'accessibilité géographique (carte 6.04) mais une très mauvaise accessibilité potentielle nécessiterait sûrement des efforts d'ouverture par l'amélioration de leur attractivité.

L'accessibilité potentielle nous révèle donc que la notion de périphérie n'est pas seulement générée par rapport à l'accès au réseau de transport, elle peut également être appliquée par rapport aux centralités économiques et administratives. En Grande Kabylie, la ville de Tizi-Ouzou (chef-lieu de wilaya) concentre la plupart des services administratifs et économiques (toutes les directions représentant les différents ministères, l'hôpital, l'université, le tribunal, les sièges des différentes entreprises publiques et privées...). Cette situation confère à cette ville le rôle de noyau fonctionnel : être proche de Tizi-Ouzou signifie qu'on a plus de chances de trouver un emploi, d'être proche de l'administration, etc.

¹⁸⁵ <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch1fr/meth1fr/ch1m2fr.html#3>.

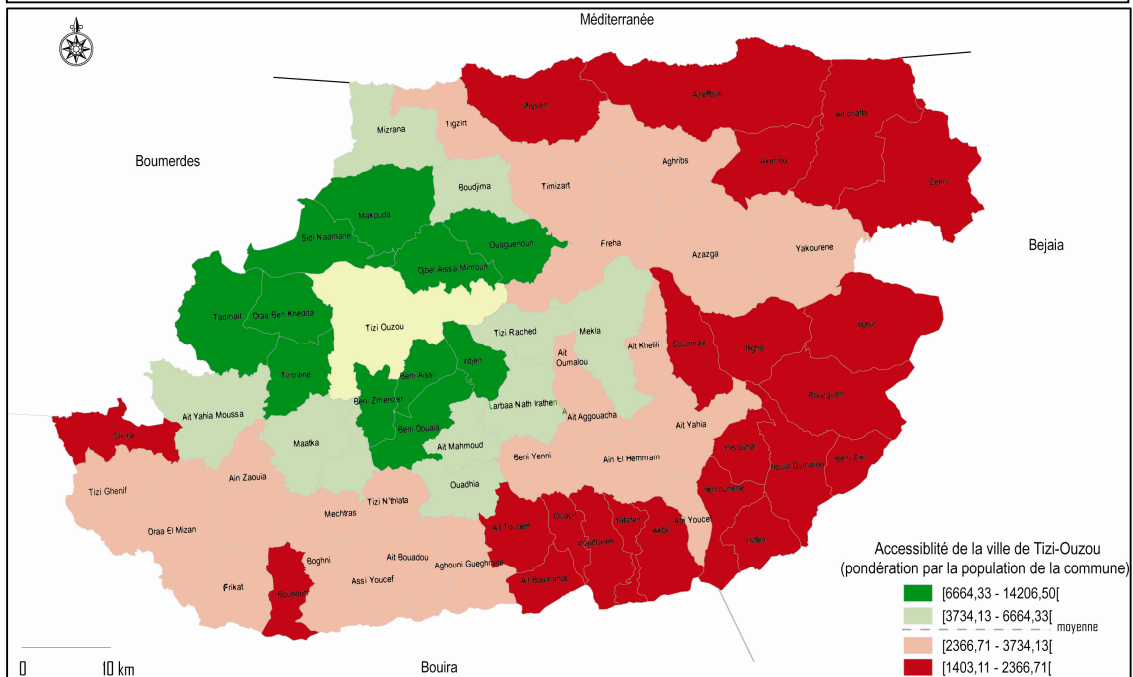
La position des communes par rapport au chef-lieu de wilaya constitue alors un élément d'ouverture ou de fermeture. Si l'on se réfère aux indices d'accessibilité géographique, l'accessibilité des communes diminue davantage quand on se déplace vers l'Est, s'éloignant de la ville de Tizi-Ouzou (carte 6.06).



Plusieurs communes peuvent être considérées comme en marge par rapport à la capitale de la région, notamment Azeffoune, Ait Chaffa, Zekri, Souamaa, Idjeur, Bouzguen, Illoula Oumalou, Insouhel, Akbil, Yatafen, Iboudrarene, Ait Toudert et M'kira. Ces communes sont toutes situées aux frontières de la wilaya sauf Ait Toudert et Souamaa. C'est la situation de cette dernière qui nous interpelle. Bien qu'elle soit moyennement accessible par rapport aux autres communes (carte 6.04), Souamaa est très mal reliée au chef-lieu de wilaya. Cela est dû principalement à la position de son ACL au sud de la commune et à sa mauvaise connexion au réseau de routes.

Toutefois, le poids de l'importance démographique de certaines communes agit comme un amplificateur d'éloignement. La pondération des distances séparant le chef-lieu de wilaya des autres communes fait ressortir de nouveaux espaces vulnérables (carte 6.07).

Carte 6.07 : Accessibilité nodale de la commune de Tizi-Ouzou, pondérée par la population



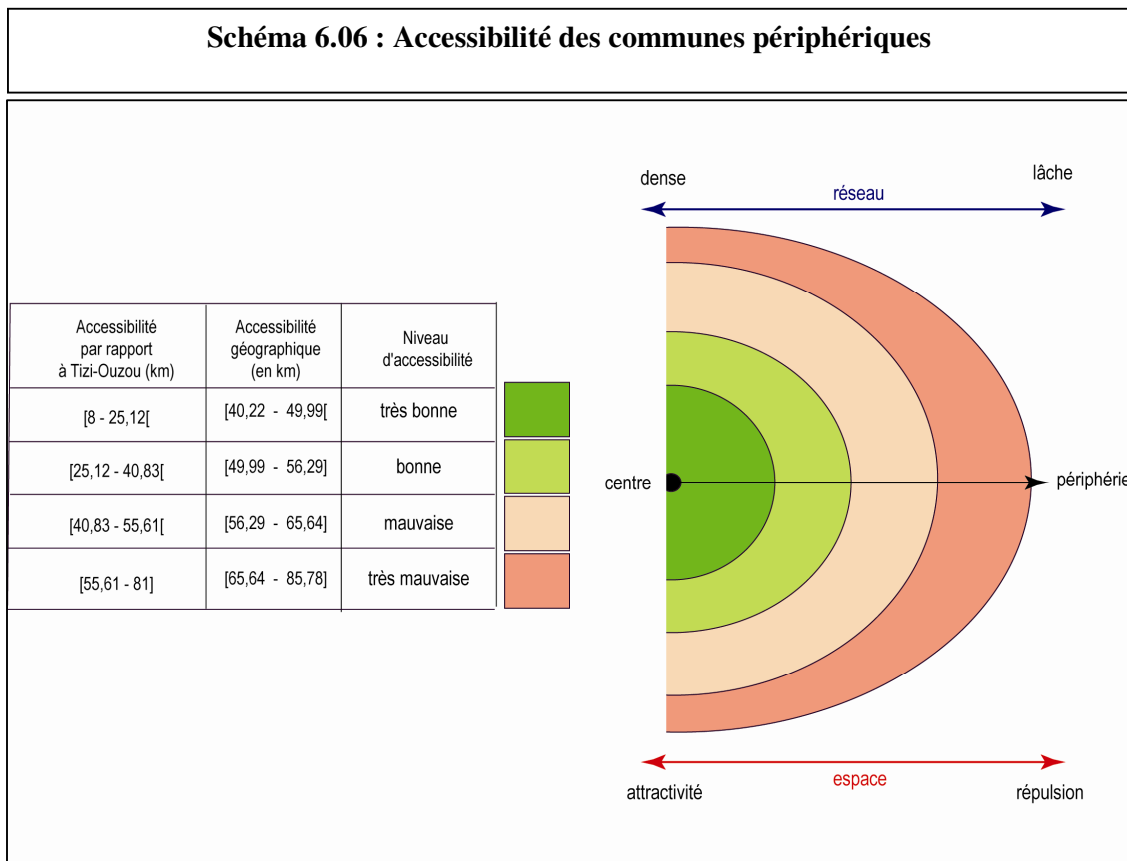
© H.YESGUER, CIRTAI, UMR IDEES 6266 du CNRS, 2009

L'accessibilité de plusieurs communes passe au dessous de la moyenne, seules 21d'entre elles présentent des indices supérieurs à celle-ci. En se référant au chef-lieu de la wilaya, 54% de la population seraient considérés comme éloignés, voire isolés. Cependant, force est de constater que les zones de montagne ne semblent pas particulièrement désavantagées à l'exception de celles situées dans des zones périphériques et peu peuplées, comme par exemple Ait Toudert, Ouacif, Iboudrarene, Yatafene, Akbil, etc. Cela dit, aucune zone de montagne (en hauts piémonts) ne présente un niveau d'accessibilité supérieur à la moyenne. Mais nous le rappelons encore une fois, nos mesures ne tiennent pas compte de l'état des routes.

À travers cette analyse du réseau de la wilaya de Tizi-Ouzou, il s'avère que les zones périphériques sont les plus marginalisées. Mais, les communes les plus vulnérables sont celles de : Ait Chaffa, Zekri, Idjeur, Beni Ziki, Akbil, Yatafene, et M'kira. Ces espaces sont les seuls dont l'indice d'accessibilité est toujours faible. Le croisement des cartes précédentes fait ressortir que ces communes appartiennent, dans toutes les analyses, à la quatrième classe de valeurs. Pour analyser les raisons de cette marginalisation, nous avons croisé les données concernant ces 7 communes. Il est apparu, qu'elles se partagent les mêmes facteurs de fermeture, à savoir :

- une situation périphérique aux frontières de la wilaya ;
- un rallongement des distances qui se manifeste par une faible accessibilité générale (carte 6.04) ;
- une faible densité du réseau (graphe 6.01) ;
- une faible population.

En Grande Kabylie, l'éloignement des lieux centraux est l'un des facteurs principaux de fermeture. Que ce soit à l'échelle des villages (cf. chapitre 5) ou à celle des communes, l'offre (qualitative et quantitative) en infrastructure de transport apparaît comme une condition inéluctable à l'ouverture. En termes d'accessibilité potentielle, le facteur de l'attractivité des espaces semble lui aussi s'imposer. Dans l'exemple des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, l'ouverture des espaces marginaux nécessiterait alors des améliorations au niveau des infrastructures et de l'attractivité de ces communes. Le schéma (6.06) résume la situation de celles-ci.



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Conclusion

La lecture croisée du réseau de routes 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.

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. 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, J., Steck, B., 2001).

L'exemple du rural kabyle permet ainsi de mettre en exergue l'importance du système de transport dans le processus d'ouverture spatiale. En l'absence d'un réseau de transport efficace, les discontinuités spatio-temporelles sont doublement ressenties par les captifs du transport en commun. La forte désarticulation qui se manifeste par des ruptures temporelles et spatiales dues aux changements de mode de transport et de types de routes renforce les ruptures et les distances et les rend plus tangibles.

Les déplacements par les transports en commun sont les plus touchés par cette situation. La voiture particulière est perçue alors comme l'élément d'ouverture par excellence. Mais, même par ce mode de déplacement, nous avons révélé que le réseau de routes marginalise une part importante de la population kabyle. L'état des infrastructures et la densité du réseau ainsi que sa structure contribuent à renforcer, voire à engendrer, cette marginalisation.

Cependant, nous soutenons que l'étude de la défaillance du système de transport ne se résume pas à l'approche du réseau. Si ce dernier est défaillant et renforce la fermeture, l'offre de transport en commun, si elle est adaptée aux besoins de déplacement, pourrait constituer un facteur important d'ouverture. L'analyse de l'offre de transport et de la réglementation est nécessaire pour nous statuer sur la nature de l'ouverture ou de la fermeture du rural kabyle.

Chapitre 7

L'offre de transport dans l'accès aux services : alternative d'ouverture pour les petites agglomérations ?

L'analyse de l'espace (chapitre 5) et des infrastructures de transport (chapitre 6) en Grande Kabylie, nous ont montré qu'ils participent davantage à enclaver cet espace. Mais, l'un des éléments qui pourraient constituer un facteur d'ouverture pour les agglomérations rurales est l'offre de transport : son adaptation aux besoins de déplacements et son organisation. Pour compléter notre analyse du système de transport, il est donc nécessaire d'approcher ces éléments.

La fragmentation spatiale et l'état du réseau s'annoncent comme les principaux générateurs de l'enclavement fonctionnel, car ils engendrent des distances entre la population et les services de base. Dans le cadre d'un projet d'ouverture, cela suggère l'observation de la localisation de ces services de proximité (les centres de santé, les écoles, etc.) et l'étude de l'offre de transport en commun.

La prise en compte des besoins des ruraux en matière de service public est d'autant plus importante quand leur nombre est insuffisant et que l'espace est fragmenté. Dans ce chapitre, nous nous intéressons à comprendre comment la localisation des services de première nécessité, notamment le secteur de la santé, peut-elle engendrer une situation d'enclavement. Nous cherchons également à voir si l'offre de transport offre une alternative d'ouverture.

Nous commencerons alors par un aperçu des principaux besoins réclamés par la population kabyle. Ensuite, à travers l'analyse des lignes de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, nous étudierons si l'offre de transport arrive à atténuer l'enclavement fonctionnel généré par la dépendance aux ACL. À la fin, nous verrons quel est le rôle de la réglementation et de l'organisation du transport dans l'ouverture territoriale.

7.1. Les besoins en services dans le rural kabyle : un facteur supplémentaire de pauvreté et d'exclusion ?

7.1.1. Pauvreté et besoins en Grande Kabylie

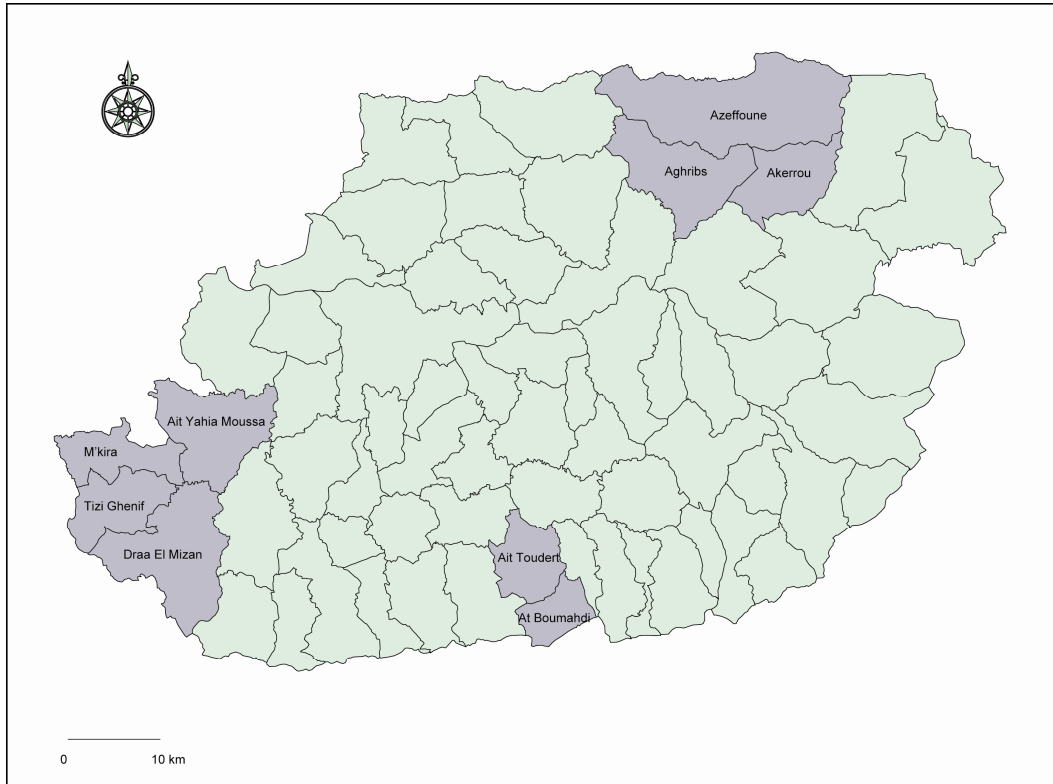
De septembre 2006 au 15 mai 2007, la direction des affaires sociales de la wilaya de Tizi-Ouzou a mené une enquête sur la pauvreté dans les agglomérations rurales. Cette opération a nécessité la mobilisation des daïras, des assemblées populaires communales (APC) et du mouvement associatif de cette wilaya. Dans leur étude, les enquêteurs ont pris en compte les paramètres suivants :

- le nombre de familles démunies,
- la présence d'habitations précaires,
- l'absence du réseau d'alimentation en eau potable ou la faiblesse du taux de raccordement,
- l'absence du réseau d'assainissement,
- l'absence du réseau d'électricité,
- l'isolement de la zone (routes et services de transport),
- l'inexistence des infrastructures publiques de base, par exemple des unités de soins et des écoles.

A la fin de l'enquête, 14 zones de pauvreté ont été identifiées dans 9 communes (carte 7.01). Selon le rapport de la DAS les villages Kissoum et Bouslimane, dans la commune d'Akerrou, sont les plus déshérités avec 100 % de familles considérées comme pauvres. En matière d'aménagement, ces deux localités ne disposent ni de réseaux d'assainissement ni d'alimentation en eau potable. Les citoyens vivent majoritairement dans des habitations menacées d'effondrement ou dans des bidonvilles.

Dans la commune d'Azeffoun, on a recensé dans le village Ihnouchène 80 familles nécessiteuses sur les 100 qui y résident. Toujours en matière de pauvreté, les agglomérations de Izriouene-Houblil et Boubeker dans la commune de Aghrib, sont classées parmi les plus pauvres de la wilaya de Tizi-Ouzou avec des taux allant jusqu'à 70 % de ménages pauvres. Le reste des agglomérations classées par la DAS sont : Tizi Mellal (commune de Aït Toudert), Tiroual (Aït Boumehdi), Thala Mokrane et Ouled Azzi (Tizi Ghennif), Thamedhiqth (M'kira), Ath Slimane et Rabet (Ath Yahia Moussa) et les villages Maamar et Snana dans la commune de Draa El Mizan.

Carte 7.01 : localisation des zones de pauvreté



© H. YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

D'après l'enquête, les besoins les plus urgents que réclament les habitants de ces localités sont :

1. la réalisation de conduites d'alimentation en eau potable ;
2. la mise en service de salles de soins ;
3. la réalisation d'infrastructures éducatives (écoles et collèges) ;
4. la réalisation de réseaux d'assainissement ;
5. l'alimentation en eau potable ;
6. la prise en charge du secteur du logement ;
7. l'alimentation en gaz ;
8. la réalisation de structures d'accueil pour les jeunes (structures culturelles, sportives, ateliers etc.).

Même si cette enquête n'a pris en compte qu'un nombre très limité d'agglomérations¹⁸⁶, ces requêtes sont communément partagées par les ruraux kabyles (voir encadré).

¹⁸⁶ D'après la DAS, le wali de Tizi-Ouzou a instruit la commission chargée de l'étude du dossier d'approfondir les enquêtes et de les généraliser sur l'ensemble des communes de la wilaya.

Encadré 7.01 : Belayel*, village perché

Par Karim Kherbouche (La dépêche de la Kabylie, Mercredi 18 Juin 2008)

« Notre véhicule roule à vive allure sur cette piste étroite et parsemée de nids-de-poules qui mène à Belayel. Pas l'ombre d'êtres vivants ou de véhicules sur notre chemin...

Le village bénéficie d'une situation privilégiée dominant toute la vallée de la Soummam et surplombant un océan de crêtes et de montagnes. À perte de vue, les horizons bleutés de la chaîne montagneuse du Djurdjura semblent se confondre avec le ciel bleu de cette belle journée printanière.



Ici, même les montagnes ont un nom. Elles sont nombreuses à ceinturer la localité et à veiller sur elle.

De cette montagne où est perché Belayel, la ville d'Akbou –qui est la destination de prédilection des enfants de la région- apparaît à la fois minuscule et toute proche, mais pour l'atteindre, ce n'est pas une mince affaire au vu du manque de transport. «Ay Aqbu, ay Aqbu !» (Ô Akbou, ô Akbou !), soupire un jeune homme comme pour exprimer un supplice de Tantale.

«Jadis, le manque de commodités n'a pas empêché les villageois d'être heureux», nous dit un autre jeune. Et d'enchaîner : «De nos jours, les villageois vivent avec la mentalité et les besoins des habitants de la ville, alors qu'ils résident dans des zones rurales dépourvues des plus vitales des commodités. C'est ce qui accentue la déprime des jeunes villageois».

Outre l'emploi, les jeunes souhaitent que leur village soit doté de structures culturelles. «L'absence d'activités culturelles et de loisirs expose nos jeunes à divers fléaux», déclare un membre de l'association du village. Et de poursuivre : «Vu l'importance de la masse juvénile chez nous et afin de l'épargner des dérapages, nous réclamons la construction d'une annexe d'une maison de jeunes et la création de terrain de proximité»...

«Autrefois, le centre de soins de notre village était visité de façon hebdomadaire par un médecin et un dentiste, ce n'est plus le cas aujourd'hui», déplore un citoyen. Même le centre de santé situé au chef-lieu de commune ne répond plus aux besoins des citoyens. «Pour se soigner, il faut donc aller jusqu'à l'hôpital d'Akbou !», ajoute-t-on. Le village Belayel est confronté également au problème épineux lié à l'eau potable.

La scolarité des enfants, voilà bien un casse-tête chinois pour les chérubins de Belayel. Le principal problème : le manque de transport sur la ligne Ighil Ali-Belayel. Les élèves se trouvent astreints de faire le tour des villages Ouizrane, Guenzet, Timdouchine, Bouchekfa et Guendouze pour atteindre Ighil Ali, ce qui augmente leurs dépenses quotidiennes et leur fait perdre un temps fou.

Le revêtement de la piste automobile, l'ouverture de pistes agricoles, l'électrification de certains endroits du village etc., sont autant de réclamations de ces villageois qui aspirent à des conditions de vie meilleures. Les responsables de la municipalité leur promettent de faire leur possible pour venir à bout de ces difficultés. »

* village de la commune d'Ighil-Ali dans la wilaya de Bejaia (petite Kabylie).

De l'eau potable aux structures d'accueil pour les jeunes, en passant par les centres de soins et les écoles, les habitants de la campagne kabyle font face à une multitude de défaillances des infrastructures de base qui accentue le sentiment d'isolement et de fermeture. Sur les 1 400 agglomérations que compte Tizi-Ouzou, 80% se situent dans les montagnes, soit 1 120 villages qui demandent à être aménagés (eau potable, gaz, écoles, logements sociaux, centres de soins, etc.).

7.1.2. La centralisation des services de première nécessité : une autre forme d'isolement. Exemple du secteur de la santé¹⁸⁷

Il est vrai que la géographie et l'économie sont des facteurs décisifs dans l'attractivité ou la répulsivité d'une région. Néanmoins, il existe plusieurs autres éléments qui constituent des critères inéluctables de la vie moderne, c'est le cas des écoles, des hôpitaux, des structures culturelles, etc. Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, en ce qui concerne les biens et services accessibles à la population, il reste beaucoup à faire, même si le bilan est contrasté. A travers l'exemple d'un secteur primordial, celui de la santé, nous allons voir que l'enclavement fonctionnel est le résultat d'une mauvaise politique d'aménagement. En Algérie, et malgré la nouvelle politique en matière de santé publique, ce secteur connaît un retard inquiétant, notamment dans les zones rurales comme la Kabylie. En effet, suite à la nouvelle politique portant sur la réorganisation des soins, le décret exécutif N° 07-140 du 19 Mai 2007 consacre la séparation de la gestion sanitaire en deux entités :

- Les E.P.H - établissements publics hospitaliers.
- Les E.P.S.P - établissements publics de sante de proximité.

Cette politique vise à l'origine la décentralisation des structures sanitaires et leur répartition en dehors des zones urbaines. Mais, malgré la volonté affichée de l'État algérien d'aider au développement des espaces ruraux, la réalité du terrain témoigne du manque flagrant d'infrastructures sanitaires et des efforts qu'il reste à fournir. Dans le tableau 7.01 nous récapitulons la situation du secteur de la santé dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

¹⁸⁷ Toutes les données concernant le secteur de la santé ont pour source la direction de la santé de la wilaya de Tizi-Ouzou. Situation arrêtée au Juin 2007.

Tableau 7.01 : Situation du secteur de la santé dans la wilaya de Tizi-Ouzou

(Source direction de la santé, Tizi-Ouzou)

Ratio de couverture en moyens humains	Norme nationale retenue	déficit %
1 médecin spécialiste pour 1740 habitants		
1 médecin généraliste pour 1850 habitants	1 médecin généraliste pour 1200 habitants	14,53
1 chirurgien dentiste pour 2500 habitants	1 chirurgien dentiste pour 2500 habitants	pas de déficit
1 pharmacien pour 5850 habitants	1 pharmacien pour 5000 habitants	14,53
1 paramédical pour 375 habitants	1 paramédical pour 300 habitants	20

Ratio de couverture en infrastructure	Norme nationale retenue	déficit
2,17 lits pour 1000 habitants	2 lits pour 1000 habitants	7,83
1 polyclinique pour 69400 habitants	1 polyclinique pour 48000 habitants	30,84
1 centre de santé pour 27700 habitants	1 centre de santé pour 12500 habitants	54,87
1 salle de soins pour 5000 habitants	1 salle de soins pour 2500 habitants	50

Comme nous pouvons le voir dans ce tableau, la wilaya connaît un manque important en moyens humains et matériels. Les déficits les plus importants sont ceux en infrastructures, spécialement les polycliniques, les centres de santé et les salles de soins qui enregistrent, respectivement, les déficits de 30,84 %, 54,87 % et 50 %.

Ce déficit est enregistré au niveau de la wilaya. Du fait de la centralisation des infrastructures dans les grandes agglomérations, les insuffisances sont davantage relevées au niveau des agglomérations rurales.

Par exemple, en matière d'établissement de santé, dans la wilaya de Tizi-Ouzou, qui compte plus d'un million d'habitants, les structures publiques hospitalières offrent 2 269 lits, localisés comme suit :

E.P.H. de Larbaa Nath Irathen	157 lits
E.P.H. de Tigzirt	53 lits
E.P.H. de Draa El Mizan	254 lits
E.P.H. de Boghni	120 lits
E.P.H. d'Azazga	272 lits
E.P.H. d'Azeffoun	48 lits
E.P.H. d'Ain El Hammam	220 lits
Total	1124 lits

Ces sept E.P.H. sont localisés dans les ACL de daïras. Quant aux 1 145 lits restants, ils sont tous localisés dans la commune de Tizi-Ouzou, ACL de wilaya :

1 CHU constitué de 2 unités hospitalières	Hôpital Nedir Mohamed	1033 lits
	Hôpital Belloua	
1 Clinique Dentaire		-
1 EHS Spécialisé en Psychiatrie		330 lits
1 EHS S'Bihi Spécialisé – Gynéco –Obstétrique		82 lits
Total		1145 lits

La localisation des hôpitaux (E.P.H.) dans un nombre très limité d'ACL renforce l'enclavement fonctionnel des agglomérations isolées. Officiellement¹⁸⁸, le ratio de couverture dans la wilaya de Tizi-Ouzou est de 2,17 lits pour 1 000 habitants, ce qui est jugé satisfaisant au vu de la norme nationale, qui est de 2 lits pour 1 000 habitants (cf. tableau 4.01). Cependant, 1 145 lits sont centralisés dans le chef lieu de wilaya (113 652 habitants selon le RGPH de 1998). Les 1124 lits restant sont partagés par près de 900 000 habitants, soit un taux de couverture (hors la ville de Tizi-Ouzou) de 1,24 lits pour 1000 habitants.

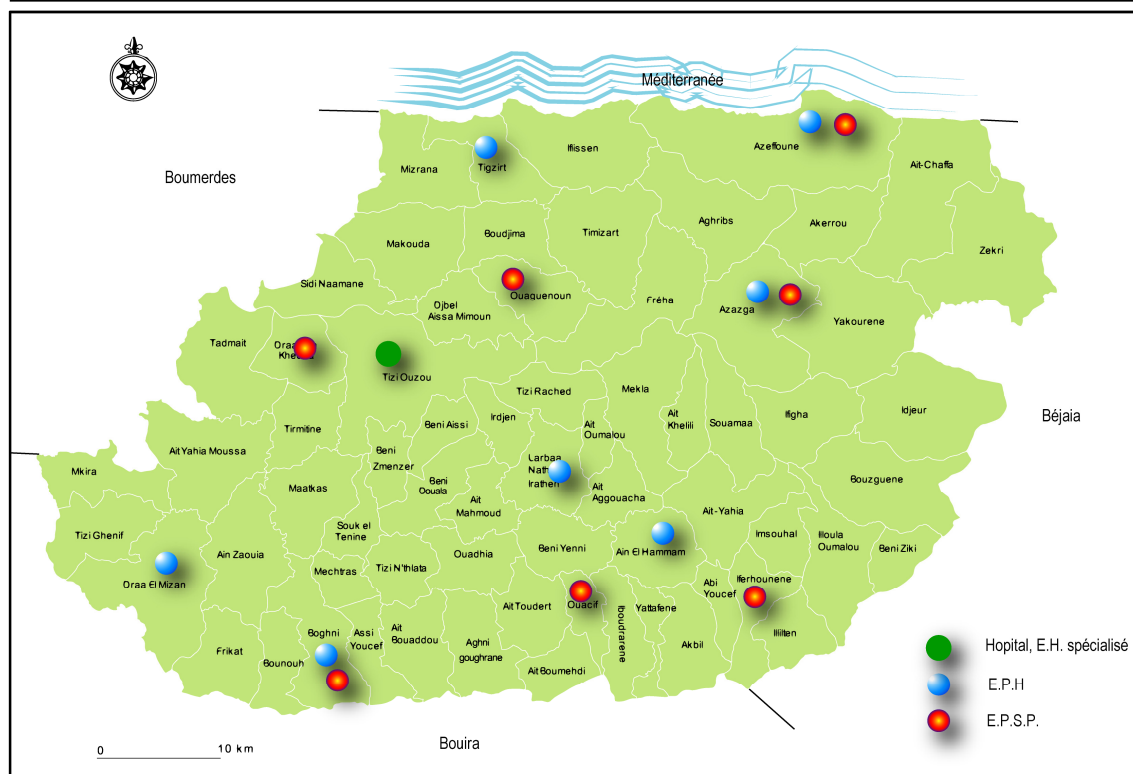
Face à cette réalité, c'est aux établissements publics de santé de proximité (E.P.S.P.) qu'est affectée la mission de rapprocher ce service des populations rurales. Paradoxalement, Tizi-Ouzou ne dispose que de huit établissements de ce genre, tous localisés dans des ACL de communes ou de daïras. Ces E.P.S.P. se déploient à travers le territoire de la wilaya comme suit :

	Nombre de communes couvertes	Population couverte	Nombre de polycliniques
E.P.S.P Draa Ben Khedda	11	341 108	09
E.P.S.P Ouacif	10	111 936	08
E.P.S.P Larbaa Nath Irathen	05	79 843	07
E.P.S.P Boghni	10	235 411	06
E.P.S.P Iferhounéne	07	93 276	06
E.P.S.P Ouaguenoun	08	157 308	07
E.P.S.P Azeffoun	04	44 015	03
E.P.S.P Azazga	12	207 015	09

¹⁸⁸ Rapport de la direction de la santé.

Si l'on se réfère au tableau des E.P.S.P., le taux de couverture des communes serait de 100%, mais la réalité, l'ensemble des établissements hospitaliers de la wilaya de Tizi-Ouzou est concentré dans seulement 12 communes soit un taux de couverture réel de 17%. En effet, les polycliniques sont généralement installées dans les ACL de communes, quant aux rares centres de soins qui sont localisées dans les villages, comme les dispensaires de Adila (commune de Tizi Ghenif) et de Tizi-Guefres¹⁸⁹ (commune d'Imsouhel), ils ne disposent pas de médecin mais d'infirmiers qui n'assurent qu'un minimum de services (pansements et injections). D'après le Directeur de santé de la wilaya de Tizi-Ouzou M. Guachtemi, les infrastructures de santé de proximité sont dans un état précaire. En effet, d'après lui, plusieurs salles de soins ont été fermées à cause de conditions relatives à la sécurité¹⁹⁰. La précarité des E.P.S.P signifie plus largement la précarité de la santé publique des zones rurales. Le caractère vital de ces établissements nous permet de dire que le taux de couverture est très insuffisant. La distribution cartographique témoigne de l'existence de zones de non couverture (carte 7.02).

Carte 7.02 : Localisation des infrastructures sanitaires de la wilaya de Tizi-Ouzou



© H.YESGUER, CIRTAL, UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

¹⁸⁹ Pendant des années ce dispensaire était fermé par faute de personnel.

¹⁹⁰ Forum du 10/03/2009 sur le développement local dans la wilaya de Tizi-Ouzou, publié partiellement dans le journal El Watan du 14 mars 2009.

Les agglomérations situées dans les communes non couvertes sont supposées être directement rattachées aux centres de soins les plus proches. Mais cela suppose l'existence d'un système de transport public efficace ou, le cas échéant, d'un taux de motorisation individuel élevé. Les habitants de certaines communes (comme celles d'Idjeur, Zekri, Souk El Tenine ou Beni Douala) sont contraints de parcourir plusieurs kilomètres pour atteindre l'E.P.S.P. la plus proche ; par exemple la distance est de 30 km entre Zekri et Azazga, et de 35 km entre Idjeur et Iferhounen, ce qui est problématique en cas non-motorisation.

Ce problème d'éloignement se pose aussi dans les communes limitrophes aux zones couvertes par les E.P.S.P. Nous pouvons évoquer l'exemple d'Akerrou qui possède des limites administratives avec Azazga et Azeffoun. Cette commune de 5 000 habitants¹⁹¹ est située à 18 km d'Azazga, et à 27 km d'Azeffoun. Elle ne dispose que d'un seul dispensaire et d'un seul médecin, exerçant dans le chef-lieu de commune. Ce dernier ne disposant pas d'ambulance, ses habitants sont complètement dépendants du système de transport en commun en cas d'urgence.

La rareté des services et leur éloignement sont des obstacles difficiles au développement des zones reculées. Conjugué avec le manque d'alternatives d'ouverture (les ambulances et les centres de soins, dans notre cas), l'éloignement se transforme en un enclavement complexe où plusieurs facteurs s'entremêlent : le relief, la politique d'aménagement et la pauvreté des gens et de la région.

Face à l'insuffisance des structures publiques de santé, nous avons cherché s'il existe une complémentarité entre le secteur public et le secteur privé (médecin, cliniques) pour répondre aux besoins des ruraux, et dans le cas échéant si l'État (par l'entremise du ministère de la santé) projette la construction de nouvelles E.P.S.P.

En ce qui concerne le secteur de santé privé, celui-ci s'est développé d'une façon relativement accélérée au cours de la dernière décennie notamment pour les cabinets de spécialité médicale. Toutefois, en ce qui concerne les structures hospitalières (cliniques) et leur capacité d'accueil, le privé ne constitue que 8 % de la capacité d'hospitalisation totale dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Il existe également des cliniques médico-chirurgicales assurant des prestations à titre ambulatoire. Il en est de même pour le personnel paramédical exerçant en privé, mais il ne constitue que 3 % de l'effectif global (tableau 7.02).

¹⁹¹ RGPH de 1998 (source, ONS).

Tableau 7.02 : État des infrastructures sanitaires privées dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Cliniques médico-chirurgicales	Centre d'hémodialyse	Cabinets Médecine Générale	Cabinets Médecine Spécialisée	Cabinets Chirurgie-Dentaire	Paramédicaux
09 dont 02 ambulatoires	02	227	212	260	69

Même si leur nombre paraît relativement important, la majorité des structures privées est installée dans la ville de Tizi-Ouzou, chef-lieu de wilaya¹⁹². Cette ville monopolise :

- 50 % des praticiens spécialistes ;
- 49 % des paramédicaux ;
- 82 % des structures hospitalières.

Le reste de ces structures est éparpillé dans les chefs-lieux de daïra. D'après ce constat, le rôle du privé dans la couverture des zones reculées paraît très faible, surtout en ce qui concerne les structures hospitalières. Ces dernières sont pourtant les seules qui peuvent assurer un service d'urgence chirurgicale.

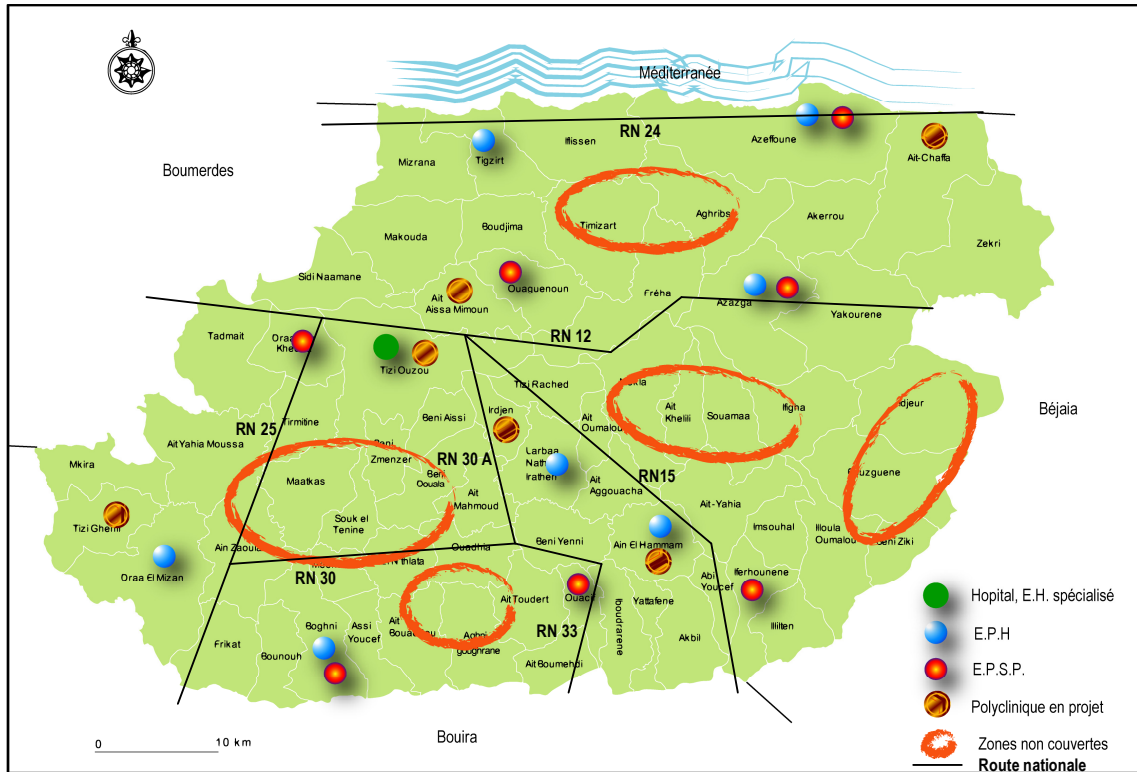
En matière de projet de structures de santé, le programme en cours (en 2007) totalise 6 projets de polycliniques programmées dans les communes suivantes :

- Polyclinique de Tizi-Ouzou (Nouvelle ville)
- Polyclinique Tizi-Gheniff
- Polyclinique Irdjen
- Polyclinique Ait Aissa Mimoun
- Polyclinique Ait Chaffaa
- Polyclinique Ain El Hammam

Une carte de synthèse des infrastructures sanitaires dans la wilaya de Tizi-Ouzou, nous révèle la situation réelle de ce secteur (carte 7.03).

¹⁹²Source : direction de la santé de Tizi-Ouzou.

Carte 7.03 : Les défaillances du secteur de la santé



© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

Dans le tableau des E.P.S.P., établi par la direction de la santé, chaque établissement est sensé couvrir un ensemble de communes. La proximité géographique constituerait un critère décisif de localisation des établissements de soins. Or, la pratique du terrain, nous a révélé que le relief de la région et l'état des routes allongent considérablement les distances (voir chapitre 5). Des communes comme Souk El Thenine Zekri, Idjeur, Bouzguen, Aghoni Gueghran, Beni Ziki, et Illoula Oumalou sont, géographiquement, les plus éloignées, des centres de soins. Au final, d'un point de vue fonctionnel, ces E.P.S.P. ne couvrent que les communes où elles sont installées, sauf pour les quelques communes situées dans la vallée du Sébaou, longée par la RN 12.

Même en incluant le secteur privé et les infrastructures en projet, beaucoup d'habitants restent complètement dépendants du système de transport pour atteindre le centre de soins le plus proche. Or, ce système connaît des dysfonctionnements et le taux de motorisation est faible (cf. chapitre 6). Nous allons voir si l'offre de transport existante arrive à combler ces insuffisances.

7.2. Rôle de l'offre de transport dans l'accès aux services

L'importance des transports dans le processus d'ouverture spatiale, par l'accessibilité des lieux centraux, ne réside pas uniquement dans l'aspect structurel du réseau (cf. chapitre 2). La qualité et la quantité de l'offre de transport peuvent être des facteurs d'ouverture ou de fermeture.

Avant d'analyser le rôle du réseau de transport dans l'enclavement spatial, nous étudierons l'impact de l'offre de transport sur l'ouverture/fermeture des agglomérations kabyles reculées.

L'absence d'une politique claire dans la gestion des transports en commun tizi-ouzien, affectent l'équilibre de l'offre et de la demande en matière de transport. Les déficiences de fonctionnalité du système de transport (cf. chapitre 6) font des distances qui séparent les villages des services et des ressources un facteur déterminant dans le choix du mode de transport. Les ruraux kabyles, en l'occurrence les villageois, ont quatre modes principaux de déplacement : la marche, la voiture particulière, les fourgons et les minibus. Néanmoins, certains éléments internes et externes jouent un rôle aussi important dans cette détermination :

- *le relief* : le relief accidenté de la Kabylie affecte négativement deux modes de transport : les deux roues et le transport par bus. À cause de la pente et de la sinuosité des routes ces deux moyens de déplacement sont inaccessibles pour une grande partie des villages montagneux. En revanche, le transport par fourgon se présente comme le moyen le plus adéquat dans les zones rurales ;
- *la taille de l'agglomération* : la taille de la ville peut avoir un impact direct sur l'offre modale, ainsi dans les petites villes on ne trouve ni bus ni taxi, par contre sur l'échelle de la daïra et de la wilaya de nouveaux modes émergent : le transport par minibus et par taxis ;
- *la proximité d'une ville* : l'effet d'attraction qu'exercent les différents lieux centraux contribue à l'accroissement de l'offre modale dans les petites agglomérations. Dans les communes limitrophes des wilayas voisines à Tizi-Ouzou, on remarque la présence de taxis collectifs.

7.2.1. Types de déplacement des ruraux kabyles, dominance de la marche à pied et du fourgon

L'appréciation des types de déplacement et des moyens de transport disponibles facilite l'identification des facteurs qui influencent le choix modal. Elle contribue aussi à la détermination des besoins en moyens de transport. Comparer les attentes des habitants avec l'offre existante, nous permet de relever les carences de l'affectation modale. Ces carences limitent l'accès aux lieux de services convoités par les ruraux, spécialement les non-motorisés.

Comme première étape, nous relèverons dans ce chapitre les différents types de mobilité observés dans le rural kabyle. Nos enquêtes dans divers villages de la wilaya de Tizi-Ouzou nous ont permis d'observer les types de déplacement suivants¹⁹³ :

1. *Déplacements quotidiens*. Ils sont très fréquents et suivent une certaine régularité. Il faut toutefois distinguer les déplacements en fonction du genre. Les trajets des hommes se consistent souvent en un ou deux aller-retour. Le lieu de travail étant souvent dans les villes voisines ou dans les champs, les déplacements se font de l'intérieur vers l'extérieur du village. Les actifs travaillant à proximité de leurs villages rentrent souvent le midi, en revanche ceux qui travaillent dans les villes plus éloignées ne retournent chez eux qu'en fin de journée. Les trajets des femmes se font majoritairement à l'intérieur du village et sont pour la plupart d'entre eux de courte durée mais répétitifs. Ils concernent le plus souvent des activités d'ordre domestique : approvisionnement en eau, en bois, évacuation des déchets ménagers, petites courses (pains, lait, œufs etc.). Les déplacements à l'intérieur du village se font exclusivement à pied, pour aller dans les champs on se sert des ânes pour ceux qui en possèdent, sinon on s'y rend en marchant. Les trajets vers l'extérieur du village s'effectuent soit par voiture personnelle soit par les transports en commun. Nous avons observé que les déplacements vers les villages voisins se font souvent à pied sur des distances allant de 0,5 à 3 km, sans avoir à attendre le bus ou le fourgon¹⁹⁴, dont les passages sont peu fréquents ;

¹⁹³ Nous avons exclu la mobilité relative aux migrations résidentielles. Etant souvent soit définitifs soit pour un long terme, ces déplacements, rares, sont généralement peu affectés par le système de transport.

¹⁹⁴ Véhicule de transport de 8 places (de type Trafic, Boxer, J5...)

2. *Les déplacements hebdomadaires.* Ils concernent principalement deux types de trajets : se rendre au *souk*¹⁹⁵ (marchés) ou à la mosquée tous les vendredis. Les *souks* exercent leurs attractions sur plusieurs communes, c'est le cas du *souk* du jeudi (*lakhmis*, لخميس) dans la commune de Illoula-Oumalou, qui attire les villageois des communes d'Imsouhel, d'Illilten et d'Iferhounen. Le déplacement pour la prière du vendredi se fait de plus en plus rare, du fait de l'accroissement du nombre des mosquées dans les communes kabyles (en moyenne 1 mosquée par village), mais quelques mosquée-mausolées génèrent encore des déplacements importants. Pour le mode de transport, c'est toujours par le biais de la voiture personnelle ou du fourgon que l'on se déplace. Pour le premier trajet, nous jugeons important de spécifier que, les jours du marché, beaucoup de transporteurs désertent leurs lignes habituelles pour se consacrer au transport des gens qui veulent s'y rendre ; d'ailleurs, même quelques automobilistes s'improvisent transporteurs ce jour-là. Cette auto-organisation se remarque aussi durant la saison estivale, lorsque, pour aller en excursion, les gens se regroupent et payent un automobiliste pour les conduire à la destination de leur choix (par exemple, les plages, les mausolées...).
3. *Déplacements sporadiques non quotidiens étalés dans la semaine.* Ce type de déplacement concerne beaucoup plus les hommes que les femmes et touche davantage les jeunes que les vieux. Il se déroule généralement à l'extérieur du village : pour se rendre dans les villes ayant le rôle de pôles commerciaux. Parfois on se rend dans ces espaces juste pour « boire un coup » ou « manger quelque chose : un casse-croute ou une pâtisserie »¹⁹⁶ ce qu'on ne trouve pas dans le village. On peut aussi aller dans ces petites villes pour sortir du village, ce motif concerne les personnes qui y travaillent et les non-actifs. Le moyen de transport utilisé pour ces sorties est le fourgon, la voiture personnelle ou le minibus. À l'intérieur du village ce genre de déplacement concerne principalement les femmes : pour aller dans les champs (un jour sur deux ou sur trois pour l'irrigation), ou pour aller voir les commerçants ambulants, qui stationnent aux extrémités du village une ou deux fois par semaine.

¹⁹⁵ Dans cette classification nous nous intéressons aux visiteurs occasionnels et non aux professionnels qui se rendent aux *souks* quotidiennement.

¹⁹⁶ Témoignage d'un villageois, traduit du kabyle.

4. *Déplacements périodiques occasionnels.* Ils concernent souvent des activités cycliques (médecin, banque, cinéma, visite familiale dans une autre wilaya etc.) ou imprévues (convocation au tribunal, soins d'urgence, entretiens d'embauche...). Les déplacements cycliques s'opèrent soit par voiture personnelle soit par fourgon (ou minibus) ; pour les trajets imprévus, vu leur caractère souvent spécial (urgence, très long trajet....) les déplacements s'effectuent par voiture personnelle ou par taxi informel, les taxis formels étant rares dans les zones rurales.

Dans cette classification, il est à remarquer que nous avons écarté une population très mobile : les élèves et étudiants. La mobilité de cette catégorie sociale, mérite qu'on l'approche distinctement. Leurs déplacements s'inscrivent parfaitement dans toutes les échelles :

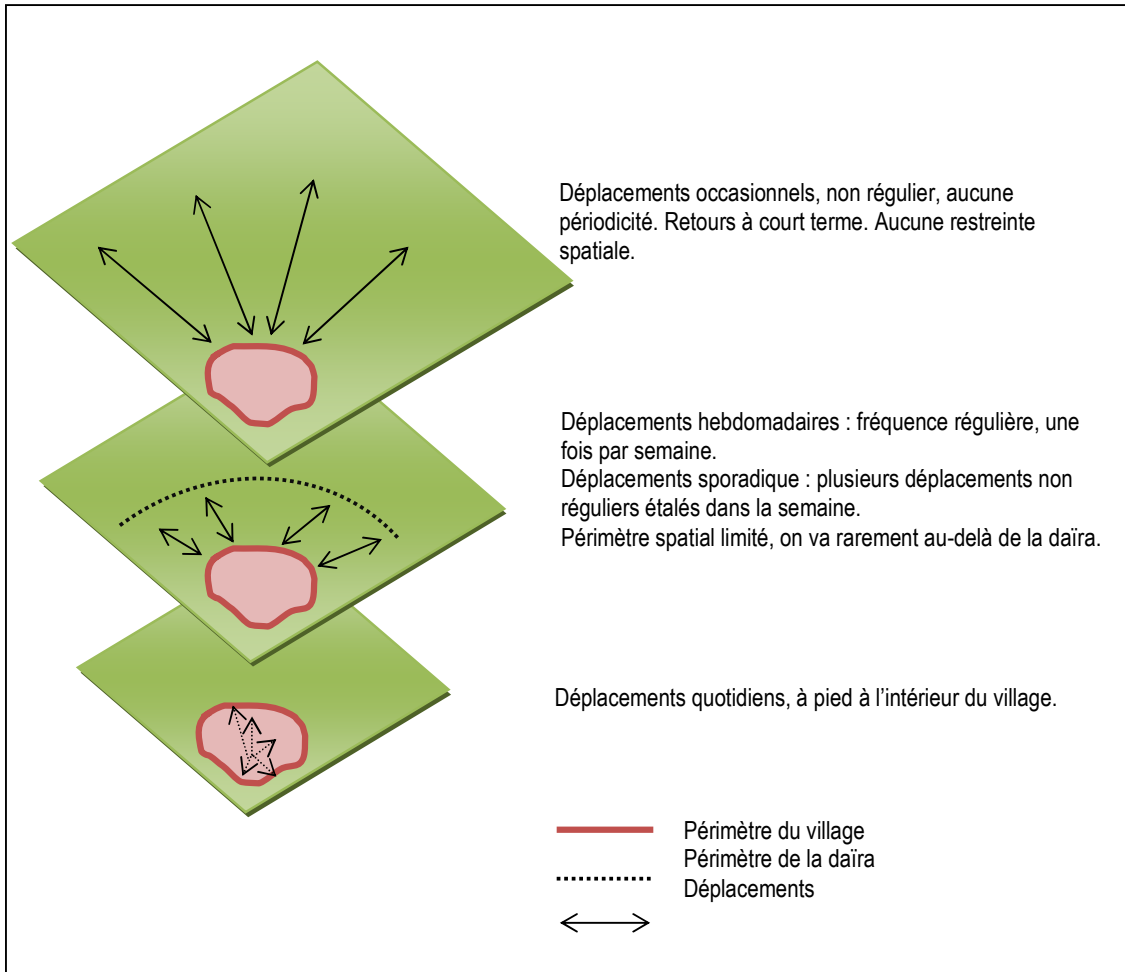
- Pour les écoliers et les collégiens les trajets sont quotidiens. La wilaya de Tizi-Ouzou dispose de 651 écoles primaires et 161 CEM¹⁹⁷, soit une moyenne d'une école pour deux villages, et d'un CEM pour dix¹⁹⁸. Ce taux de recouvrement réduit le temps du trajet. Néanmoins, celui-ci demeure important dans les communes fragmentées. Quant à la mobilité, elle s'effectue à pied ou par fourgons ;
- Les trajets des lycéens sont souvent quotidiens ou hebdomadaires ; la plupart des déplacements s'effectuent par fourgons ou minibus ;
- Quant aux étudiants universitaires ils ont une mobilité saisonnière ou hebdomadaire, avec fourgons et minibus comme modes de transport principaux.

Le schéma (7.01) résume les types de déplacements selon les échelles spatiales.

¹⁹⁷CEM : centre d'enseignement moyen, équivalent du collège français.

¹⁹⁸ Source : la Direction de l'éducation de Tizi-Ouzou (avril 2008).

Schéma 7.01 : Types de déplacements selon les échelles spatiales.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

7.2.2. La nécessité de l'adaptation de l'offre modale aux types de déplacements

La mobilité des ruraux qu'ils soient actifs ou inactifs, hommes ou femmes, est inverse à la taille de l'agglomération. La fragmentation urbaine allonge les distances spatiales et renforce l'enclavement fonctionnel. Nous l'avons constaté dans le rural kabyle où, à cause de la dispersion de l'offre dans les lieux centraux, les habitants d'un village sont contraints de se déplacer pour assouvir le moindre besoin. Une activité banale pour l'habitant de la ville (comme prendre un café), peut requérir un déplacement de plusieurs kilomètres, pour un villageois. Encore faut-il que l'offre de transport réponde à cette demande de mobilité.

Le tableau suivant (tableau 7.03) résume l'offre modale selon différentes échelles spatiales.

Tableau 7.03 : Caractéristiques de l'offre modale dans les transports kabyles			
Echelle spatiale	Type de réseau	Mode de transport le plus fréquent	Observations
Village	Piéton (intérieur du village)	Marche à pied	L'état du réseau interne ne favorise l'émergence d'aucun moyen de transport mécanisé.
Commune	Rural (Inter village)	Fourgons	Possibilité de passage de minibus ou d'autocars à des horaires non identifiés au préalable
Daira	Interurbain (reliant les chefs-lieux de communes)	Fourgons Minibus Taxis	Possibilité de passage d'autocar (horaire non identifié) A ce niveau les taxis relient souvent le chef-lieu de daira au chef-lieu de wilaya (possibilité de liaisons avec les wilayas voisine)
Wilaya	National (existence de lignes vers d'autres wilayas) Interurbain Urbain	Présence de tous les modes de transport, allant du train (Tizi-Ouzou-Oued Aissi), au vélo	La ville de Tizi-Ouzou est la seule agglomération de la wilaya à avoir un réseau urbain.

Le tableau laisse paraître quelques caractéristiques du transport en commun dans le rural kabyle. Ainsi, nous avons relevé :

- La rareté des déplacements par deux-roues, le vélo étant le moins fréquent des modes de déplacement utilisés. Cela est dû principalement au relief de la région et à l'état des routes (spécialement à l'intérieur des villages) ;
- La rareté sinon l'absence de moyens intermédiaires de transport (charrette, brouette, etc.) ;
- L'absence de réseau de transport urbain dans toutes les agglomérations de la Grande Kabylie à l'exception du chef-lieu de wilaya ;

Aux échelles de la communes et du village, il n'existe guère de choix modal. Ce n'est qu'à partir de l'échelle de la daira que le choix du mode de transport est possible. Néanmoins, cette nouvelle offre ne répond qu'en partie aux problèmes d'accessibilité des zones rurales. Les taxis ne desservent, en général, que Tizi-Ouzou ville, chef-lieu de la wilaya ; de leur

coté, les minibus n'accèdent pas aux petites agglomérations dont les routes sont souvent escarpées et mal entretenues. Par conséquent, le choix modal n'est effectif que pour les déplacements en direction des villes moyennes. Mais, ici, un autre problème apparaît : les horaires de départ ou de passage ne sont pas fixés. À l'exception de la gare routière de Tizi-Ouzou, où les horaires de départ vers Alger sont affichés, il n'existe aucun affichage ni aucune information concernant les heures de départs et de passages des moyen de transport. La présence de minibus, de fourgons et d'autocars dans les ACL de daïras et dans les ACL de quelques communes, ne signifie pas pour autant l'existence permanente du choix du mode de transport. La fréquence des autocars et des minibus n'étant pas déterminées, le moyen de déplacement le plus présent reste le fourgon.

La défaillance de l'organisation et de la gestion de ces moyens produit des ruptures et des désarticulations temporelles et spatiales dans les trajets (cf. chapitre 6). Temporellement, ces ruptures se concrétisent par la marche à pied jusqu'à l'extérieur du village (le réseau interne n'étant pas motorisé), le temps d'attente (souvent non connu) du passage d'un véhicule de transport en commun, et les éventuelles correspondances dans différentes stations. Spatialement, les discontinuités se manifestent, selon la taille de l'agglomération, par la nature du réseau de routes et par la rareté de l'offre. Cette rareté, que l'on remarque surtout dans les petites agglomérations, suppose une concentration de l'offre dans les ACL.

Se pose alors la question du devenir des petites localités où se conjugeraient une situation d'éloignement par rapport aux lieux centraux, une rareté dans les services, un faible taux de motorisation et pour conclure une rareté dans l'offre de transport en commun.

7.3. Analyse de l'offre de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou : impact sur l'accessibilité des agglomérations rurales

7.3.1. État des lignes de la wilaya de Tizi-Ouzou. Offre dérisoire

Notre étude est basée sur un rapport établi le 28/11/2004 par la direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, pour le compte du ministère des transports, sur l'état des lignes qui desservent toutes les agglomérations de la wilaya (cf. annexe 9) [résumé : tableau 7.04].

Tableau 7.04 : État des lignes de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou				
Type de ligne	Dispositif général			
	Liste des lignes	Véhicules		OBS
		Type	NBR	
Inter communal	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 1400 villages et les 66 communes sans le chef lieu de la Wilaya	A.C	02	Insuffisant
		M.C	05	
		M.B	78	
		F.A	269	

Source : Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2004

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

À partir de l'état des lignes des transports tizi-ouziens, nous avons calculé le nombre quotidien de véhicules de transport en commun « officiels » mis à disposition dans chaque agglomération (tous types de véhicules et toutes destinations confondus). Cet indicateur nous permet de voir si l'offre de transport répond bien aux besoins de déplacement, et si elle est adéquate aux types de mobilité remarqués en Kabylie.

Afin de mieux comprendre le rôle de cette offre dans l'accessibilité, nous avons établi une analyse sur deux échelles celle des agglomérations et celle des communes (cf. annexe 16) . Pour cela, nous rapportons le nombre de véhicules offerts à la taille de l'agglomération, à sa

densité et à son statut. Cela nous aiderait à expliquer la logique de l'affectation spatiale des véhicules de transport en commun.

Ainsi, selon l'état des lignes de transport en commun dans la wilaya de Tizi-Ouzou, nous avons relevé que sur les 335 lignes, il existe 130 points de départ et 27 destinations (dont quatre liaisons inter wilayas), ce qui correspond à un maximum de 154 agglomérations tizi-ouziennes qui disposent d'au moins un véhicule de transport en commun (cf. annexe 15).

La première observation qui requiert une attention particulière est le rapport du nombre d'agglomérations de départ au nombre total d'agglomérations.

Bien que ces statistiques soient techniquement correctes, elles ne reflètent qu'une partie de la réalité observée sur le terrain. La lecture du rapport de la DTW, par un observateur extérieur, laisse penser que sur les 1 400 villages de Tizi-Ouzou, seuls 130 (9%) disposent d'au moins une ligne de transport, soit 81 % qui n'ont aucune desserte. Cependant, en réalité, aucun village n'est complètement isolé.

En effet, nous avons relevé un manque important dans la base de données de la direction des transports. Bien que ce rapport soit le plus détaillé dont disposent les autorités, il manque néanmoins d'informations concernant le nombre de rotations de chaque véhicule, les horaires des départs, les points de passages, etc. Aussi les véhicules affectés sur les lignes de transport sont supposés offrir un service régulier et permanent. Mais, en réalité beaucoup d'interruptions temporaires et/ou de cessations définitives d'activité ne sont pas déclarées aux autorités.

Aussi, avons nous remarqué la non prise en compte de plusieurs facteurs complémentaires, dans l'établissement des statistiques officielles. Nous citons, à titre d'exemple, quelques véhicules qui présentent une offre plus ou moins effective mais qui ne sont pas intégrés dans la base de données :

- les véhicules de transport informel ne disposant d'aucune autorisation ;
- les véhicules desservant des localités sur leur passage ;
- les véhicules effectuant plusieurs rotations ;
- les véhicules dont l'origine de ligne est l'ACL de commune, mais qui desservent le village de départ.

Pour étudier l'offre de transport nous avons donc analysé l'offre locale, qui correspond au nombre de véhicules au départ, et l'offre totale qui comptabilise également les véhicules en provenance d'autres localités. Dans notre étude nous n'avons pas intégré les véhicules de passage, les informels et les véhicules effectuant plusieurs rotations. Car ceux-là constituent, à notre sens, une offre potentielle importante mais incertaine et largement fortuite (horaires de passage inconnus, indisponibilité de places, possibilité de changement d'itinéraire sans préavis...).

On sait que la concentration des services dans 5 % du territoire¹⁹⁹ produit un déséquilibre spatial important. Dans une région rurale, telle que la Kabylie, cette situation implique une forte dépendance des agglomérations rurales aux pôles locaux (les ACL), appelant ainsi une forte mobilité et par conséquent un besoin important en transport. Si ce phénomène, dans les pays développés, est atténué par des taux de motorisation élevés²⁰⁰, la situation est toute autre dans les pays en développement, notamment en Algérie où le taux de motorisation est de 90 véhicules pour 1 000 habitants²⁰¹ (ONS, 2005).

En Grande Kabylie, le taux de motorisation est de 88 véhicules pour 1 000 habitants (ONS, 2005). Si l'on considère que ce taux constitue la moyenne des agglomérations kabyles, bien que ce soit loin d'être le cas dans les petites agglomérations, le problème de transport apparaît clairement dans les villages isolés. Les petites localités, faiblement motorisées, seraient les moins dotées en transports en commun, ce qui entrave considérablement la mobilité de la population. Un village comme Tinkicht, qui compte 2 000 habitants, se retrouverait avec une offre locale de 176 voitures personnelles et 1 véhicule de transport en commun. Cette offre est dérisoire par rapport à la demande que provoque la dispersion des services et des centralités (spécialement économiques). La même situation est observée dans d'autres agglomérations (Tifra, Taourirt, Taguersift, Mzeguen, Ait Saada...).

La taille de l'agglomération semble avoir une relation directe avec l'offre de transport. Les petits villages seraient les moins desservis. Néanmoins, quelques exceptions sont à étudier, comme le cas d'Azazga : ce chef-lieu de daïra n'offre à ces 22 000 habitants que 4 véhicules de transport en commun.

¹⁹⁹ Pour 1 400 villages, les services ne sont concentrés que dans les 67 ACL.

²⁰⁰ En 2006, en France, le taux de motorisation des ménages était de 93% dans les communes rurales et 89% dans les villes de moins de 20000 habitants. (Source : étude réalisée par la SOFRES pour le comité des constructeurs français d'automobiles CCFA).

²⁰¹ En France le taux de motorisation (en voitures particulières) était de 492 véh./1000 habitants. (au 1^{er} janvier 2005, source : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>)

C'est dans des situations comme celle-ci que le calcul de l'offre totale prend toute son importance. Les véhicules provenant des autres agglomérations représentent une offre supplémentaire : Azazga, par exemple, reçoit 80 véhicules de transport en commun. L'offre totale de cette commune atteint alors 84 véhicules.

Tableau 7.05 : Destinations des lignes de transports en commun (wilaya de Tizi-Ouzou)

Destination	Nbre de véhicules/jour	Type de l'agglomération
Tizi-Ouzou	1065	ACL
Azazga	83	ACL
Fréha	63	ACL
Ain El Hammam	43	ACL
Boghni	41	ACL
Draa El Mizan	35	ACL
Draa Ben Kheda	29	ACL
Ouacif	21	ACL
Tigzirt	18	ACL
Larbaa Naith Irathen	17	ACL
Ouadhia	8	ACL
Tizi ghennif	7	ACL
Azeffoun	6	ACL
Zmenzer	4	ACL
Aissi	2	ACL
douala	2	ACL
Iferhounen	2	ACL
Ouagnoun	2	ACL
Tadmait	2	ACL
Bouzuguen	1	ACL
Mekla	1	ACL
Mizrana	1	ACL
Souk el Thenine	1	ACL
Source : à partir du listing de la direction des transports de Tizi-Ouzou, 2004		

Le tableau des destinations des lignes de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou (tableau 7.05) nous révèle que sur les 1 400 villages, seuls 23 sont directement desservis par les transports en commun. Aussi, force est de constater que les agglomérations desservies sont exclusivement les ACL. En effet, sur les 335 lignes de transport dont dispose la wilaya, aucune ne dessert directement une agglomération secondaire. Les lignes de transports ne

font-elle alors que renforcer l'offre au niveau des ACL. Cela renforcerait la fermeture des agglomérations secondaires.

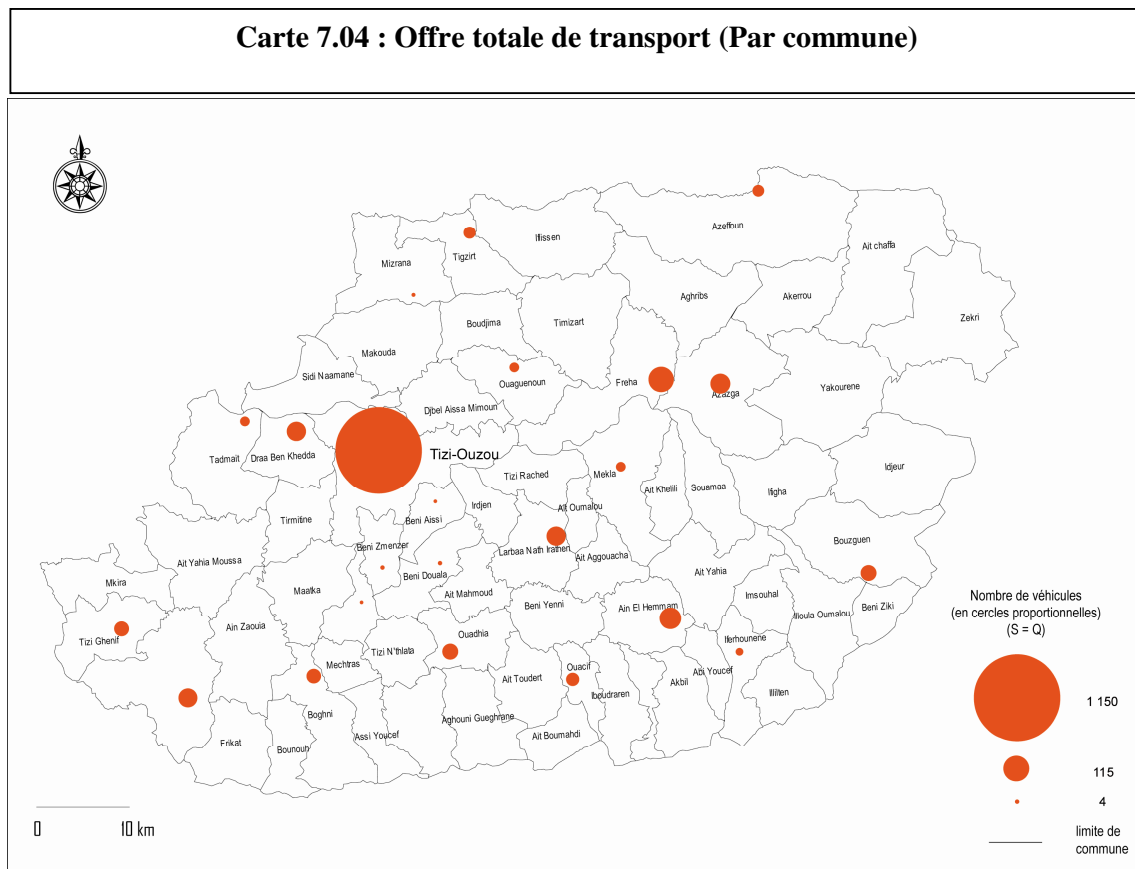
En effet, les 1 377 villages qui ne constituent pas une destination sont, soit desservis au passage, soit totalement isolées. L'isolement dont nous parlons concerne l'offre régulière de transport. Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, le transport informel constitue une offre non négligeable dans l'accessibilité des villages ruraux. Mais le fait qu'il ne soit pas quantifiable et qu'il soit complètement sporadique ne nous permet pas de l'intégrer dans notre analyse. Aussi, cette forme de transport, bien qu'elle apparaisse comme alternative d'ouverture, renforce la fermeture des lieux isolés.

**Tableau 7.06 : Offre totale de transport
(Origine + destination)**

Agglomération	Offre totale (véhicules/jour)	Taille de l'aggl. (population)	Statut
Tizi-Ouzou	1 151	84 511	ACL
Fréha	134	7 517	ACL
Ain El Hammam	100	4 898	ACL
Azazga	87	22 135	ACL
Larbaa Naith Irathen	84	7 545	ACL
Draa Ben Kheda	83	29 921	ACL
Draa El Mizan	79	19 666	ACL
Ouadhia	58	11 410	ACL
Bouzguen	57	9 910	ACL
Tizi ghennif	52	20 144	ACL
Boghni	50	17 632	ACL
Ouacif	41	2 532	ACL
Tigzirt	38	4 659	ACL
Azeffoun	35	4 607	ACL
Mekla	26	4 301	ACL
Ouagnoun	25	7 156	ACL
Tadmait	25	13 596	ACL
Iferhounen	17	2 462	ACL
douala	7	12 832	ACL
Zmenzer	7	9 304	ACL
Mizrana	5	2 443	ACL
Aissi	4	6 362	ACL
Souk el Thenine	4	15 475	ACL
Source : direction des transports de Tizi-Ouzou, 2004.			

Avec le calcul de l'offre totale, le cas d'Azazga se clarifie : l'absence d'offre locale est compensée par 83 véhicules en provenance d'autres localités. Mais le choix des destinations demeure très limité et la nouvelle offre ne concerne que 23 agglomérations (tableau 7.06).

L'étude de l'offre de transport soulève donc la question de la logique de l'affectation des véhicules de transport en commun. Si l'on observe la carte (7.04), il apparaît une polarisation de l'offre dans quelques communes. Pour répondre à cette interrogation, nous avons mené une analyse à l'échelle des communes et à l'échelle des agglomérations.



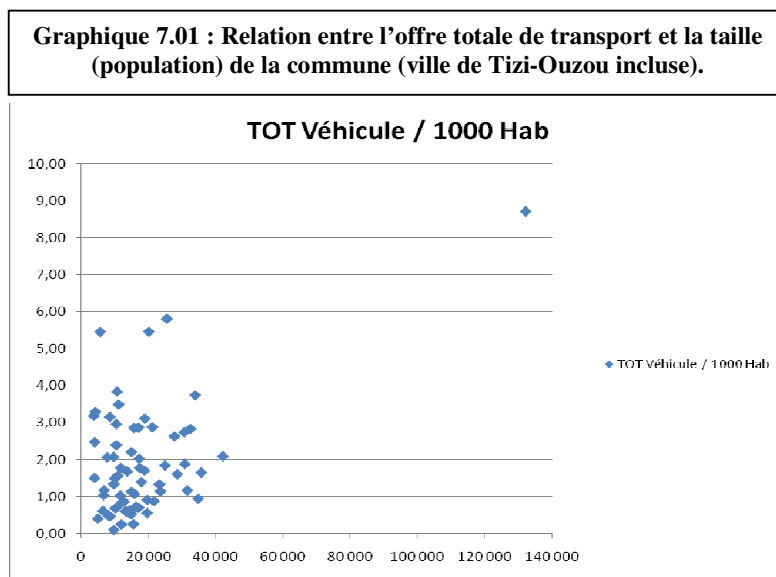
© H.YESGUER. CIRTAI. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

7.3.2. La densité des communes, génératrice de déplacement ?

Au niveau communal, le calcul du coefficient de corrélation linéaire (Bravais-Pearson), montre que la relation entre le nombre de véhicules (par 1000 habitant/jour) au départ et la taille de l'agglomération n'est pas significative. Cependant, cette même offre est corrélée négativement avec la densité.

Corrélation	Population	Densité
Nbr de véhicule au départ / Habitant	-0,131	-0,276
Nbr total de véhicule / Habitant	0,523	0,174

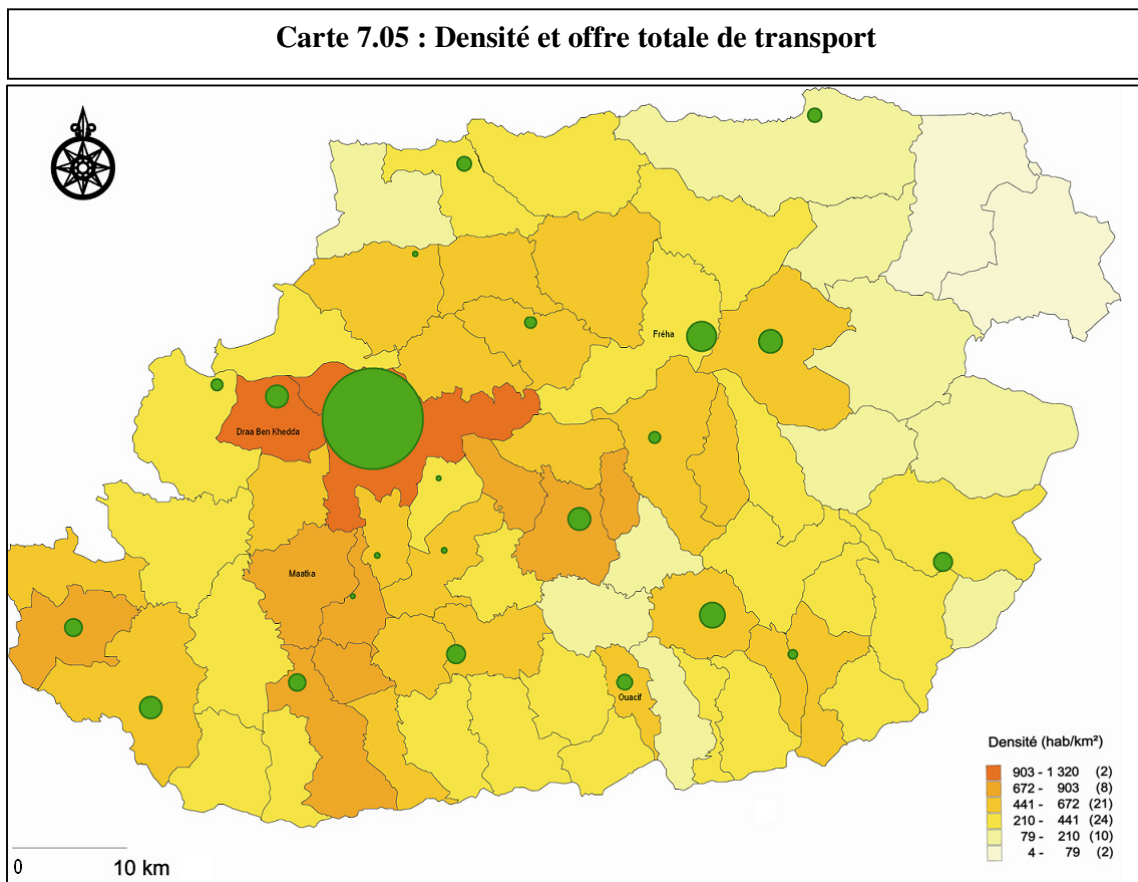
L'offre totale quant à elle, exprimée par le nombre de véhicules par habitant, semble avoir une relation avec la taille de la commune. Mais, comme on le voit sur le graphique (7.01), la corrélation est très largement influencée par l'individu Tizi-Ouzou. Il y a sans conteste un effet de taille qui fausse le résultat.



Si l'on refait l'analyse en enlevant l'individu Tizi-Ouzou, nos coefficients changent de valeurs, et montrent qu'il existe une corrélation négative significative (au seuil de 5% de risque d'erreur) entre l'offre au départ et la densité. Par contre, la corrélation avec la taille de la commune est très faible et pas significative.

Corrélation	Population	Densité
Nbr de véhicule au départ / Habitant	-0,071	-0,256
Nbr total de véhicule / Habitant	0,113	-0,116

La corrélation de (- 0,256) entre la densité et l'offre signifie que plus la commune est dense moins il ya de véhicule (carte 7.05). Mais malgré cette relation, la densité ne semble pas constituer le paramètre décisif dans la polarisation de l'offre de transport. Il est notable que quelques communes très denses concentrent moins de véhicules de transport en commun que des communes moyennement denses. C'est le cas par exemple des communes de Draa-Ben-Kheda et de Fréha : avec une densité de 971 hab./km², la première présente une offre totale de 83 véhicules, la deuxième quand à elle présente une offre de 134 véhicules, pourtant sa densité n'est que de 372 hab./km². Mais d'autres communes qui représentent des densités très faibles, dispose d'une offre dérisoire. C'est le cas par exemple, des communes de Zekri et de Ait Chaffa au nord-est de la wilaya.



© H.YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2008

La relation entre la densité des communes et l'offre de transport ne nous fournit donc pas d'explication sur la polarisation de l'offre. La question de la logique de distribution spatiale de cette dernière persiste.

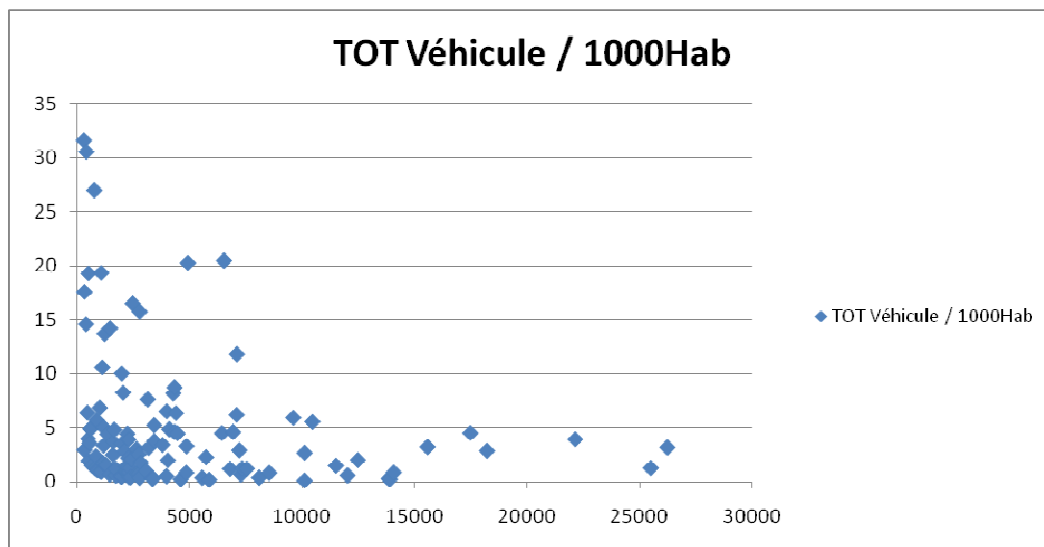
7.3.3. L'offre de transport dans les petits villages, intéressante mais pas suffisante

À l'échelle des agglomérations, la corrélation entre l'offre et la taille de l'agglomération est significative²⁰², mais elle est négative.

Corrélation	Population	
Nbr de véhicule au départ / Habitant	-0,25	Significatif au seuil de 1% de risque d'erreur
Nbr total de véhicule / Habitant	-0,19	Significatif au seuil de 5% de risque d'erreur

Comme il est démontré dans le graphique (7.02), cette relation indique que la tendance générale est à l'augmentation de l'offre dans les petits villages. Autrement dit, plus une agglomération est peuplée, moins elle dispose de véhicules par habitant.

Graphique 7.02 : Relation entre taille d'agglomération et offre de transport (ville de Tizi-Ouzou exclue).



Contrairement à ce que l'on pense, les petites agglomérations paraissent donc mieux desservies en transport que les grandes localités. Mais, cela ne signifie forcément pas que les petits villages sont bien desservis ; la lecture que nous faisons de ce résultat est, qu'en Grande Kabylie, le problème de l'offre de transport concerne les petites et les grandes agglomérations, cela est affiché par le nombre dérisoire de points de départ de lignes (130

²⁰² À cause de l'effet de taille de la ville de Tizi-ouzu sur les résultats, nous avons choisi d'exclure cette dernière de nos prochains calculs de corrélation.

têtes de lignes). Il est également important d'observer que le graphique fait ressortir que la majorité des agglomérations de moins 5000 habitants disposent de moins de 5 véhicules /1000hab/jour. L'absence d'informations sur le nombre de rotations, la longueur des trajets et la fréquence de passage de ces véhicules, demande une vigilance relative quant à l'interprétation de ce résultat. Bien qu'il y ait plus d'offre dans les petits villages, les besoins de déplacement sont également nettement supérieurs à ceux relevés dans les grandes localités.

Cela dit, si l'on se réfère au statut administratif des agglomérations [agglomération chef lieu (ACL) ou agglomération secondaire (AS)], il apparaît dans le tableau (7.06, page 244), que les agglomérations les plus desservies sont les ACL. Pour vérifier cette hypothèse, nous avons utilisé le test d'indépendance du χ^2 , qui compare une situation réelle à une situation théorique (calculé par les lois des probabilités)²⁰³.

Ce test s'applique lorsque l'on souhaite démontrer l'indépendance ou la dépendance de deux critères qualitatifs ou quantitatifs discrets. Dans notre cas ces critères correspondent au statut de l'agglomération (ACL ou AS), et à la quantité de l'offre. Avant de commencer, nous avons d'abord discrétisé la variable décrivant le nombre de véhicules par jour et par habitants en utilisant la méthode des quantiles.

Nous commençons par chercher l'existence d'une relation entre le statut et le nombre de véhicule au départ par jour.

Effectifs réels	Nbr de véhicules / jour / habitant				Total général
	UN	DEUX à QUATRE	CINQ à TREIZE	Plus de TREIZE	
Statut					
ACL	5	9	19	34	67
AS	38	34	23	3	98
Total général	43	43	42	37	165

Dans ce tableau sont représentés les deux critères que nous voulons analyser, la quantité de l'offre en colonnes, et le statut administratif en lignes. Sur la base de ces valeurs réelles, nous avons calculé les valeurs théoriques.

Effectifs théoriques	Nbr de véhicules / jour / habitant				Total général
	UN	DEUX à QUATRE	CINQ à TREIZE	Plus de TREIZE	
Statut					
ACL	17,46	17,46	17,05	15,02	67
AS	25,54	25,54	24,95	21,98	98
Total général	43	43	42	37	165

²⁰³ G. Chadule, 1997.

Dans l'étape suivante, nous avons calculé la différence entre la situation réelle et la situation théorique.

Tableau des écarts entre effectifs réels et théoriques

Statut	UN	DEUX à QUATRE	CINQ à TREIZE	Plus de TREIZE	Total général
ACL	-12,46	-8,46	1,95	18,98	0
AS	12,46	8,46	-1,95	-18,98	0
Total général	0	0	0	0	0

Dans le dernier tableau, nous avons réduit les écarts suivant la méthode du khi² :

$$(valeur\ réelle - valeur\ théorique)^2 / valeur\ théorique$$

Contributions au khi²

Statut	UN	DEUX à QUATRE	CINQ à TREIZE	Plus de TREIZE	Total général
ACL	8,89	4,10	0,22	23,97	
AS	6,08	2,80	0,15	16,39	
Total général					62,60

Le résultat de ce test est la somme de toutes les valeurs du tableau, soit **62,60**. Pour comprendre cette mesure, il faut se référer à une table de valeurs du khi². Cette table se lit en ligne (v : degré de liberté) et en colonne (valeurs prédéterminées).

Dans nos mesures $v = 3$ (nombre de colonnes - 1) x (nombre de ligne - 1)

La somme des contributions au khi² > 7,81.

Le critère, ou la variable, « offre de transport » est donc dépendante du « statut » de l'agglomération. Si l'on revient au tableau des effectifs réels, on peut observer que la majorité des ACL disposent de plus de 13 véhicules/1000 habitants au départ par jour. En revanche, les AS sont desservies par moins de 4 véhicules/1000 habitants par jour.

Notre hypothèse est donc vérifiée, les ACL sont mieux desservies que les agglomérations secondaires. Cependant, ce résultat ne contredit pas ce que nous avons avancé précédemment, l'offre de transport est meilleure dans les petites agglomérations mais elle est centrée dans les ACL.

Le même résultat caractérise la relation entre le statut et le nombre de véhicule total par jour, le résultat du khi² est égal à **67,99**. Le tableau des effectifs réels nous donnent les valeurs suivantes :

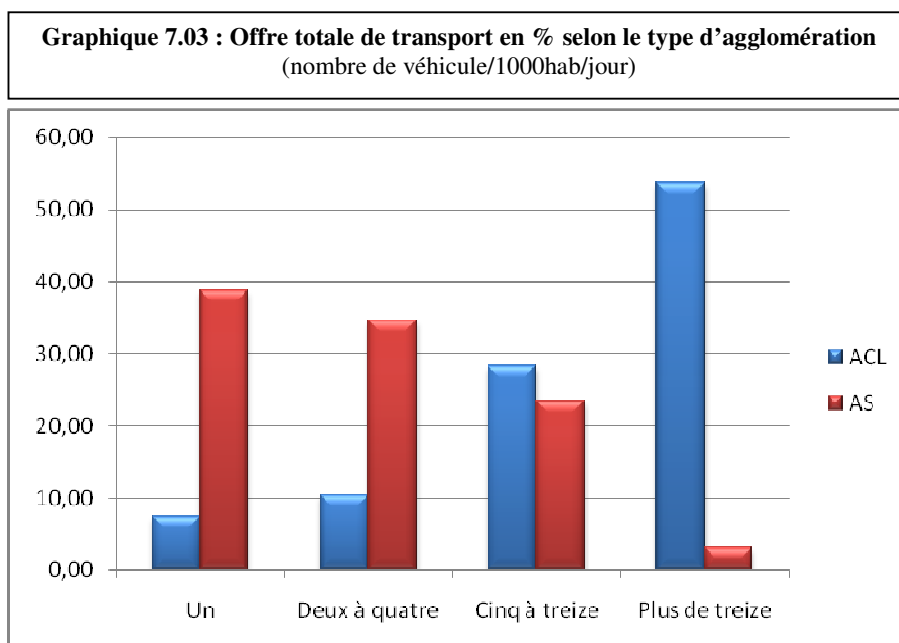
Statut	UN	DEUX à QUATRE	CINQ à TREIZE	Plus de TREIZE	Total général
ACL	5	7	19	36	67
AS	38	34	23	3	98
Total général	43	41	42	39	165

Nous transformons ce tableau en pourcentage pour une meilleure lecture :

Effectifs réels en %

Statut	Un	Deux à quatre	Cinq à treize	Plus de treize
ACL	7,46	10,45	28,36	53,73
AS	38,78	34,69	23,47	3,06

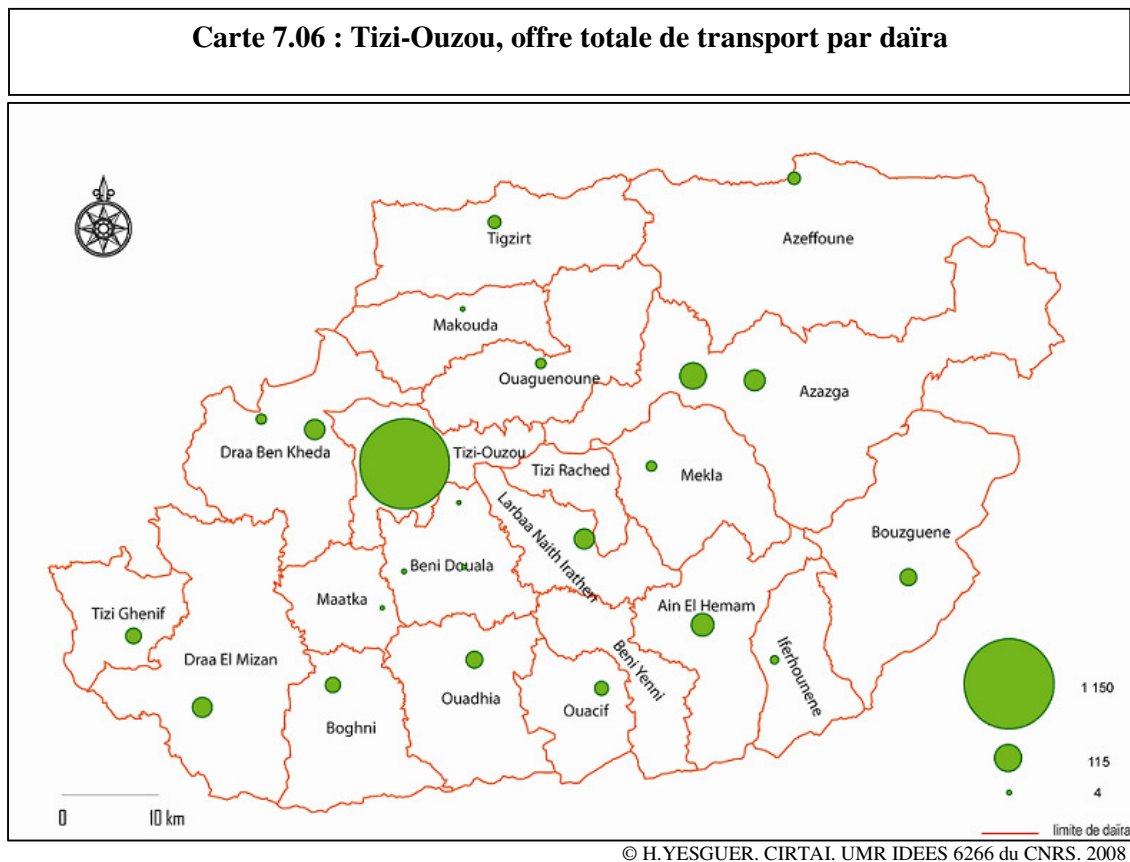
L'offre de transport totale est forte dans les ACL (graphique 7.03) : plus de 53% possèdent plus de 13 véhicules/1000 hab./jour, tandis qu'elle est faible dans les AS où 73% de celles-ci disposent d'une offre inférieure à 4 véhicules/1000 hab./jour.



La fragmentation spatiale joue un rôle important dans la structure de l'offre. Même si la tendance générale, en termes de nombre de véhicules, montre une meilleure desserte dans les petites agglomérations que dans les grandes (hors ACL). Cela est tout à fait logique, vu l'attractivité de ces dernières et les besoins de déplacements que provoque la dépendance fonctionnelle à celles-ci. La convergence d'un nombre important de véhicules vers quelques ACL renforce leur position de pôles locaux.

7.3.4. La polarisation de l'offre de transport. Le rôle des ALC de daïras

Cette polarisation de l'offre de transport pourrait être expliquée par la politique algérienne de l'aménagement du territoire, qui veut que chaque daïra associe deux volets montagnards à un tronçon de vallée équipée (Alem, 1988) (cf. chapitre 6). Cette politique aide à promouvoir les ACL de daïra en pôles régionaux, faisant d'elles des aires d'attractions administratives et économiques. La logique de compensation et de complémentarité régionale pourrait donc expliquer la distribution de l'offre de transport (carte 7.06).



Travailler sur l'échelle de la daïra nous a permis de confirmer l'hypothèse d'une polarisation régionale. Dans chaque daïra existe une localité, généralement l'ACL, qui constitue un pôle de transport régional.

Quelques exceptions néanmoins sont observables :

- 1- les daïras d'Azazga, et Draa-Ben-Khedda qui disposent de deux pôles chacune,
- 2- les daïras de Makouda, Ouaguenoue, Béni Douala et Maatka qui présentent une offre négligeable par rapport à leurs densités ;
- 3- la daïra de Tizi Rached qui ne dispose pas de pôle de transport.

L'analyse de ces cas spécifiques n'affaiblit en rien la théorie de la polarisation, mais au contraire, la conforte. Dans le premier cas, les deux pôles de la daïra d'Azazga sont le résultat de la présence de deux centralités : l'une économique et l'autre culturelle et historique. En effet, Fréha, ce petit village de campagne, est devenu une ville dynamique après la réalisation, au milieu des années 1980, d'une zone d'habitat urbaine normalisée (ZHUN) et de l'unité SPA²⁰⁴ Electro-Industrie (Ex ENEL)²⁰⁵. Aussi, la présence d'importantes entreprises privées, telle que l'entreprise de briqueterie et de tuilerie, génère un flux important de travailleurs et, en conséquence, une forte demande de transport. Quand à Azazga qui est déjà un grand pôle commercial régional, c'est sa position de centralité historique, culturelle et administrative (en partie, liée à son statut d'ACL de daïra) qui accroît l'attractivité de cette ville. Pour la daïra de Draa Ben Khedda, le pôle secondaire que représente Tadmaït est principalement dû au nombre important d'employés et d'étudiants qui migrent quotidiennement vers la ville de Tizi-Ouzou.

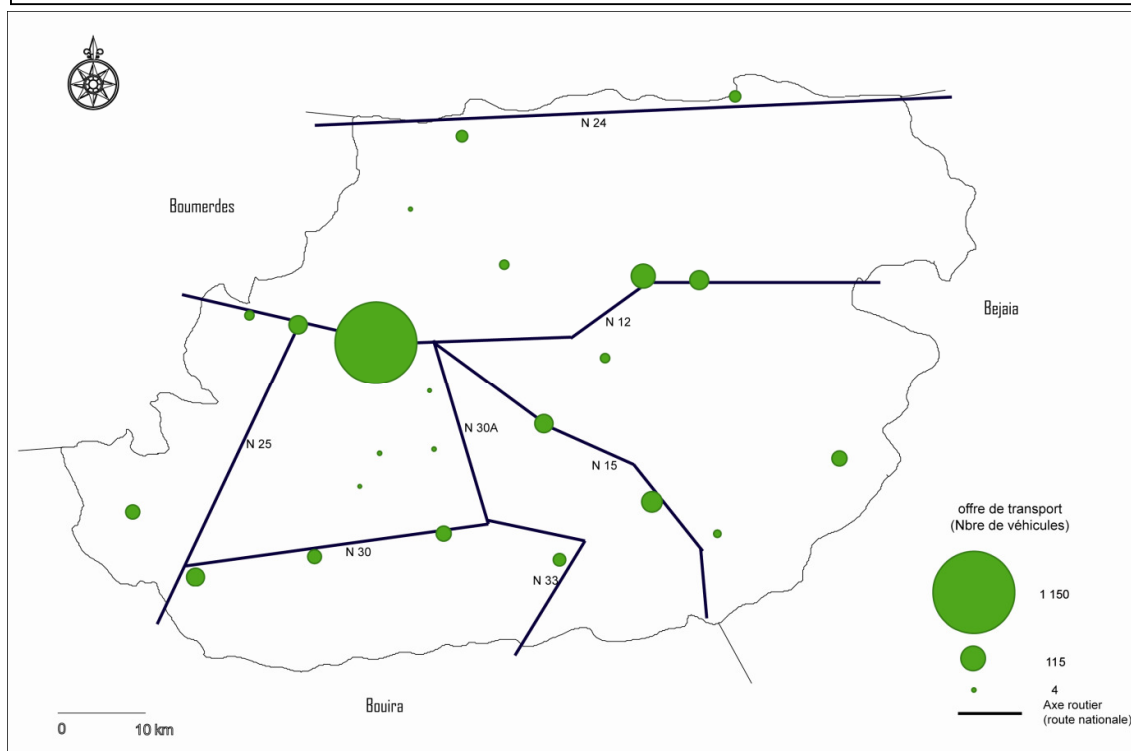
Concernant la situation de Makouda, Ouaguenoue, Douala et Maatka, l'offre de transport est réduite sous l'effet de l'attraction qu'exerce la ville de Tizi-Ouzou.

Dans le troisième cas, celui de Tizi Rached, c'est la proximité du chef lieu de wilaya et la situation de cette localité sur la RN 12, qui font d'elle un point de passage stratégique plutôt qu'un pôle de transport (carte 7.07).

²⁰⁴ Société par actions.

²⁰⁵ Production de moteurs /alternateurs, transformateurs et groupes électrogènes avec un potentiel de 779 postes de travail.

Carte 7.07 : Offre de transport et principaux axes routiers

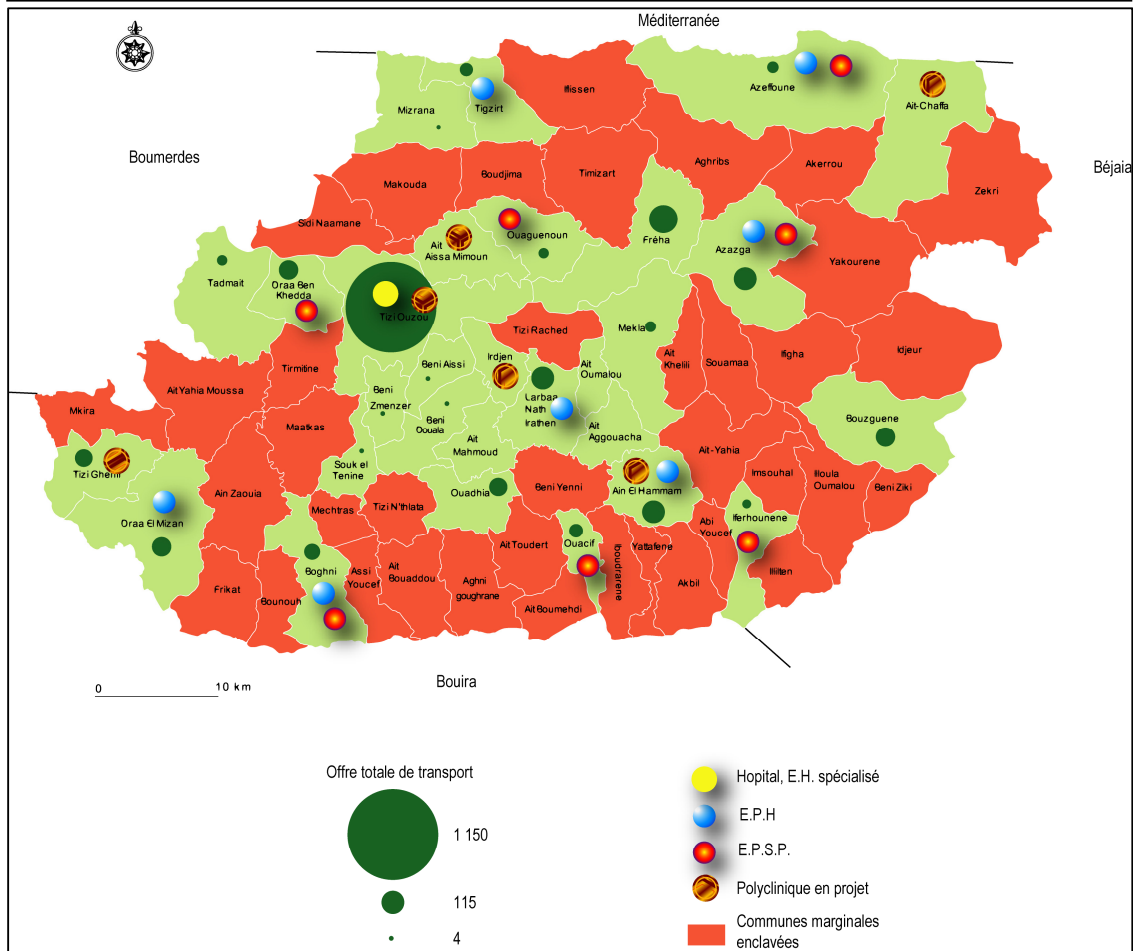


© H. YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

Dans ce contexte de faible équipement en voiture particulière, l'absence de l'offre de transport en commun dans une agglomération est synonyme d'isolement spatial. Or, les premières observations de l'offre suggèrent une concentration de celle-ci dans quelques agglomérations principales, notamment les ACL. Les agglomérations secondaires, qui dépendent souvent du service de transport, semblent être mieux desservies que les grandes localités (hors ACL) mais l'offre reste dérisoire, car la plupart des ces petits villages ne sont pas desservis, et celles qui le sont disposent de moins 4 véhicules (par 1000 hab.) au maximum.

Le croisement de nos résultats sur l'offre de transport avec la situation du secteur de la santé fait ressortir que les communes les mieux desservies sont celles qui concentrent les services publics (carte 7.08). Les communes non équipées sont en revanche les moins desservies en transport en commun.

Carte 7.08 : Offre totale de transport et centres de santé



© H. YESGUER. CIRTAL. UMR IDEES 6266 du CNRS. 2009

L'observation de cette carte (7.08) montre que les communes périphériques ne sont pas uniquement marginalisées par le réseau de transport, mais également par la localisation des centres de soins et par l'offre de transport.

Ces communes marginales sont donc doublement enclavées, spatialement par le réseau, et fonctionnellement par la localisation des services publics et par l'organisation du service de transport.

Cette polarisation de l'offre de transport dans les pôles régionaux, n'est pas spécifique au rural kabyle, dans ses études sur les transports en Afrique, Xavier Godard révèle que « la plupart des parcs de véhicules tendent à être concentrés dans les villes » (1992).

En revanche, ce qui fait ducas kabyle un cas particulier, c'est l'absence d'alternatives de transport dans les agglomérations non desservies. À l'inverse de nombreux pays africains où

les deux roues sont « certainement un moyen de transport très courant » (Barwell, 1996), ce mode de transport représente globalement un rôle négligeable en Kabylie, à cause du relief.

Face à ce déséquilibre important en offre de transport, se pose la question du rôle de la réglementation dans l'organisation de ce service.

7.4. Dysfonctionnement du service de transport : renforcement de la fermeture

7.4.1. Déséquilibre fonctionnel. Quand le service de transport fait défaut

Le cadre juridique actuel dans laquelle s'opèrent 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 (cf. annexes 6 et 7).

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 et l'offre. 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'a été élaborée, l'attribution des autorisations (ou des « lignes » selon le jargon administratif) suivait les demandes et les 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 national²⁰⁶ en circulation. En Algérie il est plutôt question de transport collectif, la notion de service de transport public étant de plus en plus absente, chez les professionnels de ce secteur comme chez les pouvoirs publics représentés par la direction des transports de wilaya.

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 étude préalable 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 en 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 (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 voyageurs²⁰⁷ (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 *travailler*²⁰⁸ sur les lignes les moins rentables ; les dessertes des zones peu peuplées se voient alors abandonnées au profit de celles d'agglomérations plus urbanisées.

Cette logique a créé deux sortes de déséquilibre :

1- un déséquilibre *spatial* dans les dessertes ; on remarque ainsi beaucoup de demande d'attribution d'autorisation de transport sur quelques lignes « rentables » reliant quelques agglomération importantes. Cela a conduit à la saturation des aires de

²⁰⁶ Toutes les wilayas algériennes sauf Alger.

²⁰⁷ 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.

²⁰⁸ C'est le terme utilisé par les transporteurs. Le transport de ce fait n'est plus perçu comme service mais comme gagne pain au dépit des captifs d'un service public.

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 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 demandes²⁰⁹.

2- 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. Les transporteurs ne répondant à aucun cahier des charges, ne travaillent souvent pas toute la journée. En été, par exemple il est rare de trouver un fourgon ou un bus entre 14h et 16h. En hiver, c'est à partir de 17h que les problèmes de transport commencent, surtout sur les lignes rurales.

Pour faire face à cet isolement, les habitants cherchent à promouvoir les transports sans autorisation (informels). L'offre de transport reste quand même importante mais elle n'est pas organisée et surtout elle est 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. La promotion des transports informels reflète l'incapacité des services des transports à organiser l'offre existante (cf. chapitre 7). Ce type de service, même s'il n'est pas officiel, semble offrir une alternative d'ouverture aux ruraux non motorisés.

7.4.2. Le transport informel. Alternative d'ouverture ou facteur de fermeture ?

Le transport informel est défini comme « tout transport effectué pour le compte d'autrui avec des voitures particulières en n'ayant pas de licence et en n'étant pas autorisé à le faire par les autorités compétentes » (F. Boubakour, 2002) ; il est aussi considéré comme « un transport

²⁰⁹ Les services de transport de la wilaya n'ont pas le droit d'imposer une ligne spécifique aux opérateurs privés. En mai 2001, la délivrance d'autorisations d'exploitation sur certaines lignes (intercommunales) était gelée pour cause de saturation, mais malgré cette mesure, la Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou n'a reçu aucune demande de création de ligne rurale.

hors loi qui se pratique en secret » (K. Nanna, 1993). Ces deux définitions nous paraissent incomplètes, bien que la première soit plus complète que la seconde, son auteur n'a pas intégré l'une des caractéristiques fondamentales du transport informel, c'est son caractère lucratif. Nous reformulons ainsi ces définitions pour dire que le transport informel est tout transport non autorisé, de marchandises ou de personnes, effectué pour le compte d'autrui à titre lucratif. Notre définition inclut les transporteurs possédant des autorisations de circulation sur des lignes précises et qui desservent d'autres lignes.

Prétendre que l'incapacité du système de transport algérien est le seul facteur qui favorise le développement du transport informel c'est omettre la complexité du caractère systémique de l'enclavement. Cette vision unidimensionnelle du phénomène du transport substitutif est probablement réductrice. Mais sans trop nous éloigner du champ des transports, un regard détaillé et pluridimensionnel sur ce phénomène nous montre l'implication d'autres facteurs dans la génération de ce comportement.

7.4.2.1. Naissance du phénomène

Avec un taux chômage de 25,6 %, Tizi-Ouzou est dans une situation économique difficile. La mise en œuvre du programme d'ajustement structurel (liquidation et fermetures des entreprises déficitaires, licenciement des employés...) depuis le début des années 1990, et l'absence de structure d'orientation et de recherche d'emplois²¹⁰, a créé un nouveau type de chômeurs, les pères de familles de plus de 45 ans (Boubakour, 2002). Conjugué avec la désorganisation du système de transport en commun et l'absence du service public, le déséquilibre entre l'offre et la demande a engendré le développement du transport informel. Beaucoup de fonctionnaires l'utilisent comme moyen d'arrondir les fins des mois, les étudiants se procurent leur argent de poche et quelques chômeurs le considèrent comme métier et projet d'avenir. Tout automobiliste, en Algérie, est un « fraudeur » potentiel²¹¹.

En l'absence d'un service de transport public, les populations non desservies par les transporteurs autorisés aident à promouvoir leurs propres réseaux de transport, des réseaux de substitution : substitution économique pour les uns, substitution de service pour les autres. Dans l'espace rural kabyle, ce phénomène ne touchait que quelques communes isolées, mais

²¹⁰ Il y a bien l'ANSEJ (agence nationale de soutien et d'emploi des jeunes), qui propose un financement tripartite de projet (banque, ANSEJ et apport personnel), mais on trouve que le dossier est difficile à monter, surtout au niveau de l'apport personnel et des banques qui présentent un rude obstacle bureaucratique.

²¹¹ Pratique unanimement admise par la société algérienne, les transporteurs informels sont appelés *fraudeurs* ou *clandestins*.

au fur et à mesure que le chômage a augmenté, le phénomène a pris une ampleur dérangeante pour les autorités, pour les transporteurs autorisés et pour la population.

Actuellement, les « fraudeurs » prennent place dans les stations réservées aux véhicules autorisés. Même les transporteurs déclarés pratiquent une forme moins évidente de clandestinité : ils désertent leurs lignes d'affectation pour aller travailler sur d'autres lignes plus rentables. Spatialement, ceci s'est traduit par l'apparition de stations de transporteurs informels.

Nous pouvons résumer les facteurs favorisant cette activité dans les points suivants :

- L'impuissance du système économique face à la croissance du chômage et à la baisse du pouvoir d'achat ;
- Les dysfonctionnements du système de transport en commun : absence de l'État, en tant qu'opérateur et en tant que régulateur ;
- L'insuffisance voire l'absence de moyens personnels de déplacement ;
- L'absence de contrôle et de sanction à l'encontre de ces transporteurs ;

L'indulgence de l'État était due en partie au caractère social et fonctionnel de ce type d'activité, surtout dans la desserte des zones isolées. La politique du *laisser-faire* suscita beaucoup de plaintes auprès des services des transports, de la police et de la gendarmerie, surtout par les associations des transporteurs qui dénoncent une concurrence déloyale. De ce fait, la politique a changé, et les transporteurs informels sont devenus des transporteurs illicites.

7.4.2.2. Mécanisme et mode de fonctionnement

Bien qu'il soit le même, le mode de fonctionnement des transporteurs informels peut changer selon les villes et selon le moyen de transport que l'on utilise. A Tizi-Ouzou, par exemple, le mode de fonctionnement est différent de celui qui existe à Batna. D'après Farès Boubakour (2002) dans cette dernière les taxis informels occupent des espaces stratégiques bien choisis (devant les hôpitaux, dans les quartiers périphériques non desservis par les transports en commun, à proximité des stations de taxis où la demande dépasse l'offre...etc.) ; rangés en

file indienne, sans ordre de marche, ils attendent que les clients viennent les solliciter ou que l'un de leurs clients les appellent sur leur portable²¹².

Si dans l'aire urbaine de Batna les fraudeurs « squattent » des chaussées pour créer leurs propres territoires, qu'ils appellent « stations », ce phénomène dans la ville de Tizi-ouzou est moins fréquent. Par contre, on le rencontre dans les zones rurales où les fourgons non autorisés se confondent avec les véhicules « déclarés », et occupent ensemble les mêmes stations. On les reconnaît par l'absence du numéro d'autorisation sur les portières avant du véhicule. Cependant, il faut noter que le phénomène du transport illicite sous cette forme ne touche que le transport par taxis et par fourgons aménagés, les autocars ou minicars connaissent une autre forme de clandestinité : le non respect des horaires et des itinéraires. En effet, sur les grandes lignes, inter-wilayas desservant des agglomérations locales à leur passage, les autocars ont des horaires spécifiques de départ et d'arrivée. Le non respect de ces horaires, crée des problèmes de chevauchement d'horaires ; il s'en résulte un déséquilibre temporel dans les dessertes.

Dans le rural kabyle, en l'occurrence dans les agglomérations secondaires, le mécanisme s'adapte aux caractéristiques sociales de ces espaces, ainsi le transporteur (qui peut être un frère, un voisin, un cousin...) se rapproche de plus en plus des populations et on peut le solliciter à n'importe quelle heure, de jour comme de nuit. La rémunération étant à la course, on doit négocier le prix et les conditions avant le départ ; néanmoins sur les destinations régulières, un tarif forfaitaire est prédéterminé. Les tarifs sont souvent les même que ceux pratiqués par les transporteurs déclarés ou autorisés. Bien qu'ils ne payent ni impôts ni droit de licence (pour les taxis), les transporteurs informels n'offrent aucun avantage économique aux voyageurs, sinon ce confort psychologique de voyager avec un cousin, un voisin ou un ami.

Mais la prolifération de ce type de transport génère plus de problèmes que de solutions. Sans aborder les aspects économiques relatifs au travail au noir, ce genre d'activité produit un déséquilibre flagrant dans l'offre et la demande. Contrairement à ce que l'on peut penser, les fraudeurs travaillent rarement dans les lieux isolés. Pour leurs « stations », ils choisissent généralement des lieux stratégiques comme le centre ville, les grandes agglomérations, les quartiers populaires, etc. Dans les zones rurales, on les trouve dans les ACL. Par contre, dans les villages, en cas de besoins de déplacement, il faut souvent solliciter le « fraudeur » (aller directement chez lui ou par téléphone). Mais, on n'est jamais certain de sa disponibilité.

²¹² Pratique très récente généralisée avec la popularisation du téléphone portable depuis le début de 2005.

L'offre que présente ce type de transport est généralement imprévue et ne présente aucune stabilité. Elle n'est ni permanente ni organisée. Elle ne répond à aucune loi, réglementation ni morale²¹³.

Les transporteurs réguliers qui changent d'itinéraires et d'horaires provoquent, quant à eux, un faussement des données sur l'offre de transport, et par un effet domino c'est tout le système de transport qui est affecté, affectant à son tour le développement régional. Ces problèmes multiples, créés par le développement du transport informel, détruisent le service régulier par la création d'une concurrence déloyale qui décourage les transporteurs autorisés.

7.4.3. Etendue du problème... au delà des défaillances fonctionnelles, problème culturel ?

Le même phénomène est relevé dans diverses études concernant les pays en voie de développement. Nous avons choisi l'exemple marocain pour ses similitudes économiques, spatiales et socioculturelles avec la société algérienne.

Appelés « *khataffa* » par la population, les fraudeurs marocains opèrent suivant le même principe que celui que nous avons remarqué en Algérie. Dans son article sur les transports informels au Maroc, Karima Nanna (1993) relève que ceux qu'elle a appelé les kidnappeurs²¹⁴ de voyageurs « s'activent essentiellement au abords des gares routières et ferroviaires »; elle affirme qu'ils se trouvent aussi près des arrêts d'autobus et des stations de taxis reliant les centres urbains aux banlieues. Bien que cette étude date de 1993, la situation n'a pas beaucoup changé ; faute d'étude plus récente, nous nous sommes intéressés à l'évolution de ce phénomène au Maroc à travers la presse locale, qui affirme que les *khataffas* «sont partout dans les différents quartiers périphériques des métropoles... et rôdent également auprès des stations de taxis réguliers »²¹⁵.

De manière identique à ce qui se passe en Algérie, les "*khataffa*" marocains n'opèrent pas dans la clandestinité totale, même s'ils sont appelés par les autorités marocaines « *annaql assirri* »²¹⁶ ; ils opèrent au vu et au su de tout le monde et en toute impunité comme si l'activité était régulière (Nanna K.1993, Ichi A. 2006).

Dans nos enquêtes en Kabylie et aux Aurès, nous avons remarqué que les transporteurs illicites exercent leur activité en toute quiétude ; constatation relevé par Farès Boubakour,

²¹³ Les cas d'agressions physiques et morales sont très fréquents, et beaucoup de malfrats se prétendent « fraudeurs » pour voler des gens, voire les enlever.

²¹⁴ Traduction littéraire du mot arabe « *khataffa* ».

²¹⁵ ICHI Abderrahman, (www.casafree.com).

²¹⁶ « Transport secret », (Nanna K., 1993).

Karima Nanna et Abderrahmane Ichi, sans pour autant chercher le pourquoi de cette impunité. Pour l'Algérie, nous pensons que c'est dû principalement, à la relative faiblesse d'action des pouvoirs publics face à l'ampleur de ce phénomène.

7.4.3.1. Phénomène incontrôlable

En effet, que ce soit en Algérie ou au Maroc, ces auteurs avancent que le phénomène est engendré par les dysfonctionnements du système de transport public en commun, ils expliquent que son développement est dû à l'insuffisance voire l'absence de moyens de déplacement réguliers et à l'absence de contrôles et de sanctions à l'encontre de ces transporteurs.

Pour le cas algérien, nous jugeons important de noter qu'il est très difficile de contrôler ce genre d'activité, bien que l'outil réglementaire pour sanctionner cette forme de transport soit existant. La loi algérienne n° 01-13 du 7 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres, dans son article 61 alinéa 5, précise que « constitue une infraction au sens de la présente loi : l'exercice de l'activité de transport de personnes et de marchandises sans les autorisations requises. ».

L'article 62 de ladite loi précise que la sanction possible pour cette infraction est « la mise en fourrière immédiate, à titre conservatoire, pour une durée de quinze jours à quarante cinq jours, du véhicule ayant servi à commettre l'infraction » (alinéa 1). L'article 64 ajoute que « sont punies d'une amende de huit mille dinars à quatre vingt mille dinars les infractions prévues aux alinéas 5, 6 et 7 de l'article 61 ». Dans ce contexte, il est à préciser que le salaire moyen en Algérie est de 20 000 DA.

Même avec ces textes répressifs, l'activité de transport illicite ne cesse de croître, laissant supposer les non avertis que cette pratique est légale ou impunie. Dans la pratique, le contrôle est difficile ; l'existence de trois mécanismes de fonctionnement impose autant de mode de contrôle :

- a- *Pour les stations créées par les transporteurs informels* : Bien que ces stations soient connues de tous les services compétents, en l'occurrence la police la gendarmerie et les inspecteurs des transports, ces autorités ne peuvent appliquer la loi que dans des cas de flagrant délit. En effet, aucune loi n'interdit à ces automobilistes de se garer ; de fait, les autorités communales ont installé des panneaux d'interdiction de stationnement dans toutes les stations de transport non autorisé. Par conséquent, les

fraudeurs n'ont fait que changer de lieu de stationnement non loin leur ancien territoire.

- b- Le seul contrôle possible est dans *les stations régulières (mixtes)*, où il est possible de faire des descentes surprises et de réprimander toute personne ne possédant pas d'autorisation de transport ; mais ce mécanisme de fonctionnement, comme nous l'avons évoqué, n'est pratiqué que dans les stations de transport rural, dans les zones urbaines c'est plutôt la première forme qui est la plus observée ;
- c- Pour *les transporteurs à la demande* ou les transporteurs qui rodent autour des gares et des stations régulières, le contrôle est difficile aussi ; ceux-là sont souvent incontrôlables en milieu urbain, mais dans les zones rurales ils sont contrôlables par les barrages de contrôle de police ou de gendarmerie. Dans ce type de contrôle il est plus difficile d'arrêter les voitures banalisées que les fourgons. Ainsi les contrôleurs n'hésitent pas à demander aux passagers la nature de leur relations avec le transporteur, si ces derniers répondent qu'ils sont des clients le transporteur sera immédiatement verbalisé ; mais dans la quasi-totalité des cas le transporteur prévient ses passagers avant qu'il ne soit contrôlé.

7.4.3.2. Complexité du problème...les « fraudes » en France

Le transport informel est un phénomène qui n'est pas spécifique à l'Algérie ou au Maroc, plusieurs espaces sont touchés par cette forme d'activité notamment dans les pays en voie de développement où la défaillance du système de transport et du système économique sont supposés être à l'origine de son développement. Si, comme Boubakour, Nanna et Ichi, nous nous résignons à ne croire qu'à ces facteurs, il serait alors plus compliqué d'expliquer son apparition en France où le système socioéconomique et le système de transport public sont parmi les plus développés au monde. En effet, nous avons remarqué deux formes de transport informel, la première à Marseille et la deuxième à Paris et au Havre. Nous n'avons pas assez d'éléments pour prétendre à une étude de ce phénomène en France, mais nous reprenons ici nos observations afin de comparer avec les formes observées en Algérie et au Maroc, et de prouver que le facteur socioculturel est bien présent dans la structuration du transport informel.

À Marseille, nous avons remarqué une station de transports informels dans une aire de stationnement à quelques centaines de mètres du port. Les voitures étaient normalement stationnées l'une à côté de l'autre sans ordre de marche apparent, conducteur à l'intérieur ou à proximité. En passant à proximité d'eux, tout le monde appelait à voix basse « *fraude, fraude* »²¹⁷. Un habitant du quartier nous a confirmé que c'était bien une station de « fraudeurs » et qu'elle est connue par les ressortissants étrangers habitant dans le quartier. Ces fraudeurs travaillent également avec les nouveaux étrangers arrivés par le port. La plupart de ces débarqués, ne connaissant ni la ville ni la langue française, se dirigent intuitivement vers ces gens qui parlent leurs langues et qui leur proposent leur service²¹⁸.

Au Havre et à Paris c'est une autre forme que l'on remarque ; une forme plus discrète mais bien existante. Ce sont quelques personnes connues par les ressortissants étrangers qui assurent ce genre d'activité. En général, on ne sollicite ces « fraudeurs discrets » que pour des trajets spécifiques²¹⁹ ou pour le transport d'objet volumineux que l'on ne peut pas transporter dans les bus et les taxis²²⁰. Cette pratique pourrait paraître comme un échange de services, mais elle est problématique parce que premièrement elle est lucrative, et deuxièmement certaines personnes en font un métier.

Ces formes de transport informel que l'on remarque en France nous démontrent la complexité de ce phénomène. Nous avons toutes les raisons d'avancer que la défaillance du système de transport et la faible économie, ne sont pas les seuls facteurs générateurs de ce type d'activité.

En Algérie, comme nous l'avons avancé, tout automobiliste est un « fraudeur » potentiel. Les captifs des transports publics quant à eux ne voient aucune distinction entre le transporteur formel et l'informel, ce phénomène est si ancré dans les mœurs actuelles qu'aucun usager ne voit son aspect illégal (Nanna, 1993). Aussi culturelle que spatiale, cette activité est bien inscrite dans la structure sociale et constitue un réseau de transport parallèle à limite de la professionnalisation.

Bien qu'il participe activement à la destruction du service de transport (public ou privé), et bien qu'il engendre plus de fermeture qu'il n'offre d'illusion d'ouverture, le transport informel demeure populaire, et beaucoup de gens, y compris des cadres dans les directions des transports, le considèrent comme une aubaine pour la population non-motorisée.

²¹⁷ Ce genre de comportement est remarqué en Algérie, où les transporteurs informels s'identifient en appelant « *fraude, fraude* ».

²¹⁸ Tarifs forfaitaires à la course.

²¹⁹ Exemple : pour aller au consulat ou pour des manifestations culturelles à Paris ou à Rouen.

²²⁰ Souvent c'est des fourgons de voyageurs ou commerciaux qui sont utilisés.

Conclusion

La fragmentation spatiale ne constitue pas un problème en soit si les services de première nécessité, qui répondent aux besoins des populations, sont équitablement répartis dans l'espace et sont suffisamment desservis par les transports en commun.

À travers l'exemple du secteur de la santé en Grande Kabylie, nous avons vu combien les habitants des petits villages souffrent du manque et de l'éloignement de structures vitales tels que les hôpitaux et les cabinets médicaux. Il est évidemment admis, qu'il est économiquement difficile supporter le coût d'aménager toutes les communes. Tout l'intérêt serait alors de permettre et de faciliter l'accès des villageois aux structures de base.

Cependant, la notion de transport public est de plus en plus absente en Algérie, en Grande Kabylie notamment. On parle plus de transport en commun que de transport public. Le désengagement de l'État dans la politique des transports, aggrave le déséquilibre spatial et donne à 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 national²²¹ en circulation. Le reste de demande est assurée par les acteurs privés qui dans l'absence de contrôle et d'organisation, si importants dans le processus d'ouverture, font renforcer le déséquilibre en offre de transport entre les zones urbaines et les villages ruraux.

L'étude de la localisation des services publics et de l'offre de transport nous a révélé que ni l'un ni l'autre ne constituent une alternative d'ouverture. Au contraire, ils participent à enclaver les communes déjà marginalisées par le réseau de routes. Le problème de l'enclavement dans l'espace kabyle n'est donc pas uniquement la conséquence des facteurs physiques sur le territoire, mais également le résultat d'un dysfonctionnement organisationnel.

²²¹ Toutes les wilayas algériennes sauf Alger.

Conclusion de la deuxième partie

Le problème de l'enclavement en milieu rural prend de plus en plus d'ampleur. Il oppose une demande complexe de mobilité à une offre de transport moins abondante et non adaptée. Dans le cas de la Grande Kabylie, s'ajoute une situation de fragmentation spatiale qui engendre une dispersion des services. Par un jeu composé de diverses distances, l'éloignement spatial causé par le relief et la défaillance du réseau se transforme en situation d'enclavement complexe.

La distance fonctionnelle fait obstacle à la cohésion territoriale. Cette dernière, qui nécessite un minimum d'accessibilité, repose autant sur la fiabilité du système de transport que sur les relations entre petites agglomérations et lieux centraux. Les conditions d'accessibilité de ces derniers et les ressources de mobilité qu'elle suppose sont sensiblement différentes entre les petites et les grandes agglomérations et entre les communes du centre et les communes périphériques. Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, bien qu'elles concentrent la majorité des services publics, les grandes agglomérations monopolisent aussi l'offre de transport. Par conséquent les petits villages, se retrouvent complètement isolés.

Au lieu de répondre à la demande et aux besoins de déplacements des villageois, l'offre de transport est concentrée dans les ACL et sur les grands axes. La notion de « service » qui doit exister entre le transporteur et les captifs des transports publics est absente. À cela s'ajoute la mauvaise qualité du réseau routier et le faible taux de motorisation.

L'absence d'une politique ferme des transports publics, le déséquilibre spatial et temporel de l'offre de transport etc., sont autant d'entraves à l'accessibilité et de facteurs d'enclavement qui marginalisent les agglomérations rurales et les communes périphériques. C'est à ce titre que le dysfonctionnement du service de transport agit comme un facteur d'évolution négative de l'accessibilité des ces espaces.

Les problèmes organisationnels et règlementaires sont un facteur déterminant dans la marginalisation et l'enclavement des agglomérations rurales et des communes périphériques. Quelle que soit sa nature, la fermeture causée par les distances matérielles est surmontable avec les moyens économiques et techniques nécessaires. En revanche, si elle est causée par des distances cognitives, l'ouverture serait plus difficile.

Conclusion générale

La problématique du développement rural dans les pays en voie de développement est une question délicate. Elle nécessite une étude multidimensionnelle qui tient d'abord compte des spécificités spatiales, économiques et culturelles de ces espaces, car il existe autant d'approches que d'espaces observés. L'étude de la ruralité requiert alors une diversité de méthodes et d'outils d'analyse. À la fin de notre recherche, nous sommes encore loin d'avoir cernés l'ensemble de la question du développement dans les pays du Sud. Néanmoins, nous considérons que notre travail sur le rural kabyle contribue un tant soit peu à enrichir la connaissance des problèmes de fermeture dans ces espaces particuliers ; d'autant plus que notre terrain de recherche partage un ensemble de caractéristiques avec ces territoires : une pauvreté relative des populations, des carences en équipements, des problèmes d'organisation du système de transport, une dépendance aux centres urbains, etc.

Pour répondre à cette question de la fermeture des territoires ruraux, le concept d'enclavement nous a paru adéquat. En effet, cette notion est intéressante pour saisir les dimensions et les dynamiques de l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés. Sa polysémie nous a permis de déterminer les facteurs et les distances qui désenclavent ou enclavent les territoires. Avant tout, la fermeture est un cas d'isolement complexe généré par une situation d'éloignement tant physique que cognitif. En effet, tout autant que la distance géographique, il existe d'autres paramètres relatifs au réseau, à l'espace et à la population qui produisent des fermetures cognitives et spatiales. La culture, les pratiques sociales ou encore la réglementation etc. sont tous des facteurs qui participent à la distanciation entre les hommes et les lieux. L'enclavement des milieux ruraux ne doit donc pas être uniquement envisagé à travers la question de l'accessibilité spatiale par les réseaux et par les infrastructures de transport. L'intégration des éléments immatériels est aussi importante dans tout projet d'ouverture territoriale.

Inscrite à la fois dans le champ de la géographie du développement et dans celui de la géographie des transports, notre démarche dévoile un certain nombre de problèmes qui concernent la question de l'enclavement du rural kabyle.

Le concept d'enclavement doit être adapté à l'espace kabyle. Par cette adaptation, nous avons réussi à montrer que l'enclavement, qui n'est pas seulement un état d'isolement mais aussi un éloignement, est le résultat d'une interaction systémique entre plusieurs facteurs et distances. L'enclavement peut alors être gradué selon trois situations : l'éloignement, caractérisé par la présence de liaisons et de moyens de communication ; l'isolement, qui répond à une situation où les liaisons existent mais les moyens de communication sont absents ou défaillants ; et la fermeture où ni le lien ni les moyens d'un rapprochement n'existent.

Tout au long de notre thèse, nous avons utilisé ce jeu des distances et des interactions pour parler de l'enclavement en Grande Kabylie. L'entrée par l'étude des distances cognitives nous a permis de comprendre les logiques et les dynamiques territoriales de notre espace, mais elle nous a surtout amené à réfléchir sur la complexité de l'interaction entre ces distances. Ainsi, nous avons relevé que l'ouverture ne produit pas forcément une ouverture. Au contraire, dans le cas kabyle elle a généré une fermeture. Par l'émigration et l'ouverture sur le monde occidental, la population rurale a développé une conscience des disparités (Bourdieu, Sayad, 1964), sa perception de son espace a changé et s'est traduit par un bouleversement du rapport homme/territoire ayant pour conséquence l'exode agricole actuel. Cependant, le lien entre ouverture et fermeture n'est pas toujours aussi linéaire, car l'ouvert peut paraître fermé et le fermé comme ouvert. La question de la subjectivité de l'enclavement est alors soulevée.

Comme nous l'avons montré dans cette recherche, le militantisme kabyle, a toujours suscité une double lecture : celle d'un appel à l'ouverture, revendiqué par les protagonistes de la question berbère, et celle d'un repli identitaire et culturel, perçu par les autorités algériennes. La peur de l'État algérien d'une éventuelle (nouvelle) rébellion des Kabyles, l'a amené à adopter une politique de protectionnisme qui a indirectement engendré ou accéléré l'émergence d'un mouvement extrémiste, qui appelle pour l'autonomie de la Kabylie. Par un long processus de distanciation culturelle et politique, les appels d'ouverture des kabyles se sont vus transformés en un véritable projet d'auto enclavement. Mais, paradoxalement, dans la même période et dans le même espace, a émergé une autre structure populaire (les Aarchs) qui propose un projet de rapprochement national entre les kabyles, les non kabyles et le pouvoir. Deux mouvements complètement opposés ont donc émergé d'une même situation. Cela témoigne de la complexité de l'enclavement. Le même jeu d'acteurs et de facteurs ne produit pas forcément le même résultat, et l'interprétation de ce dernier est souvent sujet de

débat. La difficulté de quantifier ou de mesurer des substances abstraites est l'une des limites des recherches sur l'enclavement.

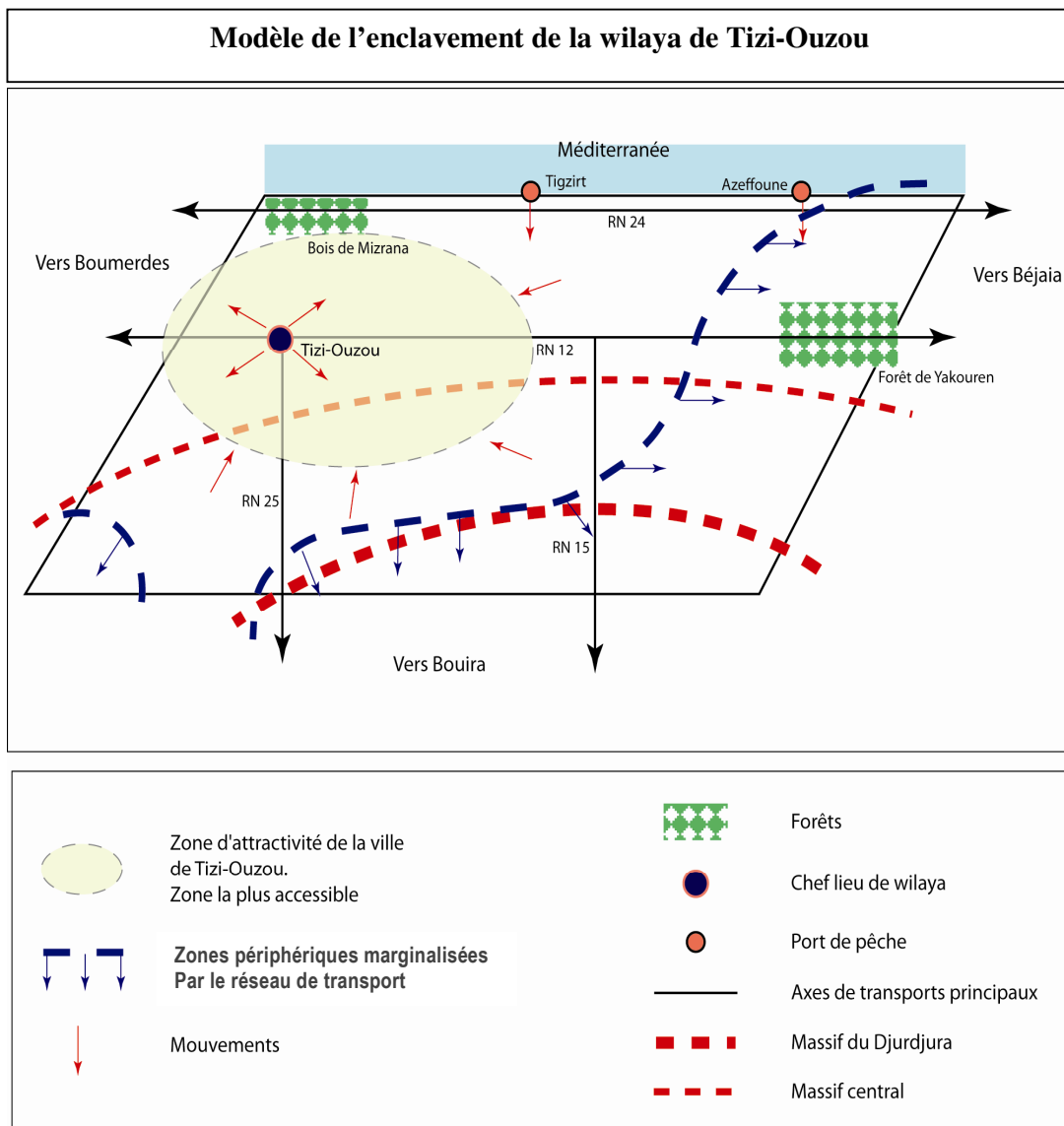
Les conséquences des distances cognitives se perçoivent aussi sur l'espace. En Kabylie, l'héritage culturel et historique se perçoit principalement dans la spatialisation des montagnes. Celles-ci sont peuplées, depuis un temps ancestral, par des tribus dispersées en un millier de petits villages. L'analyse de cette situation spécifique, nous a révélé qu'en plus du relief et du climat, le principal obstacle à l'ouverture de notre espace d'étude est la fragmentation urbaine. En effet, cette dernière génère une multitude de problèmes : une fragmentation fonctionnelle, une dépendance aux lieux centraux et une dépendance au système de transport... À l'analyse de tous ces éléments, nous en sommes arrivés à dévoilé les principales entraves à l'accessibilité des villages montagneux. Cependant, nous avons révélé un autre résultat très intéressant. Malgré toutes les distances enclavantes qui caractérisent le rural kabyle, celui-ci affiche une évolution démographique et spatiale importante. L'enclavement n'est alors pas une fatalité et n'engendre pas nécessairement un exode rural. Toutefois, le dynamisme spatial ne signifie pas être désenclavé.

Dans cette situation complexe où s'entremêlent divers facteurs (dispersion et double dépendance aux ACL et au système de transport), l'analyse du système de transport nous a permis de cerner les carences fonctionnelles et organisationnelles, qui entravent l'accessibilité des villages kabyle. L'analyse des facteurs matériels et immatériels de ce système nous a montré que l'état du réseau allonge les distances temporelles et modifie, par conséquent, la perception des distances spatiales. Par une succession de ruptures et de désarticulations, les trajets se rallongent et se complexifient. À l'échelle communale, les villages dont l'accessibilité est mauvaise sont les villages lointains de l'agglomération chef lieu de commune (ACL) ; à plus grande échelle, l'éloignement du chef lieu de wilaya (la ville de Tizi-Ouzou) constitue un facteur décisif d'isolement. Par diverses mesures d'accessibilité, nous avons démontré que le réseau de transport engendre une périphéricité et la marginalisation de certaines zones.

À la fin de notre recherche, nous avons abordé un autre aspect du système de relations entre les agglomérations : les mobilités, l'offre de transport et la réglementation. Nous nous sommes interrogés sur le rôle de ces éléments dans l'ouverture du rural kabyle. Dans nos recherches de réponse à cette question, nous avons trouvé que ni l'offre ni la réglementation des transports ne constituent des éléments d'ouverture. Les véhicules mis à disposition de la population ne répondent généralement pas aux besoins de déplacement engendrés par la

fragmentation spatiale et par la dépendance fonctionnelle. Avec la souplesse relative de la réglementation, les « transporteurs » choisissent les lignes sur lesquelles ils veulent travailler. Par conséquent, les lignes rurales (inter-villages) sont désertées et l'offre est concentrée dans quelques ACL de communes. La desserte des villages marginaux est complètement fortuite. Seuls les transports « informels » offrent un semblant d'ouverture. Le déséquilibre d'affectation des véhicules ne reflète-t-il pas l'incapacité de l'État, représenté par les services des transports de wilaya, à gérer des problèmes plus profonds que l'attribution des autorisations de transport ? Le facteur organisationnel constitue donc un verrou supplémentaire dans la chaîne d'éléments qui enclave le rural kabyle.

À la lumière de ces résultats, nous proposons un modèle de la fermeture de l'espace kabyle (wilaya de Tizi-Ouzou).



Entre autre problème, l'isolement d'une grande partie de la population kabyle est dû spécialement à la dispersion des agglomérations sur un relief montagneux et à la défaillance du système de transport, pour mettre ces espaces en relation. À 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.

Aborder le concept d'enclavement par une approche systémique, à travers les facteurs de l'enclavement, révèle la complexité de cette notion et la délicatesse avec laquelle elle doit être manipulée. Car, dans une telle approche, le sens de ce concept est fortement imprégné de subjectivité. Si l'on arrive à dresser des indicateurs d'accessibilité, qui témoignent d'un état d'enclavement spatial, il est très difficile, sinon impossible, d'établir un barème pour l'enclavement cognitif.

Sur la base des éléments développés dans cette recherche, nous proposons une grille de lecture où figurent diverses combinaisons des facteurs de l'enclavement. Elle comporte une série de scénarios dans lesquels l'ouverture ou la fermeture d'un espace est différemment conditionné par les facteurs : géographique, économique et politique (idéologique et organisationnel).

Nous avons proposé deux états pour chaque facteur, l'un positif (+) pour l'absence de contraintes et l'autre négatif (-) pour leur présence. Contrairement à cette schématisation simplifiée, l'implication des facteurs peut prendre plusieurs graduations dans un même scénario. Dans notre configuration, un facteur est soit positif, soit négatif. Or, dans la réalité, ces conditions sont elles-mêmes assujetties à des appréciations subjectives de la part de tous les acteurs. Si nous arrivons à nous mettre d'accord avec ces acteurs sur la signification de la terminologie utilisée [(+) pour l'absence d'obstacles, et (-) pour leur présence], il n'en serait pas autant pour le sens du terme « obstacles ». Les frais de construction d'une route constitueraient un obstacle économique à beaucoup de pays en voie de développement. En revanche, ils ne posent aucun problème dans les pays du Nord.

Nous avons choisi quatre graduations de situation allant de l'ouverture à la fermeture complexe :

- Si trois facteurs sont positifs [3 (+)], la conséquence spatiale est une « ouverture », elle caractérise une situation qui ne nécessite aucun effort, cognitif ou matériel, pour l'accessibilité ;
- 2 (+) : « ouverture faible », répond à l'espace disposant de fortes possibilités d'ouverture mais qui nécessite une meilleure implication des acteurs publics et/ou privés²²² sur un seul facteur ;
- 1 (+) : « fermeture avec ouverture potentielle », correspond aux situations qui nécessitent des efforts sur deux facteurs ;
- 0 (+) : la fermeture est complexe, elle caractérise les espaces où des efforts sont nécessaires dans tous les domaines.

Grille de lecture de l'ouverture/fermeture d'un espace				
Facteurs	Géographique	Economique	Politique	Conséquences spatiales
Scénarios				
Scenario 1	+	+	+	Ouverture
Scenario 2	+	+	-	Ouverture faible
Scenario 3	+	-	-	Fermeture avec ouverture potentielle
Scenario 4	+	-	+	Ouverture faible
Scenario 5	-	-	-	Fermeture complexe
Scenario 6	-	+	+	Ouverture faible
Scenario 7	-	-	+	Fermeture avec ouverture potentielle
Scenario 8	-	+	-	Fermeture avec ouverture potentielle

© H.YESGUER.CIRTAI. UMR IDEES 6228 du CNRS.2008

En Grande Kabylie, la conjugaison des réalités géographiques, économiques, organisationnels avec l'héritage sociopolitique et culturel plonge cet espace dans une situation de fermeture complexe (scénario 5), où des efforts d'ouverture sont nécessaires sur tous les plans.

²²² L'État, les collectivités territoriales, les investisseurs privés, etc.

En conclusion, nous tenons à préciser que malgré cet enclavement complexe qui caractérise le rural kabyle, beaucoup de pistes d'ouvertures sont déjà perceptibles. Culturellement et politiquement, le projet d'ouverture que les représentants des Aarchs ont proposé au gouvernement, a été accepté dans sa majorité. Économiquement, la Kabylie recèle d'importants potentiels agricoles, touristiques et industriels.

Territorialement, les villages kabyles connaissent une dynamique remarquable. L'émergence de nouveaux lieux centraux (centralité économique) tend à atténuer le taux de dépendance aux ACL. Administrativement, le projet de wilayas déléguées serait en mesure de promouvoir de nouvelles ACL et de baisser de ce fait le rattachement aux anciennes centralités.

Quant au système de transport, maintenant que nous avons réussi à cadrer ses dysfonctionnements, nous sommes en mesure de projeter une continuité de nos recherches en nous focalisant sur l'étude d'ouvertures alternatives.

Annexes

- 1- Les entretiens
- 2- Lexique des mots techniques (selon la réglementation algérienne)
- 3- Lexique des mots étrangers
- 4- Liste des sigles utilisés
- 5- Liste des villes et villages de la wilaya de Tizi-Ouzou (par commune)
- 6- Textes législatifs et réglementaires algériens régissant l'activité des transports terrestres
- 7- Conditions et modalités d'exercice de l'activité de transport routier de personnes
- 8- Résumé du Rapport Issad sur les événements de Kabylie
- 9- Résumé du rapport de synthèse du séminaire de Yakourene (du 1er au 31 aout 1980)
- 10- État des lignes disponibles dans le cadre du plan de transport pour l'année 2004.
- 11- Les mouvements pendulaires de la population occupée
- 12- Flux migratoire inter-wilaya : wilaya de Tizi-Ouzou
- 13- Emploi par secteur d'activité (par commune).
- 14- Répartition spatiale de la population selon les strates urbaine et rurale
- 15- Evolution démographique intercensitaire
- 16- Offre de transport par communes et par agglomérations

Difficultés rencontrées lors des entretiens

Nos entretiens se sont déroulés dans la période d'avril –mai - juin 2005. Sous forme de questions semi-directives, les questions que nous avons posées étaient modifiées et adaptées selon les conditions dans lesquelles nos entretiens étaient effectués:

- la position hiérarchique et la nature du travail de notre interlocuteur ;
- son humeur ;
- le climat général dans lequel nous étions reçus ;
- le temps qui nous était accordé ;
- le degré et la nature du lien que nous avons avec notre interlocuteur ;
- etc.

Nous avons prévu deux types d'entretiens : le premier à l'échelle locale (dans la wilaya de Tizi-Ouzou) [questionnaire 1], le second au niveau central (les différents ministères) [questionnaire 2].

Le problème majeur que nous avons rencontré, lors de nos entretiens, était le climat général de méfiance dans lequel ces derniers s'étaient déroulés, notamment au niveau central. Aussi, invraisemblable que cela puisse paraître, nous n'avons réussi à poser aucune question du « questionnaire 2 ». En effet, nous étions face à l'une des situations suivantes :

Soit que nous n'étions pas reçus, comme au ministère de l'action sociale et de la solidarité nationale où, après une attente de plus de 3 heures, personne n'a voulu nous recevoir²²³. Le lendemain, nous étions interdits d'accès²²⁴.

Soit on nous a dirigés vers les directions de wilayas, comme c'était le cas du ministère des transports et du ministère travaux publics.

Soit nous étions reçus par les services de communications et d'informations, où les agents n'étaient pas habilités à nous répondre mais ils nous ont remis beaucoup de documentation et de statistiques (ministère de l'agriculture et du développement rural).

²²³ Absence de la personne habilitée à nous répondre.

²²⁴ C'était un mercredi après midi (14h00), on nous a gentiment expliqué que les locaux étaient quasiment vide et qu'il fallait revenir dimanche, jour de réception du public. (Le week-end en Algérie c'est les jeudis et les vendredis).

Ce problème se posait moins dans l'enquête au niveau local. En effet, nous n'avons interrogé que les personnes que nous connaissions²²⁵ ou qui nous étaient présentées par des connaissances communes²²⁶, ce qui a facilité les entretiens mais qui a également limité le nombre de personnes interrogés.

Malgré que le « questionnaire 1 » ne soulève que des problèmes liés au développement local et régional, les questions étaient souvent détournées par nos interlocuteurs. Aussi, ces derniers avaient systématiquement refusé qu'ils soient enregistrés ou nommés. Bien que nous prenions des notes, dans la plupart des cas nous avons uniquement enregistré les idées fortes sur lesquelles insistaient nos interlocuteurs.

Ayant conscience des limites de nos entretiens, nous avons compensé ce manque d'informations officielles par la pratique du terrain et par une série d'expériences, de mesures, d'observation rapprochée et d'entretiens officieux avec les habitants et les élus locaux. Mais malgré toutes les précautions que nous avons prises²²⁷, nous avons rencontré quelques mésaventures qui nous ont empêchées, par fois, de faire notre travail correctement²²⁸.

²²⁵ Notamment dans la direction des transports, dans la mairie d'Imsouhel, les comités des villages de cette commune, direction des travaux publics, direction de la santé, direction de l'action sociale, direction de la réglementation et des affaires générales.

²²⁶ Avant de visiter une commune (surtout celles que nous n'avons jamais visitées auparavant) nous prenions soins de contacter l'un de ses habitants pour nous faciliter les déplacements et pour nous servir de guide.

²²⁷ Nous nous déplaçons toujours avec un habitant de la commune en question, nous parlions kabyle et nous ne nous présentons pas comme doctorant d'une université française.

²²⁸ Nous citons comme exemple, la fois où nous étions suivi (pendant une trentaine de minutes) et interpellés dans la commune de Ait Chafaa, par des agents en civile, qui nous ont interrogés sur les raisons de notre présence et pourquoi nous prenions des photos. Aussi, les gens étaient parfois agressifs quant il s'agissait d'enregistrer ou de prendre des photos.

1- Les questionnaires

Questionnaire 1

Ce travail entre dans le cadre d'une thèse de doctorat en géographie, préparée au sein du laboratoire CIRTAI à l'université du Havre. Cette recherche s'intéresse au problème de l'enclavement des espaces ruraux dans la Kabylie, notamment dans la Wilaya de Tizi-Ouzou.

Afin de permettre à cette étude scientifique de s'effectuer dans les meilleures conditions, nous sollicitons votre entière collaboration.

1. D'après vous, quels sont les obstacles qui entravent le développement de la commune ?
2. On observe au même temps que la montée du chômage, une sous-exploitation des terres agricoles (que ce soit le travail de la terre ou l'activité pastorale) ; dans l'absence d'offre d'emploi dans l'industrie et dans le tertiaire, pourrait-on arriver à une redynamisation de l'agriculture ? et que faudrait-il pour le faire ?
3. Si l'Etat vous financerez trois projets de votre choix, que choisirez-vous (du plus important au moins important) ? [quels sont les projets dont vous avez le plus besoin ?]
4. Actuellement, comment vous vous accordez en l'absence de ces projets ?
5. Quelles sont les ressources dont dispose la région pour réanimer son économie ?
6. La dispersion des agglomérations (villages) ne constitue-t-elle pas une difficulté, de plus, pour le développement dont nous parlons depuis tout à l'heure ?
7. Quelles sont les agglomérations qui suscitent le plus de déplacements ?
8. Donc en quelques sortes, et peut être sans le vouloir, les citoyens dépendent de ces agglomérations, même indirectement ?
9. Cette situation de dépendance à une plus grande agglomération (la ville), n'a-t-elle pas renforcé ou créé des migrations, individuelles ou collectives ?
10. quelles sont les raisons principales de ces migrations selon vous ?
11. Parlons maintenant du réseau de transport : est ce que le réseau actuel est suffisamment dense pour accéder à toutes les agglomérations de la commune et à celles des communes avoisinantes ?
12. L'état des routes est un facteur très important pour la mobilité des personnes et des biens, et d'après mes constatations ce n'est pas toujours facile de circuler sur de telles pistes. A qui revient la tâche de l'entretien des voies ?
13. Je crois que même si le réseau était parfait, l'organisation du transport en tant que service reste un grand obstacle devant les personnes non-motorisées ; comment s'organise ce service dans votre commune ?
14. Vous sentez vous enclavés face à cette dépendance aux villes et au transport ?
15. La situation sécuritaire actuelle, ne freine-t-elle pas les transactions sociales en réduisant la mobilité des gens ?
16. Politiquement, avec tout ce qui se passe dans la Kabylie, comment réagit les habitants de la commune ?
17. Les ressources de la wilaya ne provenant, pratiquement, que des subventions de l'Etat, sont-elles (les ressources) affectées par le conflit politique actuel ?

Finalement pour terminer, récapitulons le tout sous deux questions : Quel est le problème qui pèse le plus sur votre région ? Et qu'elle en est la solution selon vous ?

Questionnaire 2

Ce travail entre dans le cadre d'une thèse de doctorat en géographie, préparée au sein du laboratoire CIRTAI à l'université du Havre. Cette recherche s'intéresse au problème de l'enclavement des espaces ruraux dans la Kabylie, notamment dans la Wilaya de Tizi-Ouzou.

Afin de permettre à cette étude scientifique de s'effectuer dans les meilleures conditions, nous sollicitons votre entière collaboration.

1. Selon vous quels sont les problèmes majeurs dont souffrent les zones rurales ?
2. Pouvez-vous me dire s'il y a des régions qui connaissent des problèmes particuliers ?
3. Qu'en est-il de la wilaya de Tizi-Ouzou ?
4. Que prévoit-on pour remédier à ces problèmes ?
5. Ces solutions sont-elles suffisantes ?

2- Lexique des mots techniques (selon la réglementation algérienne)

Transport :

- **Autocar (A.C)** : véhicule de transport offrant au moins 35 places assises.
- **Autobus (A.B)** : véhicule de transport offrant plus de 70 places dont des places debout.
- **Chaussée**, la partie de la route utilisée pour la circulation des véhicules.
- **Fourgon aménagé (F.A)** : véhicule offrant de 10 à 23 places assises. (Jusqu'en 2001, étaient aussi considéré comme fourgons aménagés les véhicules de 9 places de type J5, Trafic, Boxer, etc.).
- **Minicar (M.C)** : véhicule de transport disposant de 24 à 34 places assises.
- **Minibus (M.B)** : véhicule de transport disposant de 35 à 69 places dont place debout.
- **Route**, toute voie publique ouverte à la circulation des véhicules.
- **Voie**, l'une quelconque des subdivisions de la chaussée, ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules.
- **Transport informel** : appelé aussi (fraudeur, clandestin, khattafa, annaql assirri), tout transport à caractère lucratif effectué sans autorisation de la direction des transports.
- **Transports publics** : les transports effectués à titre onéreux pour le compte de tiers par des personnes physiques ou morales autorisées à cet effet.
- **Transports pour propre compte** : Les transports effectués par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs à l'aide de véhicules leur appartenant.
- **Transport terrestre** : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre, par route ou par voie ferrée, au moyen d'un véhicule approprié, des personnes ou des marchandises.

Aménagement du territoire

- **Agglomération** : village ou localité. Mais, selon l'office algérien des statistiques, « une agglomération est définie, par les services statistiques algériens, comme 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 ». Dans notre thèse le terme agglomération signifie village ou localité sans référence aucune à la taille, sauf quand c'est indiqué.
- **Agglomération chef-lieu (A.C.L)** : agglomération qui abrite le siège de l'Assemblée Populaire Communale (APC).
- **Agglomération secondaire (A.S)** : agglomération comprenant plus de cent (100) constructions et n'abritant pas un chef lieu de commune.

- **Agglomération urbaine** : l'espace urbain qui abrite une population agglomérée d'au moins cinq mille (5.000) habitants.
- **Commune** : Une commune peut comprendre plusieurs types d'agglomérations (chef lieu, secondaire, inter communale, et le hameau chef lieu de commune). Il existe des communes entièrement agglomérées, dépourvues de zone éparses (cas de plusieurs communes de la wilaya d'Alger). Inversement, on peut rencontrer des communes entièrement rurales (éparses) sans aucune agglomération (les communes de la Kabylie).
- **Constructions isolées** : Le reste des constructions de la commune, distantes des ces groupements (Agglomérations, Hameaux et Lieux-dits) de plus de 200 mètres sont des constructions isolées.
- **Hameau** : C'est un groupe de 10 à 99 constructions distantes les unes des autres de moins de 200 mètres. Si le hameau abrite le siège de l'APC, il est appelé hameau chef lieu (HCL)
- **Hameau chef-lieu (H.C.L)**: hameau abritant le siège de l'Assemblée Populaire Communale. Le hameau étant un groupement de constructions voisines les unes des autres de moins de deux cents (200) mètres et dont le nombre est supérieur à dix (10) et inférieur à cent (100).
- **Lieu-dit** : Le lieu-dit est un groupe de 2 à 9 constructions, distantes les unes des autres de moins de 200 mètres.
- **Petite ville** : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille (20.000) et cinquante mille (50.000) habitants.
- **Quartier** : partie de la ville délimitée sur la base d'une combinaison de données relatives à l'état du tissu urbain, de sa structure, de sa composition et du nombre d'habitants y résidant.
- **Ville** : toute agglomération urbaine ayant une taille de population supérieure à 5000 habitants et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles.
- **Ville moyenne** : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50.000) et cent mille (100.000) habitants.
- **Zone éparses** : C'est le territoire de la commune où l'habitat dispersé est dominant. Cette zone est délimitée par les limites administratives, elle contient de petits groupements d'habitat : les hameaux, les lieux-dits et les constructions isolées. Parfois la zone éparses est entièrement vide de constructions, c'est le cas de certaines communes du Sud du pays.

3- Lexique des mots étrangers

- **Adhroum (çoff)** : (mot berbère) entité sociale formés d'un nombre variable de Thakharroubth.
- **Akham** : (mot berbère) maison ou famille.
- **Amazigh** : (mot berbère) berbère (homme).
- **Amukran** : (mot berbère) ancien, dignitaire.
- **Anejmou'** : (mot berbère) assemblée ou réunion.
- **Aarch** : (mot mixte d'origine arabe) tribu.
- **Baladiyya** : (mot arabe) commune.
- **Bordj** : (mot arabe) fort, poste militaire
- **Daïra** : (mot arabe) circonscription administrative, correspondant aux regroupements de communes.
- **Djihad** : (mot arabe) théologiquement ce mot signifie « effort contre... ». Employé en temps de guerre, il prend le sens de « guerre sainte ».
- **Fellaga** : (mot arabe) terroristes (nom donné par l'armée française aux résistants algériens, pendant la guerre d'Algérie)
- **Hijra** : (mot arabe) l'exil.
- **Lamin** : (mot d'origine arabe) homme de confiance, souvent c'est le tenant de la caisse du village.
- **Loukil** : (mot mixte d'origine arabe) assistant du l'amin.
- **Médina** : (mot arabe) ville ancienne.
- **Melk** : (mot arabe) bien privé.
- **Moudjahidine** : combattants.
- **Oued** : (mot arabe) cours d'eau.
- **Souk** : (mot arabe) marché hebdomadaire.
- **Tajmaat** : (mot berbère) conseil représentant la collectivité.
- **Tamazight** : (mot berbère) berbère (féminin). Mais en général, ce mot renvoi à la langue berbère.
- **Tamen** : (mot berbère) mandataire, désigné par les fractions du village pour les représenter dans les réunions.
- **Tell** : (mot arabe) montagnes du Nord du pays.
- **Terres Aarch** : qui sont une propriété collective appartenant à toute la tribu.
- **Terres Beylik** : (mot turc) terres appartenant à l'État.
- **Terres Habous** ou Wakf : (mot d'origine arabe), appartenant aux institutions religieuses.
- **Terres Melk** : propriété individuelle appartenant à toute la famille, et gérée par le chef de famille
- **Thaddarth** : (mot berbère) village.
- **Thakherroubth** : (mot berbère) plusieurs familles, dont les membres possèdent un ancêtre commun.
- **Thamurth** : (mot berbère) pays, terre...
- **Tifinar** : (mot berbère) écriture berbère.
- **Tizi** : (mot berbère) col.
- **Wali** : (mot arabe) équivalent du préfet, est à la tête de la wilaya
- **Wilaya** : (mot arabe) circonscription administrative, correspondant au département français.

4- Liste des sigles utilisés

- **APC** : assemblée populaire communale.
- **ANSEJ** : agence nationale de soutien à l'emploi de jeunes.
- **CADC** : coordination des Aarchs, daïras et commune.
- **CC** : chemin communal.
- **CEM** : centre d'enseignement moyen.
- **CNER** : Centre National d'Etudes et de Recherches Routières, du Maroc.
- **CW** : chemin de wilaya.
- **DAS** : direction des affaires sociales.
- **DTW** : direction de transport de wilaya.
- **ENIEM** : entreprise nationale des industries de l'électroménager.
- **ENTV** : entreprise nationale de télévision.
- **EPH** : établissements publics hospitaliers.
- **EPSP** : établissements publics de sante de proximité.
- **FFS** : front des forces socialistes
- **FLN** : front de libération national.
- **IANOR** : institut algérien de normalisation.
- **IDA** : L'Association internationale de développement.
- **ISMME** : industrie sidérurgique, métallique, mécanique et électronique.
- **JORA** : journal officiel de la république algérienne.
- **JSK** : jeunesse sportive de la Kabylie.
- **MAK** : mouvement pour l'autonomie de la Kabylie.
- **MCA** : mouvement culturel amazigh.
- **MCB** : mouvement culturel berbère.
- **MIT** : moyens intermédiaire de transport.
- **MTLD** : mouvement pour le triomphe des libertés démocratiques.
- **ONS** : office national des statistiques.
- **PME** : petites et moyennes entreprises.
- **PRS** : parti de la révolution socialiste.
- **RGPH** : recensement général de la population et de l'habitat.
- **RCD** : rassemblement pour la culture et la démocratie.
- **RN** : route nationale.
- **SAU** : surface agricole utile.
- **UDRS** : union pour la défense de la révolution socialiste.
- **ZHUN** : zone d'habitat urbain normalisée.



الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية قوانين أوامر ومراسيم
قرارات مقررات . منشور . إعلانات وسلاغات

ABONNEMENT ANNUEL	ALGERIE	TUNISIE MAROC MAURITANIE	ETRANGER	DIRECTION ET REDACTION, SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT Abonnement et publicité : IMPRIMERIE OFFICIELLE 7, 9 et 13 Av. A. Benbarek. — ALGER Tél. : 65-18-15 à 17 — C.C.P. 3200-50 ALGER
	1 an		1 an	
Edition originale	100 D.A.		150 D.A.	
Edition originale et sa traduction	200 D.A.		300 D.A. (frais d'expédition en sus)	

Edition originale, le numéro : 2,50 dinars ; Edition originale et sa traduction, le numéro : 5 dinars. — Numéros des années antérieures : suivant barème. Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés. Prière de joindre les dernières bandes pour renouvellement et réclamation. Changement d'adresse : ajouter 3 dinars. Tarif des insertions : 20 dinars la ligne.

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX — LOIS, ORDONNANCES ET DECRETS
ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES
(TRADUCTION FRANÇAISE)

SOMMAIRE

DECRETS, ARRETES, DECISIONS
ET CIRCULAIRES

MINISTRE DE L'INTERIEUR
ET DES COLLECTIVITES LOCALES

Décret n° 84-365 du 1er décembre 1984 fixant la composition, la consistance et les limites territoriales des communes, p. 1472.

14 WILAYA DE TIARET (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Naima	Centre de Naima - Sidi Khalallah Bekhattet - Ouled Zouaï - Chouala - Ouled Bouzid - Ouled Attaya - Ouled Boukhalifa - El Abidet - El Khodhr - Zeriguet Ezzorg - Kedadra - El Houaoura - Ouled Menif - Ouled Mahiou - Chaaill - Chtouta 1 - Chtouta 2 - Ouled Bourouba - El Hmamet Bekhaitia - El Hessei - Maardjia - Kraïya
Medrissa	Centre de Medrissa - Ouled Djilali - Ouled Mebarek - Ouled Yahia - Ouled Dzair - Koulikhat - Belabta - Ouled Saoud - Hezilat - Ouled Boumediène - Abadla - Laghouat
Tousmina	Centre de Tousmina - Ouled Sid Ahmed - Bekhaled - El Ajaïz - Ouled Sid Ahmed - Bouabdellah - Kenancha - Bouazid - Khorissat - Ouled Hamra - Techaïche - Mehata - Ouled Sidi Aounallah - Ouled Sidi Benall - Djebabra - Ouled Sidi Abdelkrim - Ouled Sidi Aïssa - Ouled Belhia - Ouled Bouchoufa - Ouled Belmouedhène - Ouled Sid Ahmed - Attalate - Meharza - Parties des douars de Ouled Kaddour - Merzehatte partie sud - Khouattria
Chehaïma	Centre de Chehaïma et les douars de Ouled Sidi Khaled - Kaabra - Ouled Benhaouar
Si Abdelghani	Le Centre de Aïn Baadj ainsi que les parties nord des Ouled Kharoubi et Ouled Bourenane
Feidja	Le Centre de Feidja et les parties sud des Ouled Kharoubi et Ouled Bourenane - Aïn Benia

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Tizi Ouzou	Tizi Ouzou - Ville - Boukhalifa Thala Alam - Oued Fall (Rive Est) Redjaoua El Bor - Redjaoua Techt - Bouhinoun - Thala Manssour - Sidi Agad - Azib Ahmed - Taazibt - Taddart Tamokrante - Ait Mansour - Ait Hessane - Oumadene - Tassadort Aïn Meziab - Kemouda - Zarkoun (fraction Tizi Ouzou) Blamrane Tadart Oufella - Imazdatene - Taarkoubt - Ighil Ouberouak - Tighilt Ouhamza - Taazibt - Timizart Loghbar - Thala Atmane - Sikh Oumeddour - Rehahia - Tazmalt El Kaf - Tazmalt - Abid Chamlal - Kef Lahmar
Beni Zmenzer	Ait Anane - Akendjour - Ait Ouaneche - Melloul - Afedrik - Ait Lounes - Tighilt El Mal - Ighil El Mal - Iguelfane - Alma - Bou Assen - Ighil N'Ali - Ait Amrane
Beni Douala	Ait Ali Ouali - Ait Bouali - Ait Bou Yahia - Ait Idir - Ait Hellal - Amsiouene - Ighil Mimoun - Taboudrist - Taddert Oufella - Des Douala - Thala Kheïl - Tamaghoucht - Ait Mesbah - Icherdiouene Oufella - Icherdiouene Bouadda - Taguemount Oukerrouch - Béni Douala
Ait Mahmoud	Tagragra - Taguemount Azouz - Taourit Moussa - Tizi Hibet - Agouni Arous - Tizi N'Tlakht - Ait El Hadj - Timgnounine - Ait Khafam

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Beni Aissi	Aguemoun - Ighil Bouzerou - Tighzert - Thala Bounane - Tamaright - Tabarkoukt - Tazibt - Irahmounène
Draa Ben Khedda	Draa Ben Khedda - Ferme Tadoulmat - Mouldiouane - Bouyadif Iferhatene - Aïn Faci - Ighil Azougar - Oued Fall - Feraoun - Kherboucha - cité Bougdoura - Constructions éparses route Tleta
Assi Youcef	Aït Hidja - Aït Hagoun - Aït Bouchama - Aït Boudouala - Aït El Kacem - Aït El Hadj - Aït Houari - Tinekicht - Timessift - Aït Ouahi - Boukellal - Boudjala - Taddert Oufella
Mechtras	Mechtras Centre - Tazerout - Bouakala - Hasnaoua - Aït Ali Ouaiïssa - Tiguemi - Tadjmoumath - Tizi Ibaouène - Aïn Amar - Tighilt Bouhla - Tala Boumghar
Bou Nouh	Bou Nouh Centre - Tala Oulili - Mezaourou - Ikhelfounene - Merdja - Aourir - Amalou - Baali - Idjebaren - Tizi Meden - Tamalouts - Aït Kaanane - Tala Kheouf - Zarour - Aït Telha - Halouane - Tizi El Had - Chebaba - Ibouhatène - Bouzoula - Aït Si Ali - Tizi N'Cheriate - Ighil Anane - Oufella
Ouadhia	Ouadhia - Aït Abdelkrim - Aï Chellala - Tikiouacht - Taourirt - Abdellah - Adrar Amellal - Ighil Igoulmimene - Aït Berdjel - Aït Hellal - Taguemount El Djedid
Aït Bouadou	Aït Khalifa - Takherradjit - Tamkabou - Aït Ouel Hadj - Aït Irane - Aït Djema - Ibadissen - Aït Amar
Agouni Gueghrane	Tigri - Aït Amar - Aït Amara - Aït Ali Oukaci - Taguemount - Fazeka - Taourirt - Tighoza - Aït Ighil - Tafsa Boumad - Agouni Gueghrane - Aït Slimane - Aït El Kaïd - Azounène

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Tizi N'Tleta	Tizi N'Tleta - Tighoza Athmane - Ighil Imoula - Aït El Hadjali - Aït Ouahi - Aït Abeed - Maghzelmal Tassoukht - Ighil Naït Chila et Tadert Oufella
Aghribs	Aït Ouchène - Tamassit - Agraradj - Hendou - Imkhlef - Ibskrienne - Tazrouth - Timloust - El Hadhoud - Boudjellil - Taboudouch - Houbli - Lagachene - Ighil Mahni - Cheurfa - Bourzik - Ichekabene - Nador - Boubekeur - Aghribs - Adrar
Mekla	Mekla - Chaib - Djema Saridj - Mesloub - Agouni Bouafia - Aït Aïch - Aït Mansour - Aït Moussa - Amazoul - Tizi N'Terga - Maouya - Laghrous - Ighoufane - Mahmoud - Aït Mekki - Tigrine - Taourirt Aden - Tallouine - Lazib - Bouzahrir - Chaoula
Souama	Souama - Aït Zellal - Belghozli - Iguer Guedmimène - Bouatba Tigelt - Oumadhène - Aït Sidi Amar - Timtengal - Aït Sahnoun
Aït Kheillil	Megheira - Hadjadj - Bouyala - Agoulmimene - Tizi Bouamame - Tandelest - Bouachir - (Sahel) El Kelaa - Hicham - Aït Kheir - Lazib Naït Dib - Akerrou - Tizi Boumane - El Khemis
Yakouren	Yakouren Centre - Oulmou-tene - Iguer Atmane - Tlouidiouine - Begoub - Tinsaouine - Hadjadj - Tahgant - Tahnacht - Aït Hamza - Ibelaidène - Tizi Teghidet - Tamllht - Aït Bouhini - Ahmil Azrou - Beni Ghorbi - Chebel - Aït Aïssi - Tighilt Bouksas - Aït Aouma - Tougana - Boumansour - Iza
Akerou	Tifrit N'Aït L'Hadj - Tigrouine - Tigounatine - Azrou (Beni Flic) El Krar - Alma Guechtoum - Aït Boulimane - Kissoun - Agouni Mezaine - Imansouren - Alma Hellal

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Timizart	Souk El Had - Tikentert - Boudrar - Nezla - Village socialiste agricole Khocha - Agouni Ou Zaraz - Bouguedama - Ait Rabah - Ait Si Saïd - Tazemat - Tighilt - Boushel - Bouaïssi - Imasbahene - Abizar Iguenane - Ibazizene - Adjemat - Boukharouba - Tizi Bounoual - Iamrach - Imaloucène - Tighilt Ferhat - Ait Braham - Ibdache - Taouïnt - Ait Moussa - Almabouamane - Igherblenne - Berber - Ait Ahmed - Ait Gouret - Timizart - Mira
Ait Aggouacha	Aguemoun Izem - Ait Meraou - Ait Mimoun - Cheurfa El Misser - Ighil Tiguemounine - Agouni Bouslene - Ichridène - Ait Amara - Ait Hamou - Ait Mohand - Tassaft Guezra Yahlem - El Nisser
Ait Oumalou	Abouda Bouada - Abouda Oufella - Afernakou - Agouni Bouragh - Arous - Boudjeha - Ifnaïen - Issahnounène - Sidi Yakoub - Tablabalt - Thala T'Ziri Thanouarth - Tigrouïne - Ait Abdelkader - Taddert Bouada - Taddert Oufella - Taguemount - Ihaddaden
Beni Yenni	Ait Lahcène - Ait Larbaa - Agouni Ahmed - Taourirt Mimoun - Tighzert - Taourirt L'Hadjadj - Tansaout - Taourirt Inoulass - Khelf - Agouni - M'Draa
Irdjen	Oued Aïssi - Adeni - Bouleff - Thala Mahriz - Bousmahel - Ibahlal - Boudjellil - Tamazirt - Ait Helli - Ait Yakoub - Ait Hague - Ait Saïd Ouzeguen
Tizi Rached	Tizi Rached - Boushel - Tizena-guine - Takaats - Amalou - Ighil Oumchdal - Igounane - Belias - Cheraloua - Ikhribane - Thala Toulmouts - Taouint Oulkhrif - Laazib Cheraloua - Timezguida - Taboukert - Zarka - Taadja - Tala Amara - Agouni Djilbane - Imkhloufène - Tourkache

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Tigzirt	Tigzirt - Tifra - Azra - Tensa - Tamedecht - Taguemount - Thala Testane - Cheurfa - El Azaïb - Attouri - El Kelaa - Ouaroudjen
Mizrana	Mazer - Tibecharine - Thala Thoghraïst - Azroubar - Ait Saïd - Izerouil - Tarsift - Akhendouk - Arveth - Tamazirt Ourabah - Ait Iftène - Tizi N'Bouali - Thala Mimoun - Iguer Guirès - Outouba - GMV d'Agouni Goughrane - Tikiouach - Ouatouba
Sidi Namane	Sidi Namane - Bordj Sebaou - Kettous - Ouled Ouareth - Zimoula - Zeboudj Kara - Thala Mokar - Draa Khelifa - Bourdime - Bounhalla - El Kechrid - Mikeche - Aoulcha - Trafi - Imlaab - Litama - Mekhlaf - El Harcha - Zaouia
Tirmitine	Zerrouda - Behallil - Megdoul - Small Oukaci - Bahloul Yahia - Daheb - Azemmour ou Meriem - Laksar - Ighil Lazib - Aberane - Tazeroute - Taachach - Herrouka - Ourthi Bouakkache - Taddert Tamokrante - Tighilt N'Trahi - Bouarous - Taboukachaout - Larkoub - Zarkoul - Fraction Tirmitine - Menacera - Berkana - Izanouthen - Ighil Ouguemoun - Tagroudja - Ighil Boughloul - Taka Mohd Arab - Tirmitine
Maatkas	Ait Mahlout - Adjaba - Issoubaken - Iguaridem - Aneguah - Heddada - Bou Arfa - Ghendoussa - Ighil Isslouen - Mebane - Ait Hallima - Cherkia - Ait Ifrek - Ait Ahmed Ifrek - Ait Aïssi - Ouziane - Tizi Nenous - Thala Hamou - Bour Hamou - Yazithène - Cheurfa - Ait Ahmed - Ait Zaïm - Tadjlout - Ighil Zougaren - Tizi N'Tzouguart - El Vir - Takribt - Ighil Aouane - Berkouka - Aichaouiène - Souk El Khemis - Bouhamdoun - Afr Ait Ali - Ighil Bouaklane - Ighil Bouadhou - Ighil Bouadlane - Ighil Takdlibine - Tala Medda - Ait Mouh Mssai - Ait Mouh Dhakli - Thakblit
Souk El T'Nine	Agouni Boufal - Tighilt Mahmoud - Ait Izid - Ighil Boukadi -

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Souk El T'Nine (suite)	Sidi Ali Moussa - Izaouène - Taarkoubt - Ichaouadhène - Iguer Hamad - Ait Ali ou Mansour - Ait Ali ou Belkas - Ait Amar - Thala Ou Malou - Izouaghène - Amalou - Ait Ahjou - Moussa
Tadmaït	Ait Sid Smaïl - Ait Mamar - Hidoussa - Ait Saada - Tleta - Ait Khercha - Thala Malek - Ait Ouazedine - Ait Si Amar - El Medai - Igherblène - Azib Igherblène - Agouni Amrouche - Afir - Tizi Bouadou - Ait Hamou - Yañène - Tagueroucht - Ichakaïen - Bouzouyène - Kaf El Aogab
Tizi Gheniff	Tizi Gheniff Centre - Tala Mokrane - Ighil Oukeroul - Berrar - Tiachèche - Chabane - Saber - Lourika - Meddah - Bozetine - Benrejdal - Taoualit - Tazekritt - Azoumbi - Adila - Villag agricole socialiste - Cité Marako - Ouled Merlem - Berrah - Tamelaht - Tala Ouamar - Bendou - Tizi N'Dokart - Tagharbit - Boulaka - Yahlaoui - Bellili - Boudier - Gallèze Ibari - Attatla - Bas - Amichi - Attatla - Haut - Itibichène - Ait Slimane - Sanana Bas - Sanana Haut - Ait Boulkroun - Ait Amar - Ait Ali El Had - Tamelikecht - Ibouldjathen Abdallah
M'Kira	Tighilt Bougueni - Ivahrizène - Tighilt Oukerrouche - Talazit - Mahnouche - Ait Ali - Ighdavène - Iamrounène - Imlikchène - Ait Mouh Ouall - Taremant - (Taka Ait Ali) - El Hammam - Gaoua - Imhanden - Tamhanet - Tafergalt - Izlanène - Iakref - Ladachène - Ait Ouakli - Imlikchène Plaine - Chaouchi - Heddar - Tala - Acherine - (Ait Messaoud Bas) - Taka - Ait Taharount - Tamridjt - Ibeggachène - Harchaoue - Ait Tantast - Idouchouthen - Ait Aïssa - Ivouhamen - Ait Khelif - Tamdikt - Heddar - Tahchat - Ait Messaoud Haut - Djerrah - Hadakhar - Bouhadj - Iguedaizène
Oued Ksari	Oued Ksari - Tafoughalt Ait Attela - Imzoughen - Agouni

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Oued Ksari (suite)	Ahcène - Ait Moh Kaci - Ait Rahmoun - Lazaïb - Iouissaïdène - Tizi Guezgaren - Ighil El Bir - Ait Kaci Ouamar - Atela - Ait Ou El Hadj - Ait Moh Ou Kaci - Tizra - Aissi Imoulakh - Ioumaren - Illounissen - Rabets - Thachtoulne - Imanoutsen - Iramdanène - Ithadjamen - Ikherbane - Ighil Oukebil - Afir Ait Cherif - Tanougdaït Slimane - Tifaou - Hellil - Birrou - Ihissiten - Ait Sidi Ali - Ait Amar Moussa - Ait Ouacif - Ait Bou Abbous - Ibouhren - Imakrizène
Larbaa Nath Iraten	Larbaa Nath Iraten - Abouid - Adhouz - Affensou - Aguemoun - Agoulmime - Agouni T'gharmine - Ait Ali - Ait Attell - Ait Frah - Azouza - Bouhague - El Hammam - El Kantra - Ighil Guefri - Ighil Tazert - Imainserène - Imatoukène - Taguemount Bouffel - Taourirt Mokrane - Talouth - Taourirt Lala - Thansaouth - Tighilt El Hadj Ali - Taza
Azeffoun	Tidmimine - Ighil Amar Ouyahia - El Kelaa - Gherrou - Ighil Oumalou - Imedexène - Ighil Laghzer - Tizi Ihamziouène - Taguemount Boudrar - Iberhouène - Bezerka - Ait Quandous - Azib Sahel - Taincert - Boumellal - Agouni N'Rihane - Tifezouine - Keria - Idjanatène - Ait N'Eain - Tifrest - Cheurfa - Oufella - Cheurfa Bouada - Azib - Ateouarzik - Gourare - Abdèche - Kanis - Achouba - M'Letta - Tala Dib - Ait Illoul - Khebla - Issoumatène - Boumessaoud - Tlouldoulne - Ait Si Yahia Oufella - Ait Si Yahia Bouada - Oumadène - Ihanouchène - Ait Rahouna - Zitouna - Tazaghart - Taddert - Azeffoun - Yabèche - Tazaghart Ihouchène - Taguemount Gatache - Timlouka - Imouloukène - Aglouilde - Tazeboudjt
Ait Chaffa	Ait Chaffa - Djemaa - Ighil Iazouzene - Tafraout - Agoulmime Guighil - Taguemount Izamen - Ighil Ali Koudia - Ait Hammad - Ibdassen Oufella - Ibdassen Bouada - Ait Ali Ouabdellah - Igoudjdal -

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Aït Chaffa (suite)	Ichalalène - Oulkhoul - Aït Ali Oulmadi - Ighil M'Hand - Ibahrizène - Bouboudi - Boundji - Ighzer Mahcène - Tigrine - Lazib Naït Di Taguemount - Bouflane - Idjermoumène
Bouzuguen	Takoucht - Aït El Karne - Houra - Aït Ferrache - Ihatousène - Aït Ikhlef - Ihassoumen - Ahrik - Aït Kerache - Aït Salah - Aït Sidi Amar Ou El Hadj - Moula - Sahel - Taourirt Bouzeguène - Aït Mizare - Thizouyine - Aït Ikem - Ibekarène - Aït Saïd - Ibouyisfène - Tazerout - Koussa - Ighil Tiziboa
Beni Ziki	Iguer Mahdi - Amokrène - Iguer Amrane - Taourirt Bouar - Berkis - Agouni Filkane - Mansourah - Aït Ayadh - Boukhatar
Idjeur	Mehaga - Bouaoune - Tifrit - Ighil Bouklassa - Iguerssafène - Aït Aïcha - Ighraïène
Freha	Azrou - Aït Bouali - Ichariouène - Timerzouga - Tala Tegana - Adjarar - Tikharbine - Baagou - Melaghni - El Madjen - Taguerclit - Kahra El Hamri - Imzizou - Guendoul - Nezla - Tamda - (Tadoukart Ouedjidi) - Ikherbane - Fréha - Bouyza - Tidouirt - Igharblène - Lazib Bouhouil - Aït M'Hand
Zekri	Aïn N'siss - Azra - Tabarout - Taharout - Tala Boulmal - Terga - Hlouane - Timizart Hand - Bounamane - Tizerouine - Aguemoune - Agouni Aïssa - Elma Tegma - Ighil Makhlef - Tala Maala - Tighzert - Tabouda - Taourirt - Bou Saada - Ayadi - Magoura - Labant - Tala Iboudadène - Bougharèche - Amalou Tehrikt - Bouamara - Aït Tahar
Illoula Ou Malou	Aboulegghès - Agoussim - Aït Ali Ou Mohand - Aït Aziz Hdjeb - Ighil Gueltoumène - Lemsalla - Maraghna - Tabouda - Mezeguène - Aït Lahcène - Village agricole Igrib

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Draa El Mizan	Draa El Mizan Ville - Ouled Aïssa - Tazerout Centre - Tazerout Aouaoudha - Rouachda - Sidi Aïssa - Bezazoua El Koudia - Belouadi - Hedjar - Boulahya - Sanana - Ichoukren - Maamar - Dra Sached - Bouzouar - Hennia (Lainceur Kerouane) - Boufharma - Nedjar - Boulaya
Frikat	Bou Ighzer - Boussegassène - Aït Messaoud - Aït Haniche - Kalous - Beni Boumaza - Aït Ali Hellil - Mezrar - Aït Hakem - Aït Sidi Maamar - Iarbitène - Iah-louthène - Domaines Amirouche - Moussaoui - Yamani - Arbi - Zimouche - Ikhlef - Mezrara - Ihamdiouène
Aït Zaouïa	Aïn Zaouïa - Mechmel - Bou-Hamou - Laabid - Ibrohame - Lamrani - Azib Chikh - Tizi N'Teïest - Aït Amar Mouh - Aït Maamar - Aït Mouh Ou Saïd - Bouhoukal - Ighbrène - Iferhatène - Izemouche - Bouakache - Boumadène - Tizi Ameur - Iko-baine - Kantidja - Aït Bour Aboud
Boghni	Boghni Centre - Tirmitine - Ichlouache - Tisseline - Ouchallal - Ighil Anane (bas) - Taguemount - Ighzer N'Chebel - Ighveguène - Ihadrienne - Maala Aït Ali - Beni Kouffi - Elma - Besri - Ighil N'Bl - Tala Braham - Beni Mendès - Iouahlanène - Iaskren - Mahbane - Ath Moh Ouslimane - Azaghar - Amrous - Nidjilène - Aït Hamouda - Ilou-sathène - Taghzat
Aïn El Hammam	Aïn El Hammam Ville - Aït Sidi Saïd - Taourirt Menguélet - Ouarzen - Tamedjout - Outslid - Aït Allem - Ighil Bougueni - Aourni (Ammar Ou Saïd) Tihilt - Tazga Melloul - El Korar - Taskenfout - Azrou Kollal - Amrane - Agouni N'Testlent - Ouaghzen - Ouaislid - Aourir - El Karn - Tagounsa - Aït Aïssa Bouagache - El Kar Oufella - Aït Seddik

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Abl Youcef	Tizi Oumalou - Ichelben - Ouerdja - Ait Khelifa - Ait Adela - Tazerouts - Tabouchcent - Takhlidjt - Tiferdoud
Ait Yahia	Ait Hichem - Ait Mellal - Tagounits - Tafraout - Koukou - Taka Igoufai - Takana - Issendène - Ait Anteur - Ait Djebara - Ait Bouchtchour - Ait Mendil - Agouni Issad - Ait Ahmed - Ait Si Amara - Tala Bouafir - Ait Cherif - Ait Hamadouche - Ait Hela - Ait Daoud - Ait Boufarès - Ait El Hadj - Ihamachène - Igouras - Ait Zlri
Akblil	Ait Ouabane - Ait Djemaa - Ait Mislaiène - Ait Ouagour - Ait Hadda - Ait Laziz - Ath Bouzid - Ait Sidi Saïd - Akaoudj - Aourir Ouzemour - Beni Mahmoud - Ait Sellane - Ait Hamsi
Ouacif	Arbaa des Ouacif - Zahloune - Zoubga - Ait Abbas - Bou Abderrahmane - Tikidount - Tiklohout - Zaknoun - Ait Sidi Athmane - Tiguemounine - Tikichourt - Tikidhount
Ait Boumahdi	Ait Boumahdi - Ait Agad - Timghras - Ait Abdellali - Tiroual
Ait Toudert	Ait Toudert - Ait Ouïhlane - Agouni Fourrou - Tizi Mellal - Taguemount - Michrek - Ait Abdelouhed - Tigounsaft - Iguer Adloune - Tahachal - Necherak -
Iboudraren	Ait Eurbah - Tassaft Ouguemoun - Ait Ali Ouharzoune - Ighil N'Sedda - Bouadnane - Tala N'Tazert - Ighil Bouamas - Darna - Ait Allaoua
Yattafen	Ait Daoud - Ait Saada - Tazaghart - Ait Moussa - Souk El Had
Iferhounène	Tirourda - Ait Atsou - Soumeur - Lazib - Ait Arbi - Iferhounène - Tikilsa - Ait Hamou - Ait Idrir Ouall - Ait El Mansour -

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Iferhounène (suite)	Ait Ali Ou Yahia - Iberber - Menia - Imzouagh - Taourirt Ali Ou Naceur - Bouaïdel - Ihekhedachen - Ahdouch - Béchar - Ait Enzar - Ait Yha - Aneur - Ait Saci - Ibelkissène - Ait Yahia Ouamar
Imsouhel	Ait Ouatas - Boumessaoud - Tizi Guifrès - Boulmaïz - Kerrouch - Ahfir - Tizi Boufied - Ait El Bachir - Ait Youcef Ou Ali - Ait Meddour - Askeur - Iguer Lakrar - Tanalt - Ighil - Iguoulmimène
Ihiliten	Tizi Taourirt Amrous - Iguefilen - Ait Aïssa Ou Yahia - Azrou - Tifilkoult - Taghzout - Ait Sider - Iheddaden - Ait Adela - Zoubga - Souk El Had - Takhlit El Khadir
Azazga	Azazga centre - Tala Oukouchach - Tadert - Agouni Guizane - Ighil Bouzel - Imlel - Tizi Bouchène - Tirsatine Ouarkik - Boubroun - Ait Ali - Tinsouine - Flikki - Cheurfa - Tinkicht - Ait Bouada - Rabta - Hendo
Ifigha	Ifigha - Tala Gala - Ihessanène - Bakénou - Ihlalène - Ighil Tizi Tabourt - Aourir - Achallam - Hidous - Moknéa
Ouaguenoun	Djebba - Chalaouati - Agouni Ouzarar - Agouni Bougdal - Tikoubain - Kechabna - Boudchicha - Azib Ouhammad - Tiaouinine - Ihdikouène Oufella - Amalou - Alma Loucif
Boudjima	Isseradjén - Boudjima - Afir - Yafadjén - Ichtouanène - Tikaa-tine - Ighzer Nekba - Agouni Ou Fekous - Tarihant - Ivalitène - Ait Hamidouche - Ait Amar Moussa - Thala Teghla
Djebel Aïssa Mimoun	Akaoudj - Akhrib Azza - Dhalouth - Boussouar - Timizart Boualim - Imkachren - Menaem - Ait Khelfats - Tizi Tekharoubt - Igounane Aneur - Timell - Ikhe-loulène - Oumlil - Mendjeh - Ait Braham - Agharmiou - Asma - El Kelaa - Tala Gahia - Agouni Taga - Tahanouts - Ighil Bouchène - Tizi Tzoubart

15 — WILAYA DE TIZI OUZOU (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Iflissen	Taksebt - Sidi Khaled - Tala N'Chebiha - Taourirt Yarbache - Iguer N'Sar - Tiguertala - Idjaad - Aït Youcef - Tizi Tamleit - Ifalkane - Iknache - Taguerçift - Aïfane - Ihadadène - Ighil Ighès - Aït Yacine - Icheboubène - Ouanas - Takhamt Lalem - Boukellal - Aït Si Ali - Iguernsalem - Arbi - Laach Oufalkou - Boumaghis - Tassenant - Issenadjène - Aguemoun - Ighil Boussouel - Issoukane - Taourirt Zouaou - Imessounène - Adrar - Timilène
Makouda	Agouni Bouaklane - Aït Ouazen - Ihassounène - Illilane - Issiakhène - Izeroukène - Maachera - Tarbent - Tazibt - Tazart - Tighilt N'louh - Tigoulmamine - Aït Allahoum - Aït Farès - Agouni Hamiche - El Maden - Ibakoukène - Izaichène - Ichikar - Ioulaine - Makouda - Stita - Tamiste - Tinekachine - Tassedart - Hadouda - Semghoune - Tigounatine - Icheriouen - Aïn Larbaa

16 — WILAYA D'ALGER

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Alger Centre	Point de départ : Halles aux poissons (pêcherie), quai n° 3 ; on longe la clôture du port jusqu'à la passerelle piétonne pour aller vers l'ascenseur de la RSTA, en traversant le boulevard Zirout Youcef et prendre la rue Kansantini Rachid, puis la rue Ali Boumendjel, rue Debbih Chérif jusqu'à l'avenue Taleb Mohamed pour remonter celle-ci jusqu'à la rue Goethe ; on suit la rue Goethe jusqu'au chemin Moullard qu'on traverse pour rejoindre la rue Gharbi Saïd, prolongée par la rue Aknouche Moussa, pour couper le chemin Sfindja et ressortir au niveau de la douche du boulevard Colonel Bougara qu'on descend jusqu'à la place Addis Abéda, pour redescendre la rue Franklin Roosevelt, pour

16 — WILAYA D'ALGER (Suite)

COMMUNES	Consistance et composition territoriales
Alger-Centre (suite)	traverser par les escaliers au niveau du ministère des travaux publics ; on suit la rue Didouche Mourad, la rue du Pérou, descendre la rampe Gherbi Salah pour inclure toutes les installations portuaires jusqu'en face du Jardin d'Essai.
Sidi M'Hamed	Passerelle avenue de l'ALN, puis le passage souterrain des halles centrales ; on traverse la rue Hassiba Ben Bouali pour rejoindre la place Sahnoun Athmane en passant par la rue Bouguerfa Mohamed ; on suit le boulevard Rouchaï Boualem jusqu'à la rue Belouizdad qu'on longe jusqu'à l'intersection avec la rue Taglit Abdelkader pour rejoindre la rue Zekkal Mohamed, en passant par la rue Tebessi Larbi, la rue Midjoun Mohamed, rue Baghdadi Tayeb, rue Abour Azzedine ; on remonte le chemin Zekkal jusqu'à l'intersection avec le boulevard des Martyrs qu'on longe jusqu'à l'avenue Soudani Boudjemaâ, puis Place Addis Abéba, Franklin Roosevelt, en traversant les escaliers en face du ministère des travaux publics ; on descend la rue Didouche Mourad, rue Ferroukhi, place du Pérou, rue Gherbi Salah, rue Bouzérani Mohamed, puis on longe la rue ex-Gao, clôture du port jusqu'au point de départ
Bir Mourad Raïs	Point de départ : Croisement de la rue Saïdi Mohamed Saïd que l'on longe jusqu'à la rue des Frères Benali (école primaire, maison de jeunes et bibliothèque intégrés à B.M.R.) et ressortir par le talus sur la place de B.M.R. et inclure l'îlot de l'avenue Mohammedi (carrefour de la place des Martyrs B.M.R.). On empreinte la rue Okil Hadj jusqu'au premier escalier Oukil Hadj, suivre tout le long du talus pour aboutir à la rue Sir Jacob, pour rejoindre l'avenue des frères Bouadou, prolongée par l'avenue Belkacemi Mohamed que l'on suit jusqu'à sa jonction avec la rue Marcello Fabri ; on remonte le talus situé entre la cité Diar El Afia et le lotissement « Les Sour-

6- Textes législatifs et réglementaires algériens régissant l'activité des transports terrestres

(Source : Ministère des transports. Direction des transports terrestres (DTT). Guide sur l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Document interne. Juillet 2007.

Lois et ordonnances :

Loi n° 90-35 du 25 décembre 1990 relative à la police, la sûreté, la sécurité, l'usage et la conservation dans l'exploitation des transports ferroviaires. (JO n°56 du 26 décembre 1990).

Loi n° 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. (JO N° 44 du 08 août 2001).

Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. (JO n° 46 du 19 août 2001).

Loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.(JO n° 72 du 13 novembre 2004).

Décrets exécutifs :

Décret exécutif n° 89-22 du 7 mars 1989 portant création de l'institut supérieur de formation ferroviaire (I.S.F.F). (JO n° du 8 mars 1989).

Décret exécutif n° 90-391 du 1er décembre 1990 portant transformation de la nature juridique et statut de la Société Nationale des Transports Ferroviaires (S.N.T.F). (JO n°54 du 12 décembre 1990).

Décret exécutif N° 93-348 du 28 décembre 1993 définissant les règles relatives à la sécurité de l'exploitation des transports ferroviaires. (JO n° 87 du 29 décembre 1993).

Décret Exécutif n° 03-261 du 23 juillet 2003 portant composition, attributions et fonctionnement du conseil national des transports terrestres, du comité technique interministériel de transport de matières dangereuses et de la commission de sanctions administratives de wilaya. (JO N° 46 du 30 juillet 2003).

Décret exécutif n° 03-452 du 01 décembre 2003 fixant les conditions particulières relatives au transport routier de matières dangereuses (JO N° 75 du 07 décembre 2003).

Décret exécutif n° 04-381 du 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière. (JO n°76 du 28 novembre 2004).

Décret exécutif n° 04-415 du 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. (JO N° 82-2004 du 22 décembre 2004).

Décret exécutif n° 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes. (JO n° 82-2004 du 22 décembre 2004).

Décret exécutif n° 04-417 du 20 décembre 2004 fixant les conditions relatives à la concession de la réalisation et/ou de la gestion des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par route. (JO n° 82-2004 du 22/12/2004).

Décret exécutif n° 05-473 du 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises. (JO n° 81-2005 du 14 décembre 2005).

Décret exécutif n° 05-256 du 20 Juillet 2005 portant création de l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires. (JO n° 52 du 26 juillet 2005).

Décrets :

Décret n° 88-128 du 28 juin 1988 portant approbation de la convention entre l'Etat et la société nationale des transports ferroviaires (S.N.T.F) (JO n° 26 du 29 juin 1988).

Arrêtés interministériels :

Arrêté interministériel du 02 novembre 2000 relatif au transport routier des matières solides inflammables, matières inflammables spontanément, matières qui, au contact de l'eau émettent des gaz inflammables. (JO N° 21 du 11 avril 2001).

Arrêtés :

Arrêté du 22 décembre 1990 portant approbation du cahier des clauses générales fixant les charges et sujétions de service public de la société nationale des transports ferroviaires. (JO n° 04 du 23 janvier 1991).

Arrêté du 28 janvier 1992 portant tarification des transports de voyageurs et de marchandises assurés par la société nationale des transports ferroviaires. (JO n° 25 du 1 avril 1992).

Arrêté du 18 juillet 1992 modifiant l'arrêté du 29 avril 1991 fixant la composition du conseil d'administration de la société nationale des transports ferroviaires (S.N.T.F). (JO n° 65 / 9 septembre 1992).

Arrête du 15 juin 1992 fixant les conditions applicables aux citernes du transport des hydrocarbures (JO n° 35 Année 1993).

Arrêté du 20 avril 1998 fixant la composition et les missions de la commission d'enquête administrative en matière d'accident et d'incident ferroviaires. (JO n° 27 du 3 mai 1998).

Arrêté du 10 juin 2000 déterminant les conditions de création, de suppression, de classement et d'équipement des passages à niveau ainsi que les modalités de leur exploitation. (JO n° 44 du 23 juillet 2000).

Arrêté du 22 juillet 2006 définissant les modèles-types des documents liés à l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. (JO n° 05 du 17 janvier 2007).

Arrêté du 22 juillet 2006 définissant les modèles-types de l'agrément des auxiliaires de transport routier de marchandises et de la carte d'inscription au registre des auxiliaires de transport routier de marchandises ainsi que les modalités de tenue de ce registre. (JO n° 05 du 17 janvier 2007).

Arrêté du 7 novembre 2006 définissant les caractéristiques et les modèles-types des registres des transporteurs publics de personnes et de marchandises ainsi que des cartes d'inscription à ces registres (JO n° 26 du 22 avril 2007).

Circulaires :

Circulaire n93- 01 -DTT- SDCTTM- 21 du 02 février 1993 relative aux autorisations de transit et de circuler sur le territoire national délivrées à des véhicules immatriculés à l'étranger.

Circulaire n°035 du 28 janvier 2001 fixant les modalités d'application des dispositions relatives aux conditions d'exercice des activités de transport routier de voyageurs et de marchandises.

7- Conditions et modalités d'exercice de l'activité de transport routier de personnes

1- Service régulier

Conditions d'accès :

L'accès à l'exploitation de services réguliers de transports public routier de personnes est ouvert à toute personne morale ou physique de droit algérien remplissant les conditions ci-après :

- Etre âgé de plus de dix-neuf (19) ans ;
- Jouir de ses droits civils et civiques ;
- Justifier d'une formation professionnelle dans le domaine des transports ;
- Disposer en toute propriété ou en leasing de moyens de transport routier de personnes appropriés en rapport avec l'activité ;
- Disposer en propriété ou en location d'installations et d'équipements appropriés en rapport avec l'activité.

Dossier à fournir :

Le postulant à l'exercice de l'activité de transport public routier de personnes doit adresser son dossier à la Direction des Transports de la Wilaya territorialement compétente, contre accusé de réception. Ce dossier est constitué des pièces suivantes :

a. Pour les personnes physiques :

- Une demande qui doit mentionner l'état civil, le domicile du demandeur ainsi que son adresse professionnelle ;
- Copie de la carte grise du ou des véhicules à exploiter ;
- Copie du procès-verbal de contrôle technique en cours de validité du ou des véhicules à exploiter ;
- Extrait du casier judiciaire (bulletin n° 3) de moins de trois mois ;
- Une Justification de l'aptitude professionnelle dans le domaine des transports.

b. Pour les personnes morales :

- Une demande qui doit mentionner la dénomination sociale, la forme juridique, l'adresse du siège social ainsi que l'état civil et le domicile du représentant légal habilité à présenter la demande ;
- Copie de la carte grise du ou des véhicules à exploiter ;
- Copie du procès-verbal de contrôle technique en cours de validité des ou des véhicules à exploiter ;
- Un extrait du casier judiciaire (bulletin n° 3) de moins de trois mois du représentant légal;
- Les statuts de la personne morale ;
- L'ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et/ou le gérant, à moins que ceux-ci ne soient statutaires ainsi que leur acte de naissance ;
- La justification de l'aptitude professionnelle dans le domaine des transports du propriétaire ou du gérant statutaire.

2- Service occasionnel

- Les services occasionnels au niveau national et international sont exécutés par des transporteurs exploitant des lignes régulières à l'aide de véhicules appropriés, sous réserve pour ceux-ci de satisfaire aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur dans le pays d'accueil.
- L'exécution de ces services est soumise à autorisation.
- La demande d'autorisation de transport occasionnel doit être adressée à la Direction des Transports de la Wilaya au minimum 15 jours avant la date d'exécution du service.

- La demande accompagnée de la liste des voyageurs et des copies de la carte grise et du procès-verbal de contrôle technique en cours de validité du ou des véhicules à exploiter doit préciser l'itinéraire, le cadre et la durée d'exécution du service ainsi que l'organisme bénéficiaire.

3- Services privés

La demande d'exploitation d'un service privé doit être adressée à la Direction des Transports de la Wilaya territorialement compétente, accompagnée des pièces suivantes :

a. Pour les personnes physiques :

- Copie de la carte grise du ou des véhicules à exploiter et de l'acte notarié de louage (en cas de location) ;
- Copie du procès-verbal de contrôle technique en cours de validité du ou des véhicules à exploiter ;
- Copie de la convention liant le transporteur à l'organisme ou l'institution bénéficiaire, le cas échéant.

b. Pour les personnes morales :

- Copie de la carte grise du ou des véhicules à exploiter ou de l'acte notarié de louage (en cas de location) ;
- Copie certifiée conforme du procès verbal de contrôle technique du véhicule utilisé ;
- Copie de la convention liant le transporteur à l'organisme ou l'institution bénéficiaire, le cas échéant ;
- Les statuts de la personne morale.
- L'ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et/ou le gérant, à moins que ceux-ci ne soient statutaires ainsi que leur acte de naissance.

4- Durée de validité des autorisations

- L'autorisation d'exploitation des services réguliers est valable pour une durée de trois (03) ans renouvelable.

Elle est personnelle, précaire, révocable, intransmissible, incessible et ne peut faire l'objet, sous peine de retrait, d'aucune forme de location.

- L'autorisation d'exploitation des services occasionnels est délivrée au voyage.
- L'autorisation d'exploitation des services privés est valable pour une durée de trois (03) ans renouvelable lorsqu'ils sont exécutés à l'aide de moyens détenus en propre compte. Si ce même transport est exécuté à l'aide de véhicules de location, la durée de l'autorisation est égale à celle du contrat de location.

8- Résumé du Rapport Issad sur les événements de Kabylie

Rapport préliminaire de la Commission, dirigée par le professeur Issad, mise en place par l'État algérien pour enquêter sur les "événements" de Kabylie du Printemps 2001.

Rapport préliminaire de la Commission nationale d'enquête sur les événements de Kabylie. (Juillet 2001) Publié par Alegria Interface, 27 juillet 2001

I - Introduction II - Les dégâts humains III - Les événements déclenchant IV - L'utilisation des munitions de guerre V - Les mises en garde VI - Les témoignages VII - La presse Conclusion

I - Introduction

Le 18 avril 2001, un jeune lycéen de 19 ans, Guermah Massinissa, reçoit dans le corps, à l'intérieur des locaux de la Brigade de gendarmerie de Béni-Douala, et d'après le rapport d'autopsie, trois des six balles de kalachnikov tirées en rafale par le gendarme Mestari. L'une des balles tirées a blessé un autre gendarme qui se trouvait à proximité.

Le jeune Guermah fut admis à la polyclinique de Béni-Douala, puis à l'hôpital de Tizi-Ouzou pour les premiers soins. Devant la gravité de ses blessures, il fut transféré à l'hôpital Mustapha à Alger. Il devait y décéder le 20 avril 2001 à 8h15.

Le 22 avril 2001, à Oued Amizour, dans la wilaya de Béjaïa, trois membres d'un groupe de collégiens, se dirigeant vers le stade en compagnie de leur professeur de gymnastique, sont interpellés par les gendarmes, dans des conditions irrégulières.

L'inhumation du jeune Guermah Massinissa, le 23 avril, devait donner lieu à des émeutes en série. Entre-temps, la gendarmerie rend public un communiqué dans lequel elle déclare que le défunt avait été interpellé "suite à une agression suivie de vol". Le ministre de l'Intérieur reprend la fausse information et déclare que la victime était un "délinquant de 26 ans" ; mais lors d'une conférence de presse le ministre reçoit un bulletin scolaire duquel il résulte que le jeune Guermah était en fait un lycéen.

Les deux bavures, aggravées par les fausses déclarations des autorités, que les populations considèrent comme diffamatoires pour la victime décédée, devaient donner lieu à une série d'émeutes dans les wilayas de Tizi-Ouzou et Béjaïa, et atteignent les wilayas limitrophes de Bouira, Sétif et Bordj Bou Arréridj.

Le mercredi 2 mai 2001, le professeur Mohand Issad était chargé par Monsieur le Président de la République d'entreprendre une enquête sur ces événements et lui donne toute latitude pour composer une commission ad hoc, mener les investigations comme il l'entendait, demander tout document et entendre toute personne qu'il jugera utile.

Le professeur Issad se mit en devoir de constituer la Commission d'enquête, pour une mission qui s'annonçait extrêmement difficile. Il entreprit des contacts. Il sollicita les uns, reçut l'offre spontanée d'autres. Il essuya quelques refus. Au bout d'une quinzaine de jours, une commission d'enquête était constituée, dont la liste est jointe en annexe, composée essentiellement d'avocats, d'enseignants de droit, de magistrats et de membres de la société civile, issus de toutes les régions du territoire national.

Une première réunion plénière fut tenue le 16 mai 2001 dans les locaux aménagés pour la Commission au siège de la cour suprême, à l'effet de dégager les axes d'investigations.

Immédiatement, se sont imposés les axes de recherche suivant :

- déplacement sur le terrain et audition de témoins,
- exploitation de la presse,
- exploitation de documents que le président devait solliciter des services concernés, soit le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Justice, la Direction générale de la Sûreté nationale, la Gendarmerie nationale, le Département des renseignements et sécurité du ministère de la Défense nationale, des wilayas concernées et groupements de gendarmerie de Tizi-Ouzou et Béjaïa.

Deux groupes furent constitués à l'effet de se rendre, l'un dans la wilaya de Tizi-Ouzou, sous la direction du bâtonnier Mahi Ghouadni, l'autre dans la wilaya de Béjaïa, sous la direction du bâtonnier Abdelwahab Benabid. Un troisième groupe devait rester à Alger, sous la responsabilité du professeur Issad.

Les groupes de Tizi-Ouzou et de Béjaïa ont accompli leur mission et rédigé des rapports. Le groupe resté à Alger réceptionna les documents qu'il a reçus des ministères de la Justice et de l'Intérieur, des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Bordj Bou Arréridj et Sétif, de la Direction générale de la Sûreté nationale et du Commandement de la Gendarmerie nationale.

Au retour des groupes qui se sont déplacés à l'intérieur du pays, cinq groupes de travail devaient de nouveau être constitués pour une exploitation plus poussée des données et des documents recueillis. Ces groupes furent placés sous la responsabilité respective de MM. Zekri, Ghouadni, Meziane, Benabid et Issad.

II - Les dégâts humains

1) - Dans un état nominatif des citoyens décédés, dressé par le ministère de l'Intérieur pour la période du 22.04.2001 au 28.04.2001, il ressort les chiffres suivants : 13 décès pour la wilaya de Béjaïa, 26 pour la wilaya de Tizi-Ouzou, 1 pour la 45 décès et 491 blessés parmi la population.

Au 11 juin 2001, le nombre de décès s'élevait à 55 parmi la population et un parmi les gendarmes, mort accidentellement par électrocution.

En revanche, et du 11 mai au 11 juin 2001, le nombre de blessés par balles passait pour les cinq wilayas (Tizi-Ouzou, Sétif, Boumerdès et Bouira) de 190 à 305. Le nombre des "autres blessés", qui était de 301 au 12 mai, n'est pas indiqué dans l'état établi au 11 juin.

2) Des blessés par balles et des morts, du 18 au 28 avril 2001, en Kabylie (document arrêté au 3 juillet 2001)

État numérique global des personnes décédées et blessées lors des manifestations du 22 au 28 avril 2001. Annexe 2. Ce document comporte deux tableaux, reproduits ci-dessous : En ne prenant en compte que le total des blessés par balles de l'ensemble des wilayas concernées, Total décédés : 51 Total blessés par balles : 218 Total autres blessés : 900 Citoyens, total décédés : 50 Citoyens, total blessés par balles : 217 Policiers, total blessés : 416 Gendarmes, total blessés : 181 Citoyens, total autres blessés : 304 Gendarmes, total décédés : 001 (électrocution) Policiers, total décédés : 000

3. Evaluation de l'importance et de la localisation des blessures. Elle ne porte donc que sur une partie de l'ensemble des décès répertoriés. Cependant, le nombre des dossiers exploitables (44) par rapport à l'ensemble des décès (51) permet une appréciation significative. Cette évaluation n'a été possible qu'à partir des comptes-rendus de nécropsies exploitables.

Les débris de projectiles qui ont pu être aperçus sur certaines chaînes de télévision, évoquent - malgré la brièveté des images - la probabilité de fragments de la chemise en laiton des projectiles ordinaires des armes de guerre en usage. D'autres ont soupçonné l'utilisation d'armes de grande précision (fusils à lunette). Ces armes font naturellement partie de l'arsenal des forces spéciales, destinées notamment à la neutralisation des preneurs d'otages. Elles ont pu être observées dans notre pays, en particulier sur les lieux de certains barrages de contrôle. Mais les soupçons exprimés par certains de l'utilisation de ces armes et de leurs munitions spéciales ne peuvent être, à ce jour, ni infirmées ni confirmées. Nous ne disposons en effet d'aucun témoignage précis, ni d'aucun élément de preuve matérielle.

3.1 - des munitions de guerre

1 - Pendant la période considérée, les blessés par balles l'ont été par des munitions de guerre. 2 - Les blessures infligées correspondent à ce que l'on attend de ce type de munition. 3 - L'absence de tout document d'expertise (autre que celui de Guermah), d'indice matériel ou d'image radiologique, ne permet - eu aucun cas - de définir avec précision le type exact de l'agent vulnérant. 4 - Nous avons une expertise balistique (Guermah) qui affirme que les orifices de sortie des balles AK 47 peuvent avoir un diamètre de plus de six centimètres. 5 - Le nombre des morts paraît considérable, par rapport au nombre total des blessés par balles dans les mêmes conditions de lieu et de temps. 6 - Les morts ont été le plus souvent immédiates ou très rapides. 7 - La plupart des morts ont été touchés dans les parties vitales les plus fragiles, situées dans la partie haute du corps humain (au-dessus du sixième espace intercostal) et qui laissent peu de chances à une thérapeutique, fut-elle pratiquée d'extrême urgence. 8 - La grande proportion de ces localisations mortelles paraît difficilement imputable au hasard de la dispersion des projectiles. 9 - Moins grande est la proportion des blessés au ventre, la mort survenant alors malgré les efforts thérapeutiques. 10 - L'importance des morts civiles par armes à feu resterait considérable s'il s'était agi d'un combat opposant deux belligérants combattant à armes égales.

III - Les événements déclenchants

I - Affaire Guermah Massinissa :

1) Le 18 avril 2001 à 18h30 quatre jeunes gens se présentent à la brigade de gendarmerie de Béni-Douala pour y déposer plainte à l'encontre d'un groupe d'autres jeunes gens pour agression et vol à hauteur du lycée situé à 200 m de la Brigade.

2 - le jeune Guermah Massinissa est décédé le 20 avril 2001 à l'hôpital Mustapha des suites de ses blessures.

3 - Affaire de Oued Amizour : Le dimanche 22 avril 2001, à 10h30 trois collégiens de Oued Amizour, faisant partie d'un groupe conduit par leur moniteur de sport, sont interpellés et conduits à la brigade de gendarmerie locale, motif pris d'outrage à l'encontre des gendarmes de la brigade.

IV - L'utilisation des munitions de guerre

I - Les faits Dans un message du 25 avril 2001 (2001/363), émanant du chef de la division de la Sécurité publique/Commandement Gendarmerie nationale, et adressé aux commandants régionaux de la 1 et 5 « pour action », et aux commandants des groupements de wilaya de la sécurité de Tizi-Ouzou et Béjaïa « pour action » également, et signé du colonel Maameri Ahmine, on lit :

« Dans le cadre des opérations de rétablissement de l'ordre public qui se déroulent dans vos circonscriptions respectives, il est rappelé que les munitions de guerre doivent être retirées aux personnels agissant en opération de maintien de l'ordre. Ces mesures doivent être strictement observées ».

Ce message semble être un rappel d'instructions antérieures. Il est adressé selon toute vraisemblance à 21h 15. S'il avait été immédiatement exécuté compte tenu de son caractère impératif et de son urgence, cet ordre aurait permis d'éviter les sept morts survenues le lendemain 26 avril dans la wilaya de Béjaïa, très certainement les 8 morts constatées dans la wilaya de Tizi-Ouzou le 27 avril 2001, et les 16 autres constatées le 28 avril toujours dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

II - Le droit Aux termes de l'article 99 de la loi 90/09 du 7 avril 1990, « le wali peut, lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, faire intervenir les formations de police et de Gendarmerie nationale implantées sur le territoire de la wilaya par voie de réquisition ». Les dispositions édictées par l'article sus-visé n'ont fait l'objet d'aucune modification dans leur exécution après la promulgation du décret présidentiel 92/44 du 9 février 1992 portant instauration de l'état d'urgence, en vigueur à ce jour.

La référence à ce texte réglementaire est nécessaire au vu du document en date du 22 mai 2001 émanant du commandement de la Gendarmerie de wilaya de Béjaïa qui informe ses supérieurs hiérarchiques du refus du wali de Béjaïa de délivrer des réquisitions écrites « en dépit de l'insistance » du commandant de Gendarmerie de la wilaya.

Interrogé verbalement, le wali de Tizi-Ouzou, affirme n'avoir jamais délivré de réquisition, ni avoir jamais été sollicité pour ce faire, par quelque autorité du ressort de la wilaya.

Les observations qui précèdent amènent à s'interroger sur les motivations qui sous-tendent la protestation du commandant de Gendarmerie de la wilaya de Béjaïa, soudainement soucieux, le 22 mai 2001, soit plus de un mois après le déclenchement des troubles, de mettre le comportement de son Arme en conformité avec la réglementation en vigueur.

V - Les mises en garde

Dans un message du 27 avril 2001 (N°) 153/2001) le commandant de groupement de wilaya de Tizi-Ouzou, s'adresse à sa hiérarchie d'Alger et de Blida, ainsi qu'à M. le wali de Tizi-Ouzou, et rend compte de la gravité de la situation et de l'hostilité montante contre les gendarmes, et estime. « Impérieux d'impliquer et en urgence les autres services de sécurité et d'entreprendre d'autres actions destinées à dissuader les appels de ces manifestations hostiles par les partis politiques ».

A. à défaut, il prévient : « Dans le cas contraire les unités isolées ne peuvent répondre que par l'usage des armes... ». Il ne semble pas que cet appel et que cet avertissement aient été entendus, puisque le recours aux armes était devenu courant, se soldant par le nombre de décès et de blessés indiqué plus haut.

Cela est devenu tellement inquiétant que dans un message du 21 mai 2001, reproduit plus haut, le commandant de Gendarmerie de Béjaïa rappelle l'interdiction à tout militaire d'avoir sur lui des munitions de guerre, que la responsabilité du chef est entièrement engagée, et que : « B/ Chaque responsable à tout échelon doit veiller à l'application de ces « instructions et procéder personnellement à la fouille à corps de tout « militaire avant tout déplacement ou déploiement, et ce à l'unité. Stop ».

VI - Les témoignages

Les membres de la Commission qui se sont déplacés à Tizi-Ouzou et à Béjaïa ont entendu, malgré la réserve exprimée à l'encontre de toute commission d'enquête, des autorités, des élus, des universitaires et de simples citoyens dans chacune de ces deux villes et alentour.

Jughurta et Ali, de Béni-Douala, Slimane, étudiant, Nacéra étudiante, Hamid, commerçant, Rachid, Djazira et Hocine, Nouredine. Ils sont de Beni Douala, Ain El Hammam, Tizi Rached, Mekla, Maâtka.

Ali, de Beni Douala, déclare que le jeune Massinissa avait été « embarqué » par un gendarme et deux civils dans une voiture Laguna, et qu'il a été torturé. Les personnes qui étaient autour de lui confirment la version.

A Tizi-Ouzou, le jeune Boughrara, sortie de chez lui pour rejoindre un groupe qui était en face des CNS, à une distance de 200 m environ, s'écroule, touché de 2 balles. La 3e est allée se loger dans le mur du bâtiment.

A Ain El Hammam, dit Djazira, 33 ans, un gendarme tire délibérément sur une femme à son balcon. Elle en meurt.

Deux jeunes gens de Tizi Rached, et dans une longue déposition, rapportent ce qui se passe chez eux. S'agissant du corps de la gendarmerie dans sa globalité, il lui est reproché :

- sous le vocable de « hogra », de nombreuses exactions
- de manière plus précise, la gendarmerie serait un corps corrompu avec la base un véritable système fondé sur une répartition des rôles. C'est ainsi que certains gendarmes se seraient spécialisés dans les cartes du service national, d'autres seraient les « parrains » du transport du sable, d'autres enfin « exploiteraient » les documents afférents aux véhicules automobiles.
- le 3e grief a trait aux mauvaises mœurs et à la débauche puisqu'à Sidi Rached, localité rurale, existent 2 lieux de débauche, débit de boissons et cabaret, fréquentés par les gendarmes, qui par ailleurs, en garantiraient le maintien. Ceci est très mal accepté par la population.

Ils reprochent à un gendarme en particulier un certain Nabil, d'avoir délibérément commis un véritable meurtre le samedi 28 avril vers 13h. Ce gendarme, connu sous le sobriquet de Van Damme, aurait profité de ces graves événements pour opérer un règlement de compte en assassinant Ahmane Mourad, 38 ans, marié, 2 enfants. Les relations entre le gendarme et ce citoyen s'étaient particulièrement dégradées lorsque ledit gendarme, jeune et célibataire, s'était montré irrespectueux à l'égard des jeunes filles de la localité. Selon les 2 témoins, ce gendarme qui se trouvait sur la terrasse de l'édifice de la Gendarmerie le samedi 28 avril à 13h, a froidement mis en joue Ahmane, qui était debout à proximité de son lieu d'habitation, situé à plus de 100 m de l'édifice, et l'a abattu d'une balle de Séminov, tirée dans le crâne. Ce fait serait à l'origine d'une escalade de violence puisque les jeunes de Tizi Rached essayèrent à trois reprises de forcer le portail du siège de la Gendarmerie au moyen de 3 véhicules lourds, propriété de la commune.

Les griefs qui reviennent toujours et dans la bouche de tous, seront résumés par Nouredine, de Maâtka : « La hogra, la corruption, les passe-droits sont la règle dans la wilaya de Tizi-Ouzou ».

S'y ajoutent l'absence de sanction à l'encontre des responsables, l'absence de réaction des autorités politiques, et l'ordre de tirer, qui est bien venu de quelque part... dans des cas qui ne sont pas tous des cas de « légitime défense ».

Cinq universitaires, (deux sociologues, deux linguistes et un économiste) font un large exposé devant les membres de la commission.

Les témoins se déclarent consternés par l'ampleur de la répression.

VII - La presse

Les constats et les témoignages rapportés par la presse algérienne sont trop nombreux, trop précis et trop pleins de certitudes pour ne pas être relevés. Les témoignages de seconde main ne sont pas des preuves au sens juridique, mais la presse a occupé une place si grande et marquée si fortement l'opinion qu'elle ne peut pas laisser indifférent. Les sondages opérés dans la lecture des quelques quotidiens permettent de constater que sur plus de deux mois les dépassements continuent...

Conclusion

- La réaction violente des populations a été provoquée par l'action non moins violente des gendarmes, laquelle, pendant plus de deux mois, a nourri et entretenu l'événement : tirs à balles réelles, saccages, pillages, provocations de toutes sortes, propos obscènes et passage à tabac. La commission n'a pas relevé de démenti.
- Au commencement ce ne sont pas les foules qui ont été l'agresseur. Elles ne sont pas à l'origine des deux événements déclenchants (Guermah et Amizour). Si quelqu'un a forcé l'ordre de tirer à balles réelles, en revanche personne n'a donné l'ordre de cesser le feu.

- Les gendarmes sont intervenus sans réquisition des autorités civiles comme la loi le stipule. Les ordres de la gendarmerie de ne pas utiliser les armes n'ont pas été exécutés, ce qui donne à penser :
- Où que le commandement de la gendarmerie a perdu le contrôle de ses troupes.
- Où que la gendarmerie a été parasitée par des forces externes à son propre corps, avec forcément des complicités internes, qui donnent des ordres contraires, et assez puissantes pour mettre en mouvement la gendarmerie avec une telle rudesse pendant plus de deux mois et sur une étendue aussi vaste.
- La Gendarmerie nationale a été isolée et impliquée seule. Son appel (du mois celui d'un groupement régional) à impliquer les autres services de sécurité, et ses mises en garde, n'ont pas reçu d'écho.
- La violence enregistrée contre les civils est celle d'une guerre, avec usage de munitions de guerre.
- La légitime défense, notion juridique, est corrigée par l'opportunité politique. Au demeurant c'est une autorité tierce, en droit pénal, les tribunaux, qui apprécie l'état de légitime défense, et non l'une des parties.
- Comparativement la manifestation sans précédent, du 14 juin 2001 à Alger, a pu être contenue sans usage d'armes à feu, et 20 ans auparavant, en Kabylie, la répression n'a pas engendré de morts. Les troubles qui ont affecté certaines localités de l'Est du pays ont cessé aussi vite qu'ils sont apparus, ce qui peut signifier que derrière les troubles qui ont secoué les wilayas de Kabylie, puis les autres localités, il y a volonté de l'homme.
- Aucune force du paysage politique algérien n'est capable de soulever une région, sur une telle étendue et en si peu de temps, ni étendre les troubles à plusieurs localités de l'Est du pays et y mettre fin en quelques jours.
- La mort de Guermah et l'incident d'Amizour ne sont que les causes immédiates des troubles constatés. Les causes profondes résident ailleurs : sociales, économiques, politiques, identitaires et abus de toute sorte. Les responsabilités sont situées en amont.
- Les autorités et les institutions ont été averties dans des délais raisonnables et le directeur général de la Sûreté nationale a même laissé prévoir une insurrection. Cela n'a reçu aucun écho et donne la désagréable impression que personne ne s'était senti concerné.
- La Commission nationale d'enquête s'est heurtée à des réticences et des refus déguisés dans ses demandes de renseignements, documents, balles extraites et radiographies. Des « sachants » se sont manifestés, par téléphone ou par intermédiaire, mais déclarent ne pouvoir témoigner dans la conjoncture actuelle.
- On ne peut justifier le laxisme et les négligences, comme on ne peut expliquer les dépassements, par l'insuffisance de la formation et ainsi justifier l'impunité des responsables, qui restent à identifier.
- Les meneurs, les « récupérateurs » et les télévisions étrangères sont intervenus en aval. Ils n'ont pas déclenché les événements, qui ont commencé à Béni Douala pour s'étendre à 16 localités, puis Amizour pour gagner finalement 11 autres localités.
- Si une « main » quelconque peut, aussi rapidement et aussi facilement, soulever une région du pays, loin des côtes, des ports et des aéroports, cela signifierait que l'Algérie est dangereusement vulnérable et que la République n'est pas capable de prévoir, déceler et contenir.
- Ce sont là les conclusions provisoires de la Commission Nationale d'Enquête. Elle continuera les investigations lorsque les langues seront déliées, la peur disparue et les éventuels témoins sécurisés.

Alger le 7 juillet 2001

Liste des membres de la Commission nationale d'enquête

Issaâd Mohand (professeur de droit, avocat, président de l'ex-CNRJ), Ablaoui Mohamed Arezki (avocat, bâtonnier d'Alger, membre de l'ex-CNRJ), Allouache Driss (avocat, juriste-enseignant, membre de l'ex-CNRJ), Ammed Mostapha (ancien parlementaire), Bahloul Mohamed (économiste), Bakelli Abdelouahab (ancien ministre, ancien parlementaire), Belabid Ali (architecte), Benabid Abdelouahab (avocat, bâtonnier de Sétif, membre de l'ex-CNRJ), Benchaâbane Redouane (avocat, bâtonnier de Blida, membre de l'ex-CNRJ), Benhizia Mounir (juriste-enseignant, membre de l'ex-CNRJ), Benmesbah Djaffar (journaliste), Bennadji Cherif (professeur en droit), Boudiaf Ahmed Réda (avocat, bâtonnier national, membre de l'ex-CNRJ), Chenaïf Fatima Zohra (magistrat, membre de l'ex-CNRJ), Cherif Amor (avocat, ancien bâtonnier adjoint), Djeghloul Abdelkader (sociologue), Djilali Ghalib (professeur de médecine), Foudil-Bendjazia Chafika (avocat, membre de l'ex-CNRJ), Ghouadni Mahi (avocat, bâtonnier d'Oran, membre de l'ex-CNRJ), Ghouma Brahim (ancien parlementaire), Lakhdaï Said (juriste), Louail Mohamed Lamine (magistrat, membre de l'ex-CNRJ), Meziane Ali (avocat), Remaoun Hassen (sociologue), Yanat Abdelmadjid (juriste-enseignant), Zekri Abdelaziz (industriel, ancien membre du CNT).

9- Résumé du rapport de synthèse du séminaire de Yakouren (du 1er au 31 aout 1980)

Le mouvement de Tizi-Ouzou du printemps 1980, dont les répercussions ont secoué tout le pays a soulevé un problème d'importance dont les plus profondes motivations peuvent se résumer comme suit :

- La recherche de l'identité algérienne affective ;
- La volonté de promouvoir les deux langues de la nation : Tamazight et Arabe algérien ;
- Le soif de la culture ;
- Le droit à la libre expression.

L'objet de ce séminaire est avant tout de poser clairement le problème de la culture en Algérie, afin de dépasser les fausses accusations dont la presse nationale notamment s'est encore récemment fait l'écho, et dont les propos incendiaires ont failli conduire à l'irréparable.

La volonté de dénaturation et de régionalisation d'un problème qui concerne tout le peuple algérien – même si une partie le vit plus intensément qu'une autre – a révélé du même coup les effets dramatiques que peut engendrer une information monopolisée par l'irresponsabilité, le sectarisme et l'arbitraire.

An Algérie, le problème de la culture s'articule autour de trois axes principaux :

- Le problème de l'identité réelle du peuple algérien, et la reconnaissance officielle de ses deux langue : Tamazight et Arabe algérien ;
- Le problème des libertés d'expression ;
- Le problème de la culture dans le développement de la société.

Propositions

- Mettre fin à la marginalisation de la culture du peuple algérien, donc de définir la culture nationale en fonction de la culture populaire dans toute sa diversité. Ceci implique la reconnaissance institutionnelle des langues du peuple algérien en tant que langue nationales.
- Donner les moyens publics de développement et d'expression de la culture algérienne. Le développement suppose réappropriation, enrichissement et diffusion.
- L'ouverture de chaires de berbère et d'arabe algérien dans les universités algériennes.
- Création d'un institut (ou à tout le moins d'un département) de langue et culture berbères dans l'Université algérienne.
- Structure et moyen d'appui pour la mise en œuvre d'une politique d'alphabetisation dans les langues du peuple.
- Donner au journaliste le droit à la critique et au commentaire (la levée de la censure).
- Utiliser les langues du peuple dans le système de l'information.
- Permettre l'investigation journalistique.
- Décentralisation des moyens d'information au niveau national.
- Libérer la création dans les domaines du cinéma, du théâtre, de la création littéraire musicale, etc.

10- État des lignes disponibles dans le cadre du plan de transport pour l'année 2004.

Situation arrêtée au 30/08/2004 (source : direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou)

TYPE DE LIGNE	DISPOSITIF GENERAL			OBS
	LISTE DES LIGNES	VEHICULES		
		TYPE	NBR	
Inter wilaya	FRÉHA ----- --ALGER	A.C	3	Lignes en voie de saturation
	MAATKA-----ALGER	A.C	3	
	MAATKA-----ALGER	M.C	1	
	A.E.HAMMAM-----ALGER	A.C	4	
	AIT OUABANE-----ALGER	A.C	4	
	LOUDHA -----ALGER	A.C	1	
	A.Y.MOUSSA -----ALGER	A.C	1	
	OUADHIA-----ALGER	A.C	5	
	TIZI N'TLETA -----ALGER	A.C	2	
	D.E.MIZAN -----ALGER	A.C	3	
	A.A.E MOUMEN ----ALGER	A.C	2	
	SOUK EL TENINE --ALGER	A.C	1	
	BOUZEGUENE-----ALGER	A.C	4	
	BENI ZEKKI-----ALGER	A.C	1	
	ILLOULA-----ALGER	A.C	2	
	IFIGHA-----ALGER	A.C	4	
	HOURA-----ALGER	A.C	8	
	IMSOUHEL-----ALGER	A.C	6	
	MECHTRAS-----ALGER	A.C	4	
	AIT ZELLAL-----ALGER	A.C	2	
	L.N.IRATHEN-----ALGER	A.C	5	
	IFLISSEN-----ALGER	A.B	3	
	BENI YENNI-----ALGER	A.C	1	
	AIT ATELLA-----ALGER	A.C	2	
	SIDI NAMANE ---ALGER	A.C	4	
	TIZI-OUZOU ---ALGER	A.C	12	
	TIZI-OUZOU ---ALGER	M.C	3	
	TIZI-OUZOU ---ALGER	M.B	1	
	AZEFFOUN ---ALGER	A.C	3	
	M'KIRA ---ALGER	A.C	2	
	TANALT -----ALGER	A.C	2	
	BOUNOUH ---ALGER	A.C	7	
	AIT BOUADOU ---ALGER	A.C	4	
	T.OUKEROUCHE ---ALGER	A.C	2	
	IBESKRIENE-----ALGER	A.C	3	
	MOKNEA-----ALGER	A.C	1	
	TIGROURINE ---ALGER	A.C	1	
	IGOULFANE ---ALGER	A.C	2	
	TIZI RACHED ---ALGER	A.C	3	
	DARNA -----ALGER	A.C	2	
	SOUK EL HAD ---ALGER	A.C	6	
	D.SAHARIDJ ---ALGER	A.C	5	
	A.A.MIMOUN ---ALGER	A.C	3	
	ACHALAM -----ALGER	A.C	1	
	AIT YAHIA -----ALGER	A.C	1	
ABIZAR -----ALGER	A.C	1		
BENI ZMENZER -----ALGER	AC	1		
AIT TOUDERT -----ALGER	A.C	1		
MAATKA -----BOUMERDES	M.C	1		
TIZI-OUZOU -----BOUMERDES	M.C	4		
BOUMAHNI -----BOUMERDES	M.C	1		
BENI DOUALA --BOUMERDES	A.C	1		
TIRMITINE ---BOUMERDES	M.C	1		
L.N.IRATHEN --BOUMERDES	M.C	1		
AIT ISSAD -----BOUMERDES	M.C	1		
OUAGUENOUN -BOUMERDES	A.C	1		
OUACIF -----BOUMERDES	M.B	1		
AIT ATELA ---BOUMERDES	AC	1		
M'KIRA -----BOUMERDES	M.C	1		
A.Y.MOUSSA ---BOUMERDES	AC	1		
A.Y.MOUSSA ---BOUMERDES	M.C	1		
TIZI-OUZOU -----BEJAIA	A.C	1		
TIGROURINE -----BEJAIA	A.C	1		
L.N.IRATHEN -----BEJAIA	M.C	2		
BOUNOUH -----BEJAIA	M.C	1		

	FRÉHA -----BEJAIA	A.C	1	
	TIZI RACHED ---BEJAIA	A.C	1	
	TIMIZART -----BEJAIA	M.B	1	
	BOGHNI -----BEJAIA	M.C	1	
	D.B.KHEDDA ----BEJAIA	A.C	1	
	SOUK EL TENINE--- BOUIRA	M.C	1	
	OUACIF-----BOUIRA	A.C	2	
Ligne inter communal	AZAZGA -----TIZI-OUZOU	A.C	3	Insuffisant
		F. A	1	
	EL KRAR -----TIZI-OUZOU	A.C	1	
		M.C	1	
	IGOUFAT -----TIZI-OUZOU	F.A	2	
		A.C	1	
	YAKOUREN ----TIZI-OUZOU	F.A	1	
		A.C	1	
	ILLOULA-----TIZI-OUZOU	M.C	1	
		F.A	15	
		M.C	12	
	A.E.HAMMAM----TIZI-OUZOU	FA	38	
	MOKNEA ----- TIZI-OUZOU	M.C	1	
		M.C	4	
	OUACIF -----TIZI-OUZOU	F.A	11	
		M.C	7	
	D.B.KHEDDA ----- TIZI-OUZOU	F.A	44	
		A.C	1	
	TADMAIT-----TIZI-OUZOU	M.C	5	
		F.A	17	
	TAMDIKT -----TIZI-OUZOU	A.C	1	
		M.C	1	
	AIT BOUMAHDI--- TIZI-OUZOU	F.A	6	
		M.C	5	
	AIT TOUDERT-----TIZI-OUZOU	F.A	7	
		M.C	2	
	AIT AGOUACHA --TIZI-OUZOU	F.A	3	
		M.C	1	
	MIZRANA -----TIZI-OUZOU	F.A	3	
	A.MEZAIR -----TIZI-OUZOU	A.C	2	
	AIT AZIZ -----TIZI-OUZOU	A.C	5	
	AZEFOUN -----TIZI-OUZOU	M.C	3	
		F.A	21	
		M.C	13	
	FRÉHA -----TIZI-OUZOU	F.A	37	
	M'KIRA -----TIZI-OUZOU	M.C	1	
		A.C	1	
	AIT YAHIA -----TIZI-OUZOU	M.C	3	
		F.A	15	
		M.C	1	
	TALA TAGANA----TIZI-OUZOU	F.A	1	
		A.C	2	
	MEKLA -----TIZI-OUZOU	M.C	5	
		F.A	17	
		M.C	14	
	TIZI RACHED -----TIZI-OUZOU	F.A	13	
		M.C	1	
	BENI YENNI -----TIZI-OUZOU	F.A	5	
	AIT OUABANE ----TIZI-OUZOU	A.C	1	
	A.C	9		
D.E.MIZAN -----TIZI-OUZOU	M.C	4		
	F.A	8		
S.A.E.RAHMANE---TIZI-OUZOU	A.C	1		
BOGHNI -----TIZI-OUZOU	M.C	1		
	A.C	7		
MECHTRAS -----TIZI-OUZOU	M.C	5		
	F.A	4		
BOUNOUH -----TIZI-OUZOU	A.C	3		
AIT BOUADOU ---TIZI-OUZOU	A.C	1		
	M.C	1		
TIZI GHENIFF-----TIZI-OUZOU	A.C	2		
	M.C	2		
	M.C	6		
OUADHIA-----TIZI-OUZOU	F.A	17		
	M.C	5		
TIGZIRT-----TIZI-OUZOU	F.A	14		
BENI ZEKKI-----TIZI-OUZOU	A.C	5		
AIT HICHEM-----TIZI-OUZOU	F.A	1		
A.A.E.MOUMEN---TIZI-OUZOU	F.A	1		
BOUMAHNI-----TIZI-OUZOU	M.C	3		
BOUZEGUENE----TIZI-OUZOU	A.C	2		

	M.C	3
	F.A	11
SIDI BILAL-----TIZI-OUZOU	A.C	1
IRDJEN-----TIZI-OUZOU	F.A	7
	A.C	2
BENI MENDES-----TIZI-OUZOU	M.C	5
	F.A	5
AIT CHELALA-----TIZI-OUZOU	F.A	1
HENIA-----TIZI-OUZOU	F.A	1
AZROU-----TIZI-OUZOU	A.C	1
T.BOUZROU-----TIZI-OUZOU	F.A	1
ABOURGHES-----TIZI-OUZOU	A.C	2
SIDI NAMANE-----TIZI-OUZOU	F.A	7
	M.C	1
T.MOKRANE-----TIZI-OUZOU	F.A	3
	A.C	2
TIZI-OUZOU-----D.B.KHEDDA	M.C	1
	F.A	10
SENANA-----TIZI-OUZOU	A.C	1
	A.C	1
BOUDJIMA-----TIZI-OUZOU	M.C	14
	F.A	22
	A.C	1
AIT KHELILI-----TIZI-OUZOU	M.C	9
	F.A	10
AIT ISSAD-----TIZI-OUZOU	A.C	1
A.GAGHRANE-----TIZI-OUZOU	F.A	2
ABIZAR-----TIZI-OUZOU	M.C	2
	M.C	14
L.N.IRATHEN-----TIZI-OUZOU	F.A	43
A.FILKANE-----TIZI-OUZOU	A.C	2
LAGHROUS-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	A.C	1
IFIGHA-----TIZI-OUZOU	M.C	5
	F.A	3
ATTOUCHE-----TIZI-OUZOU	A.C	1
	M.C	1
TIZI-OUZOU---BENI ZMENZER	M.C	1
	F.A	3
	A.C	1
ASSI YOUCEF-----TIZI-OUZOU	M.C	3
	F.A	5
KERROUANE-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	A.B	1
TIRMITINE-----TIZI-OUZOU	M.C	4
	F.A	2
HOURA-----TIZI-OUZOU	A.C	3
	A.C	2
IMSOUHEL-----TIZI-OUZOU	M.C	4
	M.C	9
MAKOUDA-----TIZI-OUZOU	F.A	14
	A.B	1
TIMIZART-----TIZI-OUZOU	A.C	2
	M.C	6
	F.A	7
	M.C	2
AFIR-----TIZI-OUZOU	F.A	5
MEHAGA-----TIZI-OUZOU	A.C	3
TIGROURINE-----TIZI-OUZOU	A.C	2
	A.B	1
IFLISSEN-----TIZI-OUZOU	A.C	3
	M.C	12
	F.A	18
AIT MAHMOUD---TIZI-OUZOU	F.A	13
AKBIL-----TIZI-OUZOU	F.A	20
AKERROU-----TIZI-OUZOU	A.C	1
	M.C	15
ABI YOUCEF-----TIZI-OUZOU	F.A	1
ZEKRI-----TIZI-OUZOU	A.C	12
IFERHOUNEN---TIZI-OUZOU	F.A	2
IDJEUR-----TIZI-OUZOU	A.C	2
	F.A	3
TILILIT-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	A.C	2
ILLILTEN-----TIZI-OUZOU	F.A	1
BOUBHIR-----TIZI-OUZOU	A.C	1
	A.C	3
OUAGUENOUN---TIZI-OUZOU	M.C	13
	F.A	6
IBOUDRAREN---TIZI-OUZOU	F.A	2
I.BOUGUENI-----TIZI-OUZOU	F.A	4
CHEURFA-----TIZI-OUZOU	F.A	1

	I.AZOUAGH-----TIZI-OUZOU	F.A	9
	SOUAMA-----TIZI-OUZOU	F.A	6
	YATAFEN-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	AIT BERDJEL-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	D.E.MIZAN-----ISSERS	A.C	8
		F.A	5
	OUADHIA VGE--TIZI-OUZOU	F.A	9
	M'KIRA-----ISSERS	F.A	2
	AIT OUMALOU----TIZI-OUZOU	F.A	1
	A.MENGUELLET--TIZI-OUZOU	F.A	2
	TAOURIRT ADEN--TIZI-OUZOU	F.A	2
	AIT MESBAH-----TIZI-OUZOU	F.A	12
	S.E.TENINE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TIZI-OUZOU-----OUACIF	F.A	21
	TIZI GHENIFF-----ISSERS	F.A	31
	MAATKA-----TIZI-OUZOU	F.A	26
	BENI ZMENZER---TIZI-OUZOU	F.A	1
	ICHERIOUENE-----TIZI-OUZOU	F.A	5
	AIT BOUADA-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	T.MELOUL-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	A.FOUROU-----TIZI-OUZOU	M.C	2
	T.N.TLETA-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TIKHORBINE-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	D.SAHARIDJ-----TIZI-OUZOU	M.C	3
		F.A	1
	MAHMOUD-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	T.E.HADJADJ-----TIZI-OUZOU	F.A	10
	AKAOUJ-----TIZI-OUZOU	F.A	28
	BENIDOUALA-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	D.E.MIZAN-----GARE AOMAR	F.A	1
	TINKICHT-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TIKAATINE-----TIZI-OUZOU	F.A	4
	AIT AILEM-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	AIT CHAFA-----TIZI-OUZOU	M.C	1
		F.A	1
		M.C	23
	A.A.MIMOUN-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	T.AMRANE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	A.FRAOUCENE-----TIZI-OUZOU	F.A	3
	TIKOBAIN-----TIZI-OUZOU	F.A	3
	AIT BOUYAHIA---TIZI-OUZOU	F.A	1
	TALA ILILANE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	DJEBLA-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	AIT KHEIR-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	EL KELAA-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	TANEDJELT-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	AIT ANANE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	T.MIMOUN-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	IBAKOUKENE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TAMLICHT-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	A.MOUSSI-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TADJEMAT-----TIZI-OUZOU	A.C	2
	TAMEDJOUT-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	T.BOUKSAS-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	AIT MEKKI-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	AIT ZAIM-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TALA KHELIL-----TIZI-OUZOU	F.A	3
	TARIHANT-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	AZROU-----TIZI-OUZOU	F.A	5
	BENI AISSI-----TIZI-OUZOU	F.A	2
	I.BOUCHEN-----TIZI-OUZOU	F.A	5
	TIFRA-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	TAOURIRT-----TIZI-OUZOU	A.C	1
	MEGHEIRA-----TIZI-OUZOU	M.C	1
	IGOULFANE-----TIZI-OUZOU	F.A	1
	OUADHIA VGE --- OUADHIA	M.C	
	TALA TAGANA --- AZAZGA	F.A	3
	OUADHIA --- D.E.MIZAN	F.A	2
		M.C	4
	OUADHIA --- BOGHNI	F.A	7
		F.A	1
	IMSOUHEL --- A.E.HAMMAM	F.A	1
	IGOUFAF --- A.E.HAMMAM	M.C	1
	IFIGHA --- FRÉHA	F.A	1
	IDJEUR --- AZAZGA	A.C	1
		F.A	2
	IFLISSEN --- TIGZIRT	F.A	7
	BOUZEGUENE --- AZAZGA	M.C	6
		F.A	30
	D.E.MIZAN --- T.GHENIFF	F.A	1
	ABI YOUCEF -- IFERHOUNEN	F.A	2
		M.C	2
	FRIKAT --- BOGHNI	F.A	4
		F.A	4
Ligne rurale			

SIDI NAMANE ---D.B.KHEDDA	M.C	1
	F.A	6
AZAZGA ---FRÉHA	M.B	4
	F.A	9
AIT KHERCHA --D.B.KHEDDA	F.A	2
M'KIRA -----D.E.MIZAN	M.C	1
	F.A	3
IFIGHA -----AZAZGA	M.C	1
	F.A	5
TAGUERSIFT ---AZAZGA	F.A	1
D.E.MIZAN -----D.B.KHEDDA	F.A	1
FRIKAT -----D.E.MIZAN	F.A	2
AIT MESLAINE --D.E.MIZAN	M.C	1
	F.A	1
A.Y.MOUSSA ---D.E.MIZAN	F.A	1
TOUGANA -----AZAZGA	M.C	1
OULED ITCHIR ----D.E.MIZAN	F.A	4
TIMIZART -----FRÉHA	M.C	11
CHEURFA -----FRÉHA	F.A	25
BOUDJIMA -----TIGZIRT	F.A	6
HOURA -----AZAZGA	M.C	1
	F.A	1
AIT AZIZ -----AZAZGA	F.A	1
M'KIRA -----T.GHENIFF	F.A	1
ILLOULA -----AZAZGA	F.A	2
BOGHNI -----OUADHIA	M.C	7
ILLILTEN -----A.E.HAMMAM	F.A	18
AZEFFOUN -----FRÉHA	M.C	1
	F.A	1
IFERHOUNEN --A.E.HAMMAM	M.C	1
	F.A	12
MECHTRAS -----BOGHNI	F.A	1
TARIHANT -----TIGZIRT	FA	3
A.Y.MOUSSA ---D.B.KHEDDA	F.A	1
T.GHENIFF -----D.E.MIZAN	M.C	2
	F.A	12
D.E.MIZAN -----BOGHNI	M.C	1
	F.A	3
AIT BOUADOU -----BOGHNI	M.C	3
	F.A	8
FRÉHA -----AZEFFOUN	M.C	1
	F.A	4
SOUAMA -----MEKLA	M.C	1
HENDOU -----FRÉHA	F.A	2
ZEBOUJ KARA -D.B.KHEDDA	F.A	2
MEZGUENE -----AZAZGA	F.A	1
TAKHLIDJT -----AZAZGA	F.A	2
MAKOUDA -----TIGZIRT	F.A	1
A.E.HAMMAM ----L.N.IRATHEN	F.A	3
BENI DOUALA ----BENI AISSI	F.A	2
MAATKA -----S.E.TENINE	F.A	1
TIGZIRT -----MIZRANA	F.A	1
AOURIR -----AZAZGA	F.A	1
I.NAIT CHILA ---BOGHNI	F.A	1
AOURIR -----A.E.HAMMAM	F.A	2
IRDJEN -----L.N.IRATHEN	F.A	2
CHEURFA -----TIGZIRT	M.C	1
AIT AILEM -----A.E.HAMMAM	F.A	1
CHEURFA -----AZAZGA	F.A	2
ABI YUCEF ---A.E.HAMMAM	F.A	1
ASSI YUCEF ---D.E.MIZAN	F.A	3
D.B.KHEDDA ---TADMAIT	F.A	2
AKBIL -----A.E.HAMMAM	F.A	1
BENI ZMENZER ---B.DOUALA	F.A	1
MOKNEA -----FRÉHA	F.A	1
T.MOKRANE ----L.N.IRATHEN	M.C	1
	F.A	4
AZAZGA -----AZEFFOUN	A.C	1
	M.C	4
TIRMITINE -----D.B.KHEDDA	F.A	2
AIT BOUADA -----AZAZGA	F.A	1
FRÉHA -----AZAZGA	M.C	6
SENANA -----T.GHENIFF	F.A	5
SENANA -----BOGHNI	F.A	1
L.N.IRATHEN ----A.E.HAMMAM	M.C	2
SAHEL -----AZAZGA	F.A	1
AKERROU -----AZAZGA	F.A	1
AIT OUABANE ----A.E.HAMMAM	F.A	1
TAMEDJOUT ----L.N.IRATHEN	M.C	1
DJEBLA -----OUAGUENOUN	F.A	1
IDJEUR -----BOUZEGUENE	F.A	1
BOUDJIMA ---OUAGUENOUN	F.A	1

	BOUNOUH ----- D.E.MIZAN	F.A	1
	YAKOUREN ----AZAZGA	M.C	1
		F.A	5
	AIT ISSAD -----AZAZGA	M.C	1
		F.A	1
	AIT AGOUACHA -L.N.IRATHEN	F.A	1
	BOUNOUH -----OUADHIA	F.A	1
		M.C	2
	BOUNOUH -----BOGHNI	F.A	1
	MEKLA ----- A.E.HAMMAM	F.A	1
	AIT MESBAH ----B.DOUALA	F.A	1
	AIT CHAFA -----FRÉHA	M.C	3
		F.A	3
	IKHARBANE -----AZAZGA	F.A	1
	AIT ISSAD -----FRÉHA	F.A	1
	BENI MENDES ---- D.E.MIZAN	F.A	2
	AIT SALAH ----- AZAZGA	F.A	1
	AIT BOUADA ----- FRÉHA	F.A	1
	OULED ITCHIR ---ISSERS	M.C	1
	TIZI RACHED ----L.N.IRATHEN	M.C	1
	AGHRIBS ----- AZAZGA	M.C	1
	AIT SAADA -----B.KHEDDA	M.C	1
	A.GAGHRANE --BOGHNI	M.C	1
	OUAIT SLID ---- A.E.HAMMAM	M.C	1
	TIZI-OUZOU ----- N.VILLE	A.B	27
	TIZI-OUZOU ---- K.BELKACEM	A.B	3
	TIZI-OUZOU ----- OUED AISSI	A.B	7
	TIZI-OUZOU ----- REDJAOUNA	M.B	2
		F.A	2
	BOUHINOUNE ---- TIZI-OUZOU	M.C	2
		M.B	1
		F.A	1
	BOUKHALFA ----- TIZI-OUZOU	A.B	1
		M.B	7
		F.A	24
	T.ATHMANE ----- TIZI-OUZOU	A.B	2
		F.A	14
	BETROUNA ----- TIZI-OUZOU	F.A	3
	TIZI-OUZOU ----- HASNAOUA	A.C	1
		M.B	2
		F.A	5
	TALA ALAM -----OUED AISSI	A.B	1
	RUE CD AROUS - BOUKHALFA	A.B	1
		M.B	1
Ligne urbaine			

11- Les mouvements pendulaires de la population occupée
(Commune de résidence et commune de travail). ONS, RGPH 1998.

Proportion des occupés selon le lieu de travail et le sexe

	Lieu de travail par référence au lieu de résidence			
	Même wilaya			Autre wilaya
	Même commune	Autre commune	Même wilaya	
Masculin	64,20%	20,40%	84,60%	15,40%
Féminin	72,90%	22,70%	95,60%	4,40%
Total	65,30%	20,70%	86,00%	14,00%

Proportion des occupés par wilaya selon le lieu de travail

	Lieu de travail par référence au lieu de résidence			
	Même wilaya			Autre wilaya
	Même commune	Autre commune	Même wilaya	
Adrar	68,90%	12,80%	81,70%	18,30%
Chlef	65,40%	16,80%	82,20%	17,90%
Laghouat	81,70%	11,60%	93,30%	6,60%
Oum El Bouaghi	77,50%	10,10%	87,60%	12,30%
Batna	71,10%	13,30%	84,40%	15,50%
Bejaia	64,10%	23,00%	87,10%	12,90%
Biskra	81,50%	9,30%	90,80%	9,20%
Bechar	81,60%	7,80%	89,40%	10,60%
Blida	57,30%	24,50%	81,80%	18,20%
Bouira	60,10%	19,00%	79,10%	20,90%
Tamanrasset	90,10%	5,10%	95,20%	4,80%
Tebessa	74,10%	8,40%	82,50%	17,50%
Tlemcen	72,30%	20,40%	92,70%	7,40%
Tiaret	78,30%	9,60%	87,90%	12,10%
Tizi-Ouzou	56,80%	24,80%	81,60%	18,40%
Alger	35,20%	58,80%	94,00%	6,00%
Djelfa	86,60%	7,70%	94,30%	5,60%
Jijel	61,70%	15,70%	77,40%	22,60%
Setif	67,20%	16,50%	83,70%	16,30%
Saida	77,80%	12,50%	90,30%	9,70%
Skikda	67,00%	17,80%	84,80%	15,30%
Sidi Bel Abbas	70,90%	15,50%	86,40%	13,60%
Annaba	66,70%	23,70%	90,40%	9,60%
Guelma	64,10%	14,80%	78,90%	21,10%
Constantine	76,80%	15,40%	92,20%	7,80%
Médéa	70,30%	14,00%	84,30%	15,60%
Mostaganem	67,00%	18,30%	85,30%	14,80%
Msila	76,70%	12,60%	89,30%	10,70%
Mascara	75,20%	12,60%	87,80%	12,20%
Ouargla	69,00%	24,50%	93,50%	6,50%
Oran	71,00%	24,30%	95,30%	4,80%
El Bayadh	80,90%	5,90%	86,80%	13,20%
Illizi	92,30%	3,50%	95,80%	4,20%
B.B.Argeridj	70,00%	17,80%	87,80%	12,30%
Boumerdes	53,90%	16,10%	70,00%	30,00%
El Taref	55,50%	12,00%	67,50%	32,50%
Tindouf	95,00%	1,50%	96,50%	3,50%
Tissemsilt	65,60%	9,10%	74,70%	25,30%
El Oued	71,00%	10,70%	81,70%	18,30%
Khenchela	74,00%	12,10%	86,10%	13,80%
Souk Ahras	70,30%	6,30%	76,60%	23,40%
Tipaza	60,30%	16,00%	76,30%	23,70%
Mila	61,30%	11,90%	73,20%	26,80%
Ain Defla	65,70%	15,10%	80,80%	19,20%
Naama	80,50%	8,20%	88,70%	11,30%
Ain Témouchent	69,60%	15,10%	84,70%	15,30%
Ghardaïa	68,50%	9,30%	77,80%	22,10%
Relizane	70,80%	11,60%	82,40%	17,60%
TOTAL	65,30%	20,70%	86,00%	14,00%

12-Flux migratoire inter-wilaya : wilaya de Tizi-Ouzou

Entrées dans la wilaya

Alger	11658
Boumerdes	2535
Bouira	1473
Batna	1246
Blida	1018
Adrar	854
Bejaïa	547
Médéa	494
Oran	474
Tiaret	397
Chleff	358
Djelfa	353
Jijel	322
Msila	249
Tipaza	226
Setif	198
Ouargla	175
Tamanrasset	142
Laghouat	141
Ain Defla	139
Constantine	133
Tlemcen	130
Sidi Bel Abbes	125
B.B.Argeridj	119
Tébessa	118
Biskra	114
Bechar	106
Annaba	87
Relizane	72
Skikda	64
Tissemsilt	63
Oum El Bouaghi	57
Tindouf	57
Mascara	56
Mostaganem	51
Ghardaïa	45
Naama	44
Illizi	43
Mila	33
Saida	28
Khenchela	23
Guelma	20
El Bayadh	20
Souk Ahras	16
El Oued	14
EL Taref	13
Ain T'émouchent	10
Etrangers	4035

Total entrées: 28695

Sorties de la wilaya

Alger	8753
Boumerdes	3129
Bouira	2027
Bejaïa	1335
Blida	843
Djelfa	773
Oran	651
Ouargla	493
Tiaret	418
Batna	409
Tipaza	370
Setif	360
Msila	304
Constantine	277
Laghouat	226
Médéa	208
Relizane	206
Jijel	186
B.B.Argeridj	177
Tébessa	175
Oum El Bouaghi	174
Tlemcen	162
Biskra	155
Chleff	153
Tamanrasset	152
Adrar	142
Mila	138
Ain Defla	131
Naama	106
Khenchela	104
Bechar	103
Sidi Bel Abbes	91
Mostaganem	90
Saida	90
Illizi	88
Souk Ahras	86
El Bayadh	82
Ain T'émouchent	76
Tissemsilt	76
Annaba	63
El Tarf	58
Skikda	56
Guelma	51
Mascara	50
Ghardaïa	50
El Oued	42
Tindouf	42

Total sorties: 23931

Mouvements

Sorties intercentrales :

23934 personnes ont quitté la wilaya de Tizi-Ouzou, parmi elles 15931 sont nées à Tizi-Ouzou et 8003 personnes nées ailleurs. Parmi ces 8003 personnes nées ailleurs, 5189 sont retournées dans leur wilaya de naissance.

Entrées intercentrales :

28696 personnes sont entrées dans la wilaya de Tizi-Ouzou entre 1987 et 1998, parmi elles 16133 sont nées à Tizi-Ouzou.

13-Emploi par secteur d'activité (par commune). D'après le RGPH de 1998.

Code	Communes	SECTEUR D ACTIVITE									Total
		Agriculture	Administration	Industrie hors hydrocarbures	Hydrocarbures	BTP	Commerce	Transports	Autres Services	Non Déclaré	
1	TIZI-OUZOU	840	10587	2186	416	1463	3236	568	3631	70	22997
2	AIN EL HAMMAM	66	1153	223	66	372	364	143	546	24	2957
3	AKBIL	23	415	119	42	98	84	59	162	11	1013
4	FRÉHA	374	1052	508	79	224	372	184	549	30	3372
5	SOUAMA	104	313	103	21	109	128	68	239	12	1097
6	MECHTRAS	101	555	243	35	193	199	90	224	16	1656
7	IRDJEN	85	803	342	95	306	201	102	456	10	2400
8	TIMIZART	314	938	471	75	442	442	208	479	2	3371
9	MAKOUDA	204	907	324	28	523	259	152	423	15	2835
10	DRAA EL MIZAN	360	1889	481	72	454	554	287	1076	27	5200
11	TIZI GHENIF	137	1165	261	65	331	352	192	767	25	3295
12	BOUNOUH	65	411	139	41	157	213	95	204	5	1330
13	AIT CHAFFAA	30	145	15	11	23	36	40	123	11	434
14	FRIKAT	124	421	208	23	223	132	74	362	18	1585
15	BENI AISSI	20	346	107	99	112	59	32	177	12	964
16	BENI ZMENZER	28	410	166	39	106	150	53	486	10	1448
17	IFERHOUNEN	86	515	101	17	259	251	105	408	30	1772
18	AZAZGA	349	1740	520	78	402	726	265	1304	55	5439
19	ILOULA OUMALOU	56	800	70	17	157	127	54	139	11	1431
20	YAKOUREN	76	506	140	26	130	136	95	463	7	1579
21	L.NAIT IRATHEN	103	1577	511	137	732	577	230	1389	40	5296
22	TIZI RACHED	219	868	537	72	303	388	131	494	8	3020
23	ZEKRI	42	147	29	4	46	53	19	58	2	400
24	OUGUENOUN	283	690	169	35	337	345	101	157	7	2124
25	AIN ZAOUIA	145	707	239	49	246	226	154	301	7	2074
26	M'KIRA	76	637	200	43	419	144	81	232	36	1868
27	AIT YAHIA	81	585	256	42	291	235	126	332	40	1988
28	AIT MAHMOUD	46	508	118	33	87	91	58	267	7	1215
29	MAATKA	64	1179	437	67	507	397	187	559	86	3483
30	AIT BOUMAHDI	26	430	95	29	64	62	27	83	5	821
31	ABI YOUCEF	64	273	79	16	343	162	90	121	3	1151
32	BENI DOUALA	49	1036	243	75	318	378	101	494	119	2813
33	ILLILTEN	9	268	24	8	171	54	45	319	4	902
34	BOUZGUEN	102	1373	206	89	500	432	207	806	30	3745
35	AIT AGGOUACHA	42	193	48	26	72	93	34	155	9	672
36	OUADHIA	84	856	203	53	224	337	145	503	25	2430
37	AZZEFOUN	190	882	151	62	262	302	141	368	22	2380
38	TIGZIRT	81	841	112	51	141	232	68	234	25	1785
39	D.AISSA MIMOM	81	667	125	29	285	251	138	676	32	2284
40	BOGHNI	180	1457	609	87	503	828	220	815	45	4744
41	IFIGHA	64	310	101	13	386	130	70	159	12	1245
42	AIT OUMALOU	44	278	85	18	250	207	97	428	41	1448
43	TIRMITINE	62	677	400	40	202	201	116	223	28	1949
44	AKERROU	13	254	32	31	82	86	34	117	2	651
45	YATAFENE	27	292	59	29	111	106	26	97		747
46	BENI ZEKI	7	187	13	4	46	25	15	114	5	416
47	DRAA BEN KHEDDA	526	2151	512	79	318	605	149	858	16	5214

48	OUACIF	54	561	86	30	199	209	54	322	21	1536
49	IDJEUR	51	338	79	18	252	106	91	460	14	1409
50	MEKLA	275	1264	449	45	381	482	190	713	59	3858
51	TIZI N'THLATA	67	564	142	34	175	187	126	423	42	1760
52	BENI YENNI	56	588	136	61	88	131	45	227	2	1334
53	AGHRIB	78	563	203	50	165	134	118	385	13	1709
54	IFLISSEN	93	520	192	49	183	270	132	438	17	1894
55	BOUDJIMA	86	800	182	45	217	212	115	384	20	2061
56	AIT YAHIA MOUSSA	84	633	217	16	248	172	128	285	22	1805
57	SOUK EL TENINE	32	480	172	31	91	186	68	271	28	1359
58	AIT KHELILI	66	393	211	18	202	98	88	279	26	1381
59	SIDI NAAMANE	179	433	211	23	100	61	38	182	19	1246
60	IBOUDRAREN	26	409	126	72	100	82	35	146	11	1007
61	A.GOUAGHRANE	59	497	125	27	113	92	39	201	14	1167
62	MIZRANA	45	487	84	37	146	81	74	259	4	1217
63	IMSOUHEL	36	304	74	6	121	78	52	142	15	828
64	TADMAIT	298	909	427	32	225	216	126	403	20	2656
65	AIT BOUADOU	122	362	107	59	189	166	68	291	42	1406
66	ASSI YOUCEF	55	677	182	27	282	183	79	175	5	1665
67	AIT TOUDERT	85	493	120	38	113	110	54	165	25	1203
	Total	7999	55669	15845	3284	16920	18224	7396	28728	1476	155541

14- Répartition spatiale de la population selon les strates urbaine et rurale estimée au 31/12/2007. (Source : Wilaya de Tizi-Ouzou, d'après les statistiques de l'ONS (<http://www.tiziouzou-dz.com/population-repartition-spatiale.htm>)).

COMMUNES	POPULATION URBAINE		POPULATION RURALE		POPULATION TOTALE DE LA COMMUNE	SUPERFICIE (KM²)	DENSITE HAB/KM2
	TOTAL	%	TOTAL	%			
AKBIL	-	0	11021	100	11021	37,0375	298
BENI YENNI	6824	100	-	0	6824	34,25	199
S. EL THENINE	16767	99,59	69	0,41	16836	20,8625	807
ASSI YOUCEF	17437	97,5	447	2,5	17884	26,275	681
D.BEN KHEDDA	33085	92,44	2706	7,56	35791	33,4125	1 071
TIZI N'TLETA	15718	87,46	2254	12,54	17972	26,9	668
AIT BOUADDOU	13215	83,21	2667	16,79	15882	39,3	404
MAATKAS	30824	81,73	6891	18,27	37715	45,2875	833
BOGHNI	27997	72,32	10716	27,68	38713	51,5	752
AZAZGA	25988	71,61	10303	28,39	36291	77,05	471
TIZI-OUZOU	101905	70,75	42131	29,25	144036	102,36	1 407
BENI ZMENZER	9914	70,55	4138	29,45	14052	20,29	693
BOUZEGUENE	19645	67,93	9275	32,07	28920	66,9	432
TIZI GHENIFF	21918	65,76	11413	34,24	33331	41,07	812
OUADHIAS	12248	60,52	7990	39,48	20238	32,83	616
TADMAIT	14608	58	10578	42	25186	63,6625	396
BENI DOUALA	13361	54,93	10962	45,07	24323	35,0875	693
AIT A.MIMOUN	11950	52,61	10765	47,39	22715	36,3	626
D. EL. MIZAN	21242	46,46	24478	53,54	45720	80,8375	566
BOUDJIMA	8137	45	9945	55	18082	34,9437	517
MEKLA	13054	43,06	17262	56,94	30316	64,7125	468
TIGZIRT	4898	41,74	6837	58,26	11735	41,675	282
TIZI RACHED	8370	41,19	11950	58,81	20320	31,05	654
FREHA	8427	29,74	19910	70,26	28337	68,55	413
AZEFFOUN	4846	26,7	13302	73,3	18148	126,6625	143
A. EL HAMMAM	4901	24,32	15250	75,68	20151	38,55	523
L.N.IRATHEN	7477	23,89	23820	76,11	31297	39,275	797
A.GUEGHRANE	-	0	12852	100	12852	40,51	317
A.Y. MOUSSA	-	0	22963	100	22963	62,9	365
ABI YOUCEF	-	0	8634	100	8634	16,8625	512
AGHRIBS	-	0	16242	100	16242	65,1125	249
AIN ZAOUJA	-	0	20598	100	20598	56,8875	362
AIT AGOUACHA	-	0	3993	100	3993	26,2125	152
AIT BOUMAHDI	-	0	6732	100	6732	23,225	290
AIT CHAFAA	-	0	4166	100	4166	85,4875	49
AIT KHELLILI	-	0	14541	100	14541	24,575	592
AIT MAHMOUD	-	0	9988	100	9988	25,725	388
AIT OUMALOU	-	0	10023	100	10023	13,7375	730
AIT TOUDDERT	-	0	10248	100	10248	34,5875	296
AIT YAHIA	-	0	19032	100	19032	52,4375	363
AKERROU	-	0	6172	100	6172	41,75	148
BENI AISSI	-	0	9090	100	9090	21,25	428
BENI ZIKKI	-	0	4494	100	4494	20,6375	218
BOUNOUH	-	0	11504	100	11504	26,9875	426
FRIKAT	-	0	15540	100	15540	38,5875	403
I. OUMALOU	-	0	15836	100	15836	50,375	314
IBOUDRAREN	-	0	6519	100	6519	32,5	201
IDJEUR	-	0	12692	100	12692	72,06	176
IFERHOUNEN	-	0	16842	100	16842	32,95	511
IFIGHA	-	0	8797	100	8797	46,8625	188
IFLISSSEN	-	0	16570	100	16570	66,865	248
ILLILTEN	-	0	10523	100	10523	26,835	392
IMSOUHEL	-	0	7923	100	7923	24,6875	321
IRDJEN	-	0	15002	100	15002	21,2375	706
M'KIRA	-	0	21460	100	21460	35,8375	599
MAKOUDA	-	0	26846	100	26846	57,425	467
MECHTRAS	-	0	12332	100	12332	17,3625	710
MIZRANA	-	0	10702	100	10702	57,8375	185
OUACIFS	-	0	10821	100	10821	17,175	630
OUAGUENOUN	-	0	18882	100	18882	39,775	475
SIDI NAMANE	-	0	9657	100	9657	42,2375	229
SOUAMAA	-	0	12864	100	12864	39,9625	322
TIMIZART	-	0	34542	100	34542	65,1375	530
TIRMITINE	-	0	20861	100	20861	32,9125	634
YAKOUREN	-	0	13450	100	13450	79,3	170
YATAFEN	-	0	4966	100	4966	15,9875	311
ZEKRI	-	0	3840	100	3840	88,51	43
TOTAL WILAYA	475117	36,81	815458	63,19	1290575	2 957,936	

15- Évolution démographique intercensitaire

Commune	Population 1987	Population 1998	Solde démographique	Taux de croissance %
ILOULA OUMALOU	5080	13 631	8551	168,33
FRIKAT	2071	5104	3033	146,45
AIT CHAFAA	1204	2903	1699	141,11
TIZI GHENNIF	12 000	23 401	11401	95,01
MIZRANA	4361	8026	3665	84,04
BOUNOUH	4989	9062	4073	81,64
DRAA EL MIZAN	19 696	33 764	14068	71,43
DJEBEL AISSA MIMOUN	10997	18451	7454	67,78
IFLISSEN	8014	13215	5201	64,90
YAKOURENE	5401	8727	3326	61,58
AIN ZAOUJA	7765	12 363	4598	59,21
AZEFFOUN	8622	12491	3869	44,87
AIT YAHIA	5 988	8 671	2683	44,81
OUAGUENOUNE	9204	13 307	4103	44,58
SIDI NAAMANE	4829	6962	2133	44,17
BENI ZIKI	1771	2533	762	43,03
ABI YOUCEF	5413	7710	2297	42,43
AGHRIB	9447	13250	3803	40,26
FREHA	13 897	19 176	5279	37,99
TIMIZART	17 857	24 281	6424	35,97
TADMAIT	12385	16828	4443	35,87
TIZI RACHED	10 683	14 370	3687	34,51
AIT YAHIA MOUSSA	10145	13645	3500	34,50
DRAA BEN KHEDDA	21 087	27 849	6762	32,07
MAKOUDA	14 370	18 876	4506	31,36
M'KIRA	10 377	13 560	3183	30,67
BOGHNI	23406	30336	6930	29,61
BENI ZMENZER	8958	11 562	2604	29,07
MEKLA	18 304	23 422	5118	27,96
TIZI OUZOU	89 054	113 652	24598	27,62
AKBIL	6 694	8 493	1799	26,87
IMSOUHAL	4429	5611	1182	26,69
SOUK EL THENINE	10966	13857	2891	26,36
IDJEUR	8222	10 367	2145	26,09
MAATKA	24 519	30 889	6370	25,98
ASSI YOUCEF	11175	14053	2878	25,75
AKERROU	3540	4436	896	25,31
AZAZGA	22 878	28 378	5500	24,04
AIT OUMALOU	6425	7848	1423	22,15
SOUAMAA	8247	10 028	1781	21,60
OUADHIA	13 776	16 464	2688	19,51
TIZI NETLATHA	13 310	15 868	2558	19,22
IFERHOUNENE	6682	7959	1277	19,11
AIT KHELILI	10289	12253	1964	19,09
ZEKRI	2173	2565	392	18,04
AIT BOUADOU	11664	13756	2092	17,94
TIGZIRT	8133	9571	1438	17,68
ILLILTEN	7446	8 714	1268	17,03
BOUDJIMA	12458	14 398	1940	15,57
BENI DOUALA	18 783	21 511	2728	14,52
TIRMITINE	13140	14994	1854	14,11
BENI AISSI	6640	7490	850	12,80
BOUZEGUENE	23 249	26 160	2911	12,52
AGHOUNI GUEGHRANE	4488	5042	554	12,34
AIT MAHMOUD	7 998	8 696	698	8,73
LARBAA NATH IRATHENE	24 552	26 648	2096	8,54
MECHTRAS	9575	10 389	814	8,50
IFIGHA	7550	8190	640	8,48
AIN EL HAMMAM	17 946	18 820	874	4,87
AIT AGGOUACHA	2657	2762	105	3,95
AIT TOUDERT	8490	8785	295	3,47
OUACIF	10 134	10 477	343	3,38
IRDJEN	10 800	11 105	305	2,82
YATAFENE	4885	4957	72	1,47
BENI YENNI	6836	6810	-26	-0,38
AIT BOUMAHDI	6 868	6 707	-161	-2,34
IBOUDRARENE	6739	6185	-554	-8,22

16- Offre de transport par communes et par agglomérations

Nom de commune	Nom d'agglomération	NB véhicules départ	NB Véhicules arrivée	Population	Superficie	Statut
AIN EL HEMAM	A.E.HEMAM	57	43	4930		ACL
	AIT AILEM	3	0			AS
	A. MENGUELLET	2	0	5568		AS
	TADJEMAT	2	0			AS
	OUAIT SLID	1	0			AS
	T.AMRANE	1	0	3389		AS
	TILILIT	1	0			AS
TOTAL		67	43	20 137	38,55	
AIT YAHIA MOUSSA	AFIR	7	0	1020		AS
	A.Y.MOUSSA	5	0	878		ACL
	BOUMAHNI	4	0			AS
	AIT ATELLA	3	0	2368		AS
TOTAL		19	0	21 622	62,9	
ABI YUCEF	TAZROUTS	4	0	4860		ACL
TOTAL		4	0	8 247	16,86	
AGHRIB	IBSEKRIENE	3	0	469		AS
	HENDOU	2	0	1296		AS
	TAMGOUT	2	0			AS
	AGOUNI OUCHARKI	1	0	809		ACL
TOTAL		8	0	14 983	65,11	
AGOUNI GAGHRANE	AGOUNI GAGHRANE	3	0	3072		ACL
TOTAL		3	0	11 960	40,51	
AIT AGOUACHA	IGHIL TIGUEMOUNINE	6	0	1193		ACL
TOTAL		6	0	3 990	26,21	
AIT BOUADOU	AIT DJEMAA	17	0	11511		ACL
TOTAL		17	0	14 985	39,30	
AIT BOUMAHDI	AIT BOUMAHDI	7	0	2749		ACL
TOTAL		7	0	6 728	23,23	
AIT CHAFA	AIT CHAFA --	10	0	518		ACL
TOTAL		10	0	4 037	85,49	
AIT KHELILI	AKERROU (ait khelili)	20	0	4108		ACL
	AIT KHEIR---	1	0	2318		AS
	EL KELAA----	1	0	1090		AS
	MEGHEIRA-	1	0	1946		AS
TOTAL		23	0	13 703	24,58	
AIT MAHMOUD	TAGUEMOUNT AZOUZ	13	0	5737		ACL
TOTAL		13	0	9 723	25,73	
AIT OUMALOU	AGOUNI BOURAGH	1	0	1462		ACL
TOTAL		1	0	9 682	13,74	
AIT TOUDERT	AZAGHAR	13	0	3808		ACL
	A. FOUROU	2	0	2254		AS
TOTAL		15	0	10 024	34,59	
AIT YAHIA	AIT HICHEM	20	0	1995		ACL
	IGOUFAF -	4	0	1193		AS
	AIT HICHEM-	1	0	1995		ACL
TOTAL		25	0	17 915	52,44	
AKBIL	TIGHILT OUDHRIMEN	21	0	1477		ACL
	AIT OUABANE -	6	0	2119		AS
	AIT MISLAINE	2	0	1708		AS
	MAHMOUD	2	0	503		AS
TOTAL		31	0	10 468	37,04	
AKERROU	TIFRIT NAIT L'HADJ	17	0	1238		ACL
	T.E.HADJADJ-	10	0	316		AS
	TIGROURINE	4	0			AS
TOTAL		31	0	5 681	41,75	
ASSI YUCEF	AIT HIDJA	12	0	14075		ACL
TOTAL		12	0	16 331	26,28	
AZAZGA	CHEURFA --	29	0			AS
	AIT BOUADA	5	0	2845		AS
	AIT ISSAD -	5	0			AS
	AZAZGA -	4	83	22135		ACL
	TINKICHT----	1	0	2000		AS
	TOTAL		44	83	33 920	77,05
AZEFFOUN	AZEFFOUN	29	6	4283		ACL
TOTAL		29	6	17 254	126,66	
BENI AISSI	BENI AISSI	2	2	1607		ACL
TOTAL		2	2	8 575	21,25	
BENI DOUALA	AIT MESBAH	13	0	3439		AS
	BENI DOUALA	5	2	12024		ACL
	ICHERIOUENE-	5	0			AS
	TALA KHELIL	3	0			AS
	T. OUKERCHOUCHE	2	0	2141		AS
	AIT BOUYAHIA--	1	0	664		AS
TOTAL		29	2	23 268	35,09	
BENI YENNI	TAOURIRT MIMOUN	8	0	6810		ACL
TOTAL		8	0	6 820	34,25	
BENI ZIKI	IGHER MEHDI	6	0	1355		ACL

	A. FILKANE	8	0			AS
TOTAL		14	0	4 253	20,64	
BENI ZMENZER	ALMA	3	4	8548		ACL
	AIT ANANE	1	0			AS
	T.MELOUL-	1	0			AS
TOTAL		4	4	13 203	20,29	
BOGHNI	BENI MENDES	9	0	7552		AS
	BOGHNI ---	9	41	15576		ACL
TOTAL		18	41	35 723	51,50	
BOUDJIMA	BOUDJIMA	44	0	7101		ACL
	TARIHANT	5	0	7297		AS
TOTAL		49	0	17 071	34,94	
BOUNOUH	BOUNOUH	16	0	4870		ACL
	S.A.E.RAHMANE	1	0			AS
TOTAL		17	0	10 880	26,99	
BOUZEGUENE	BOUZEGUENE -	56	1	9616		ACL
	HOURA -	13	0			AS
	AIT SALAH	1	0			AS
	SAHEL --	1	0	3333		AS
	TAOURIRT-	1	0	2000		AS
TOTAL		72	1	27 727	66,90	
D.A.MIMOUN	AKAOUJ--	28	0			AS
	I.BOUCHEH-	5	0	2427		AS
	TALA ILILANE--	1	0	10116		AS
	TALA ILILANE--	27	0	10116		ACL
TOTAL		61	0	21 175	36,30	
D.B.KHEDDA	D.B.KHEDDA	54	29	26232		ACL
	I.AZOUAGH-	9	0			AS
TOTAL		63	29	32 459	33,41	
D.E.MIZAN	D.E.MIZAN	44	35	17480		ACL
	SENANA --	7	0			AS
	HENIA---	1	0			AS
	KERROUANE-	1	0			AS
TOTAL		53	35	42 121	80,84	
FREHA	FREHA -	71	63	6541		ACL
	AZROU--	6	0	411		AS
	TALA TAGANA -	5	0			AS
	IKHARBANE ----	1	0			AS
	TAGUERSIFT	1	0	1976		AS
	TOUGANA -	1	0			AS
TOTAL		85	63	25 472	68,55	
FRIKAT	BOU IGHZER	8	0	2650		ACL
TOTAL		8	0	14 245	38,59	
IBOUDRAREN	DARNA	2	0	561		AS
	TIZI TASSAFT	2	0	2324		ACL
TOTAL		4	0	6 515	32,50	
IDJEUR	IDJEUR --	9	0			AS
	MHEGA	3	0	2166		AS
TOTAL		12	0	11 662	72,06	
IFERHOUNENE	IFERHOUNENE -	15	2	2060		ACL
TOTAL		15	2	15 829	32,95	
IFIGHA	IFIGHA -	20	0	4466		ACL
	AOURIR	3	0	610		AS
	MOKNEA	3	0	2269		AS
	ACHALAM -	1	0			AS
TOTAL		27	0	8 552	46,86	
IFLISSEN	A. MOUSSI	44	0	2790		ACL
	A. MOUSSI	1	0	2790		ACL
TOTAL		45	0	15 729	66,87	
ILLILTEN	SOUK EL HAD (illilten)	21	0	1085		ACL
	TIKAATINE-	4	0			AS
TOTAL		25	0	10 448	26,84	
ILLOULA	TABOUDA	21	0	777		ACL
	AIT AZIZ --	6	0	1623		AS
	ABOURGHES	2	0	1157		AS
	TAKHLIDJT	2	0	852		AS
	BOUBHIR-	1	0	897		AS
	MEZGUENE --	1	0	1735		AS
TOTAL		33	0	14 950	50,38	
IMSOUHEL	AGOUNI OUADALLA	13	0	425		ACL
	IGHER LEKRAR	1	0			AS
	TANALT	2	0	1736		AS
TOTAL		16	0	7 755	24,69	
IRDJEN	IGHER MADJEN	9	0	2302		ACL
TOTAL		9	0	14 428	21,24	
L.NATH IRATHEN	L.N.IRATHEN -	67	17	7111		ACL
TOTAL		67	17	30 646	39,28	
TOTAL		10	0	19 612	35,84	
MAATKAS	SOUK EL KHEMIS	32	0	25490		ACL
	AIT ZAIM	1	0			AS
TOTAL		33	0	34 816	45,29	
MAKOUDA	MAKOUDA -	24	0	3148		ACL

	ATTOUCHE	20	0	4350		AS
	IBAKOUKENE-	1	0			AS
	T.BOUZROU	1	0	5880		AS
TOTAL		46	0	24 945	57,43	
MECHTRAS	MECHTRAS	21	0	7223		ACL
TOTAL		21	0	11 786	17,36	
MEKLA	MEKLA --	25	1	3990		ACL
	D.SAHARIDJ -	9	0	7342		AS
	A. FRAOUCENE	3	0			AS
	IGOULFANE	3	0	611		AS
	AIT MEKKI	2	0			AS
	TAOURIRT ADEN	2	0	2180		AS
	LAGHROUS--	1	0	519		AS
TOTAL		45	1	28 562	64,71	
MIZRANA -	AIT SAID	4	1	2283		ACL
	A. MEZAIR	2	0			AS
TOTAL		6	1	10 217	57,84	
M'KIRA	TIGHILT BOUGHNI	10	0	2245		ACL
	TAMDIKT	1	0	1050		AS
TOTAL		11	0	19 612	35,84	
OUACIFS	OUACIFS	20	21	2484		ACL
TOTAL		20	21	10 683	17,18	
OUADHIA	OUADHIA	50	8	10462		ACL
	AIT BERDJEL-	1	0			AS
TOTAL		51	8	18 939	32,83	
OUAGUENOUN	TIKOBAINÉ	23	2	6446		ACL
	TIKOBAINÉ	4	0	6446		ACL
	DJEBLA	2	0	2660		AS
TOTAL		29	2	17 445	39,78	
SIDI NAMANE	SIDI NAMANE	18	0	3435		ACL
	ZEBOUJ KARA	2	0	1176		AS
TOTAL		20	0	9 650	42,24	
SOUAMA	SOUAMA	7	0	1988		ACL
	AIT ZELLAL	2	0	3981		AS
	TANEDJELT	1	0			AS
TOTAL		10	0	12 012	39,96	
SOUK EL TENINE	SOUK EL TENINE	3	1	13857		ACL
TOTAL		3	1	15 538	20,86	
TADMAIT-	TADMAIT-	23	2	12483		ACL
	AIT KHERCHA	2	0	2752		AS
TOTAL		25	2	23 584	63,66	
TIGZIRT	TIGZIRT	20	18	4341		ACL
	TIFRA-	1	0	2397		AS
TOTAL		21	18	11 160	41,68	
TIMIZART	SOUK EL HAD (timizart)	28	0	4404		ACL
	SOUK EL HAD -	6	0	341		AS
	ABIZAR	3	0	8102		AS
TOTAL		37	0	31 562	65,14	
TIRMITINE	TIRMITINE	10	0	3189		ACL
	T.MOKRANE -	8	0	4040		AS
TOTAL		18	0	19 679	32,91	
TIZI GHENIFF	TIZI GHENIFF	45	7	18217		ACL
	OULED ITCHIR -	5	0			AS
	SIDI BILAL---	1	0			AS
TOTAL		51	7	30 834	41,07	
TIZI NTLETA	AIT CHELALA--	5	0			AS
	A.A.E. MOUMEN	3	0			AS
	TIZI NTLETA	3	0	13898		ACL
	I.NAIT CHILA	1	0			AS
TOTAL		12	0	17 065	26,90	
TIZI OUZOU	TIZI OUZOU	86	1065	76207		ACL
TOTAL		86	1065	132 091	102,36	
TIZI RACHED	TIZI RACHED --	32	0	6945		ACL
TOTAL		32	0	18 785	31,05	
YAKOURENE	YAKOURENE -	8	0	1663		ACL
	LOUDHA -	1	0			AS
	T.BOUKSAS-	1	0	943		AS
	TAMLIHITH-	1	0			AS
TOTAL		11	0	12 694	79,30	
YATAFEN	AIT SAADA	1	0	4616		AS
	SOUK EL HAD (yatafen)	1	0	341		ACL
TOTAL		2	0	4 962	15,99	
ZEKRI-	TAHAROST	12	0	1132		ACL
TOTAL		12	0	3 766	88,51	

Accessibilité

BUKOME ITONGWA D. et KINGOMA MUNGANGA J.-P. *Connectivité et accessibilité du réseau routier de la république démocratique du Congo*. In *Bulletin de la Société géographique de Liège*. N° 42, 2002. pp 61-75.

CHAPELON Laurent. *Evaluation des projets autoroutiers : Vers une plus grande complémentarité des indicateurs d'accessibilité. Approche par analyse des détours imposés et des itinéraires empruntés*. In « Les Cahiers Scientifiques du Transport », N° 33/1998 - Pages 11-40.

CHAPELON Laurent. *L'accessibilité, marqueur des inégalités de rayonnement des villes portuaires en Europe*. *Cybergeo*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, article 345, mis en ligne le 11 juillet 2006, modifié le 22 juin 2007. URL : <http://www.cybergeo.eu/index2463.html>. Consulté le 06 avril 2009.

CHESNAIS Michel. *Réseaux en évolution 1*. Paradigme. Caen, France. 1991. 166p

DEZALAY, Albert GUEISSAZ et Chantal MAILLET. *Réalité et perception des dimensions spatiales et socio-culturelles de l'accessibilité des services collectifs*. In *EspacesTemps.net*, Textuel, 02.07.2007.

DEZALAY Thierry, GUEISSAZ Albert et MAILLET Chantal. *Réalité et perception des dimensions spatiales et socio-culturelles de l'accessibilité des services collectifs*. *EspacesTemps.net*, 02.07.2007. <http://espacestems.net/document2621.html>.

DIAZ O., PLAT D., POCHET P. et CUSSET. J. M. *Vers une ville à deux vitesses : transport et accès aux équipements à Dar-Eslam*. LET. 1998.

EL HABAIEB Abderrazak. *La pertinence d'une analyse en terme d'influence-dépendance liée à la question des transports urbains: d'une représentation signifiante à une réalité signifiée (cas de sfax)*. 13^e colloque de l'ASRDLF, 11^e colloque du GRERBAM. Développement local, compétitivité et attractivité des territoires, Sfax, les 04, 05 et 06 septembre 2006.

FOURNIER Jean-Claude. *Théorie des graphes et applications, avec exercices et problèmes*. Lavoisier. 2006. 288 pages.

HILAL Mohamed. *Accessibilité aux emplois en France : le rôle de la distance à la ville*. In *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne]. Dossiers, 6èmes Rencontres de Théo Quant, Besançon, France 20-21 février 2003. Articles sélectionnés par Cybergeo, document 293, mis en ligne le 02 décembre 2004. URL : <http://www.cybergeo.eu/index2790.html>.

JOLY Olivier. *Recent overview of spatial accessibility indicators applied in France: 1st synthesis of the French research network contributions*. In SPESD, state of French art of spatial accessibility indicators. Septembre. 1999.

MOSELEY Malcom J. *Accessibility: the rural challenge*. Grande Bretagne: Methnen and Co. ltd. 1979.

NUTLEY Stephen. *Rural areas: the accessibility problem*. In: HYLE Brian and KNOWLES Richard. *Modern transport geography*, édition 2. Grande Bretagne: John Wiley and sons, 1998. pp 185-215.

NUTLEY Stephen. *Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia*. *Journal of transport geography*. Mars 2003, volume 11, N° 1, 81p.

PASSEGUE Sophie. *Rugosité routière et mesures de temps d'accès en milieu rural. Une modélisation par carroyage*. In *l'Espace géographique*, 4-1997. pp 355-366.

REGGIANI Aura. *Accessibility trade and location behaviour*. Grande Bretagne: Ashgate, 1998. 373p

RODRIGUE Jean-Paul. *Cours de théorie des graphes*. Université de Montréal. <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch2fr/meth2fr/ch2m2fr.html>.

VAN WEE Bert, HAGOORT Michel, ANNEMA Jan Anne. *Accessibility measures with competition*. *Journal of transport geography*. Septembre 2001, volume 10, N° 4. 319p.

Mobilité

APPERT Manuel. *Métropolisation, mobilités quotidiennes et formes urbaines: le cas de Londres*. In *Géocarrefour*, Vol 79. 2/2004. pp 109-118.

BAOUNI Tahar. *Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger*. Thèse de doctorat d'Etat en urbanisme. Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme, Alger. 2006.

BEAUCIRE Francis et SAINT-GERAND Thiery. *Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale? La réponse du périurbain en Ile-de-France*. *Géocarrefour*, 2001, volume 76, N° 4/2001.

BONNAFOUS Alain, PATIER-MARQUE Danièle, PLASSARD François. *Mobilité et vie quotidienne*. Lyon, France: presse universitaire de Lyon, 1981. 172p.

DIAZ-OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHE Pascal. *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne, les enseignements de Ouagadougou*. Document de travail N° 98/03.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal, SAHABANA Maïdadi. *La marche à pied dans les villes Africaines*. *Transports*. 2005. N° 429. pp. 24-31. <http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/77/72/PDF/RevTrans.pdf>

DORIER-APPRILL Élisabeth et DOMINGO ÉTIENNE. *Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique. Métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois*. In *Vingtième Siècle, Revue d'Histoire*. N° 81, 2004. pp 41-54.

FISCHLER Raphaël. *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes*. Rapport final soumis à la commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et le Rive-Sud le 29 mai 2002.

GABET Pascal. *Etude méthodologique sur la connaissance des déplacements des périurbains. Tome 2, méthodologie d'enquête sur les déplacements des périurbains*. Rapport n° CERTU - 04-16, 2004. CERTU. 2004.

GODARD Xavier. *Mobilité et transport dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud*. CODATU collection villes et campagnes. Paris 1992. 236 pages.

GODARD Xavier, ZIV Jean-Claude. *La question de la mobilité urbaine en Méditerranée*. Séminaire régional sur les déplacements urbains en Méditerranée. 22 et 23 janvier 2008. Skhirat, Maroc.

GODARD Xavier, QUEREY M., THOMAS S. *Prospective mobilité et échelles de la métropolisation*. Rapport de recherche. Inrets, Dre Paca. 95 p.

GRINBERG Edward. *Mobilité restreinte, mobilité étendue*. Editions l'Harmattan, 2001. 142p.

HUBERT Jean-Paul. *Mobilité urbaine, périurbaine, rurale en Belgique : où sont les différences*. In les cahiers scientifiques du transport, n°45/ 2004. pp 83-100.

KAUFMANN Vincent. *Mobilité et vie quotidienne, synthèse et question de recherche*. In 2001... plus, Juin 1998, N° 48, 64p.

LEVY Jacques. *Les nouveaux espaces de la mobilité*. In Michel BONNET et Dominique DESJEUX. Eds. Les territoires de la mobilité. Paris, PUF. pp. 155-170.

Norwegian refuge council. *Plus qu'un million de déplacés internes sont ignorés par la communauté internationale*. 2004. (<http://www.idpproject.org/>).

Pouvoirs locaux ; les cahiers de la décentralisation : déplacements, mobilités, transports & territoires, n° 53, juin 2002.

ROUSSEL Louis, TURLOT François et VAURS R. *La mobilité de la population urbaine en Afrique Noire. Deux essais de mesure, Abidjan et Yaoundé*. In Population, 23^e Année, No. 2: 1968. pp. 333-352

VARLET Jean. *Déplacement urbain, à la recherche d'un équilibre*. In Angers 21 n° 2, janvier 2005. pp 4-8.

Transport, réseaux

ARNOLD P., H. BEGUIN, D. PEETERS, I. THOMAS. *Structure Géographique du réseau de transport et localisation optimale*. Flux, n°27 / 28 janvier / juin 1997.

BA A.S., SANGARE M.D. *projet de contournement autoroutier de Constantine –phase II, tronçon Ain el Bey –CW 133*. Rapport d'évaluation. Banque africaine de développement, département infrastructure région Nord, Est et Sud. 2002.

Banque mondiale. *Examen de la stratégie établie pour le secteur des transports urbains*. Document de synthèse. (<http://worldbank.org/>).

Banque mondiale. *Examen de la stratégie établie pour le secteur des transports urbains*. Document de synthèse. 2000. (<http://worldbank.org/>).

BERANGER Chantal. *Le rôle du chemin de fer entre Nacla et Entrelagos au Mozambique*. In actes du colloque international « le rôle du chemin de fer en Afrique ». Paris 23 et 24 septembre 2004. 284p.

BONNAFOUS Alain et CUSSET Jean Michel. *Transport et communication : les pistes du développement, des analyse tout terrain*. Paris. 1987.

BONNAFOUS Alain et al. *Transport : le prix d'une stratégie, atelier sur les orientations stratégiques de la politique de transport et leurs implications à moyen terme*, tome 2. 2 tomes. Paris, France : La documentation Française, 1995. 184p.

BONNAFOUS Alain, PLASSARD François. *Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport*. Revue économique, volume 25 N° 2, 1974. p 208 – 232.

BOY Deniz, sous la direction de SAVY Michel et ORFEUIL Jean-Pierre. *Route et développement durable : les réponses de la filière aux questions environnementales et de sécurité*. Rapport de l'Union routière de France. (www.urf.asso.fr).

BUISSON Marie-Andrée, MIGNOT Dominique. *Evolution des villes et politiques de transports*. Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 30, 1995. p 19 – 30.

BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy. *Infrastructures de Transport et Territoires : Approches de quelques grands projets*. Paris l'Harmattan, 1997.

CANCALON François, GARGAILLOT Laurent. *Les transports collectifs urbain ; quelles méthodes pour stratégies*. Edition CELSE, 1991. 336 pages.

CANIAUX Michel. *Une autre culture des déplacements, pour un transport intelligent et humain*. Paris, France : l'Harmattan, 1996. 221p.

CETMO (centre d'études du transport pour la Méditerranée occidentale). *Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée occidentale*. CETMO, Barcelone, Espagne. 2005. 36 p.

CHESNAIS Michel. *Réseaux en évolution 1*. Paradigme. Caen, France. 1991. 166p

CUCHE Alain (chef de projet). *NISTRA : indicateurs du développement durable pour les projets d'infrastructure routière*. OFRO. Berne, Allemagne. 2003. (www.nistra.ch).

DUPUY Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Anthropos, Paris. 1995. pages 215.

DUPUY Gabriel. *Systèmes, Réseau et Territoires*. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Paris. 1985. 168 p.

DUPUY Gabriel. *Réseaux de communication, marchés et territoires*. Presses des Ponts et Chaussées. 1997. 176p.

FAIVRE Emmanuel. *Autoroutes, activités et territoires : propositions méthodologiques pour évaluer l'impact de l'autoroute sur la spatialisation des activités*. 6^{èmes} rencontres de Théo Quant. 2003.

FREMONT Armand. *Géographie et action, l'aménagement du territoire*. 1ère édition. Editions Arguments. Paris, 2005. 218 p.

FRITSCH Bernard. *La contribution des infrastructures au développement des régions françaises*. Édition, presse des ponts et chaussées. 1999. 217 pages.

GLEYZE Jean-françois. *La simplification des réseaux en géographie. L'évaluation des dépendances relationnelles induites par les chemins au sein du réseau et l'agrégation des sommets autour de plate-formes relationnelles*. Hal, SHS. 2008. Consultable sur : http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/22/41/21/PDF/Plate-formes_relationnelles.pdf

GODARD Xavier. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Editions Karthala INRETS. Paris. 2002. 408pages.

GODARD Xavier, THEURNIER Pierre. *Les transports urbains en Afrique, à l'heure de l'ajustement, redéfinir le service public*. Karthala-Inrets éditions, 1992. 247p.

GODARD Xavier (Dir.). *Les transports dans les villes du Sud, la recherche de solutions durables*. Karthala-Codatu éditions, 1994, 358p.

GODARD Xavier. *Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines ? (Cas de Brazzaville et Kinshasa)*. Politique africaine. 1985. p.41 -57.

GODJE Madi. *Réseaux aériens et structuration des territoires. Les effets de la déréglementation du transport aérien en Afrique. Le cas de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale*. Thèse de géographie. Université du Havre. Soutenue le 09/12/2004.

CFTR (comité français pour les techniques routières). *Influence de la couche de roulement de la chaussée sur le bruit du trafic routier*. Cftr –info n° 4, juin 2001. (www.cftr.asso.fr).

ISTED, 1999, Elément des stratégies du développement des transports dans les pays en voie développement, bilan et proposition d'action.

KAUFMANN Vincent, BARBEY Julie. *Politique des transports : un état des lieux de la recherche*. Rapport final de recherche. DRAST – PREDIT. Décembre 2004. 98p.

LOMBARD Jérôme, STECK Benjamin. *Quand le transport est d'abord un lieu !* Autrepart, n° 32. Armand Colin éditions. 2004. p. 3-19.

LOPEZ Pierre. *Cours de graphes*. LAAS-CNRS. 2005. 27p. Disponible sur le lien : <http://www.laas.fr/~lopez/cours/GRAPHEs/graphes.html>. (Dernière consultation 12/06/2009).

MATHIS Philippe (Éds). *Graphes et réseaux. Modélisation multiniveau*. Hermès, Lavoisier (éditions). 2003. 360p.

- MERLIN Pierre. *Géographie, économie et planification des transports*. Paris, France : PUF. 1991, 472p.
- MHILI Sataa. *Transport et communications*. Al ittihad. Damas, Syrie. 1990. 319p.
- Ministère des transports (Algérie). Direction des transports terrestres (DTT). *Guide sur l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises*. Document interne. Juillet 2007.
- Ministère De L'équipement De Transport Et Du Logement (France). *Momento de statistiques des transports résultat 2000*. Avril 2002. 244p.
- NANNA Karima. *Les réseaux de transport terrestre au Maroc : étude de leur fonctionnement sur l'axe atlantique*. Thèse de doctorat, université de Tours, URBAMA. 1993.
- OCDE. *Investissements en infrastructures de transport et développement régional*, OCDE, Paris, 2000.
- OCDE. *Investissements en infrastructures de transport et développement régional*, OCDE, Paris, 2002. 165 p.
- OFFNER Jean-Marc. *Les « effets structurants du transport » : mythe politique, mystification scientifique*. In l'espace géographique N° 3, 1993. Editions Belin –Reclus. P 233-242.
- PLASSARD François. *Introduction à l'analyse des transports*. Cours de DESS d'aménagement. Université LYON 3 – Jean Moulin. 2003 – 2004.
- PLASSARD François. *Transport et territoire*. La documentation Française. 2003. 97p.
- PLAT Didier et POCHET Pascal. *D, comme Dar es Salem, ou les dangers du désengagement public*. In Godard XAVIER (dir.), les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Paris Karthala-Inrets. 2002. pp 73-82.
- PUMAIN Denise. *Définition du concept distance*. 2004. (www.hypergeo.eu)
- QUINET Emil. *Infrastructures de transport et croissance*. Économica. Paris. 1992. 126 pages.
- REICHMAN Shalom. *Les transports : servitude ou liberté*. Presses universitaires de France. 1^{ère} édition. 1983.
- SOPPE Martin. *La structure des réseaux de transport par les plates-formes de fret entre l'Europe de l'ouest et l'Europe centrale*. Thèse de doctorat en géographie. Université du Havre, 2001. 515p
- STECK Benjamin. *Les transports instrument de recompositions territoriales : le cas du Mali*. CNFG, Colloque 2005 de la Commission de Géographie des Transports, « Interrégionalité et réseaux de transport », Université de Franche-Comté, Besançon, 14- 15 septembre 2005.
- VAN WEE Bert. *Land use and transport: research and policy challenges*, In Journal of Transport Geography. Volume 10, N° 4. Elsevier. 2002. pp. 259-271.

UNECA. *Système des transports en Afrique*. Séminaire de l'AIPCR. Ouagadougou Juin 2005. <http://publications.piarc.org/>

VARLET Jean. *Autoroutes, économie et territoires : acquis et questionnements en 1995*. In " Autoroutes, économie et territoires ", CERAMAC, Clermont-Ferrand, 1997, pp 397-420.

VARLET Jean. *Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales*. Géocarrefour, volume 77 n° 1. 2002.

WOLKOWITSCH Maurice. *Géographie des transports*. Armand Collin. 1982. 383p

Enclavement

BERNE Laurence. *Ouverture et fermeture de territoire par les réseaux de transports dans trois espaces montagnards (Bugey, Bauges, Maurienne)*. Thèse de doctorat en géographie. Université de Savoie. Soutenue le 16/12/2008.

BOQUET Mathias. *Les banlieues entre ouverture et fermeture : réalités et représentations de l'enclavement dans les quartiers urbains défavorisés*. Thèse de doctorat en géographie. Université du Havre. Soutenue le 5/12/2008.

BRACHET Julien. *Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger*. In Espace Population Société. 2005-1. pp 90-109.

CHEVALIER Jacques, CARBALLO Cristina. *Fermetures résidentielles et quête de l'entre soi, entre Nord et Sud des Amériques*. In L'espace géographique, tome 33, N° 2 – 2004. Editions Belin –Reclus. P 325 -335.

DEBRIE Jean. *L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux*. 16^{ème} festival international de géographie « le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles », Saint-Diè-des-Voges. 2005.

DEBRIE Jean. *De la continentalité à l'Etat enclavé, circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*. Thèse de Doctorat de géographie. Le Havre, 2001. 374p.

DEBRIE Jean, STECK Benjamin. *L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest*. L'espace géographique n° 1, 2001. Belin-Reclus. 2001.

DEUFFIC Philippe. *La fermeture des paysages dans le Massif central : regards d'habitants sur une question d'expert*. Cahier d'économie et sociologie rurales, n° 75. 2005.

DROY Isabelle. *Pauvreté, enclavement et accès à l'école primaire en milieu rural guinéen*. In monde en développement. 2005/4 (n°132). pp 111-127.

GBEBA Noël. *Vision du désenclavement de la république centrafricaine*. Ministère de l'équipement et des transports de la république Centrafricaine. 2003

HROU Azzi. *Enclavement et développement au Maroc : le cas de la province d'Errachidia*. Thèse de doctorat de géographie. Université d'Aix-Marseille II. 1989.

ISEMAR ; *La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest*. Note de synthèse N° 57 septembre 2003.

JOLY Olivier. *La structuration des réseaux de circulation maritime : position des plates-formes d'interconnexion en Europe du nord-ouest*. Thèse de doctorat en géographie. Université du Havre, 1999. 577p.

KANTE M. *L'enjeu des politiques de transport pour les pays enclavés*. In actes du SITRASS n° 4, oct. 1996, pp. 53-59.

LACARRIEU Monica, THUILLIER Guy. *Une utopie de l'ordre et de la fermeture : « quartiers privés » et « countries » à Buenos-Aires*. In l'espace géographique, tome 33, N° 2 – 2004. Editions Belin –Reclus.

LE FLOCH Sophie, DEVANNE Anne-Sophie, DEFFONTAINES Jean-Pierre. *La fermeture du paysage : au-delà du phénomène, petite chronique d'une construction sociale*. In l'Espace géographique, tome 34, N° 1 -2005. Editions Belin –Reclus. Pp 49 -64.

L'OISEAU J., *Les pays enclavés de l'Afrique de l'ouest et du centre face aux problèmes de leurs transports*. JMM, n°3566, pp. 1043-1052.

MAGRIN G., JAMIN J.Y., FAURE G., DUTEURTRE G. *Les savanes d'Afrique centrale entre enclavement et intégration aux marchés*. Annales de géographie, N° 633. Sep-Oct 2003. PP 471-494.

MARY André. *Réseau, territoires et identités*. Cahiers de la maison de la recherche en sciences humaines. Université de Caen n°3, 1994.

MUSSO Pierre (Dir.). *Le territoire aménagé par le réseau*. Editions de l'Aube, datar. 2002. 275p.

PARLEBAS Pierre. *Sociométrie, réseaux et communication*. PUF, Paris. 1992. 239 pages.

POIREY Jean-Louis. *L'utilisation des TIC dans les situations d'enclavement géographique et culturel de l'école*. 2004.

REYNAUT C. *Quelques réflexions sur la notion d'enclavement*. In cahiers géographique de Rouen n°89, spéciale Sahel, 1989, pp129-137.

STECK Benjamin. *Contribution à une géographie du développement*. 2 volumes Habilitation à diriger des recherches. Université du Havre. 2000.

VARLET Jean, STECK Benjamin, COMBY Jacques, CROZET Yves. *Enclavement fonctionnel urbain*. Rapport de recherché (PUCA 568). CNRS Rhone-Alpes. Février 2004. 136p.

VARLET Jean, STECK Benjamin. *L'enclavement fonctionnel urbain ou la mobilité génératrice de mise à distance*. pp 237-249. In la ville aux limites de la mobilité, BONNET Michel, AUBERTEL Patrice. PUF, Paris 2006. 316 p.

WACKERMANN Gabriel. *Enclavement et mobilité en Afrique occidentale : l'exemple du Burkina Faso*. In Afrique Contemporaine N° 140. 1986, pp 24 –39.

Dynamique territoriale et analyse spatiale

ARRHAB Baya. *La décentralisation comme moyen de mobilisation pour le développement*. P 163-173. In Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003. Editions l'Harmattan, 2004. 407 p.

ARRAULT Jean-Baptiste. *Du toponyme au concept ? Usages et signification du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales*. In l'espace géographique n° 4, 2005. Belin-Reclus. 2005. pp 315-328.

BELAL Mabrouk. *L'Agence nationale de soutien à l'emploi des jeunes et la problématique du développement local*. P 367-376. In actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003. Editions l'Harmattan, 2004. 407 p

BELMIHOUD Mohamed Chérif. *Modernisation de l'administration publique : éléments de réflexion autour de la notion de gouvernance et des conditions de son implantation au niveau local*. P 111-116. In Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003. Editions l'Harmattan, 2004. 407 p.

BRUNET Roger (débat animé par). *Le poste modernisme en géographie*. In *L'espace géographique*, tome 33 N° 1 -2004. Editions Belin –Reclus. Pp 6 -37.

BERTINETTI Marcello. *Egypte, entre ciel et terre*. National Geographic Society. 2004. 640p.

BONAMY Joël, MAY Nicole (dir.). *Services et mutations urbaines, questionnements et perspectives*. Economica. 1994. 283p.

CHALEARD Jean Luis et POURTER Rolland. *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du sud*. Publication de la Sorbonne. Paris. 258 pages.

CHALEARD Jean Luis et POURTER Rolland. *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du sud*. Publication de la Sorbonne. Paris. 258 pages.

CHAMPOLLION Hervé. *Yémen, arabia felix*. Editions Hermé, Paris. 2002. 201p.

DURAND-DASTES François et SANDERS Lena. *Système spatial*. 2004. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article85#>. Consulté le 12/06/2009.

Dynamique des territoires et des sociétés. Actes du colloque d'Annaba, avril 2002. PU Caen. 2005.

EMANGARD Pierre-Henri. *Crise urbaine, mondialisation et développement durable*. 1997.

FERGUENE Améziane (Ed.). *Gouvernance locale et développement territorial, le cas des pays du Sud*, p 49 -76. In Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003. Editions l'Harmattan, 2004. 407 p.

GETIS Arthur, PAELINCK Jean. *An analytical description of spatial patterns*. In *Espace géographique*. Tome 33. n° 1 -2004. Editions Belin –Reclus. p. 61-68.

GILLY Jean-Pierre, PERRAT Jean. *La dynamique institutionnelle des territoires entre gouvernance locale et régulation globale*. P 93 -110. In Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003. Editions l'Harmattan, 2004. 407 p.

GUENOLA Carpon (dir.). *Quand la ville se ferme : quartiers sécurisés*. Bréal, collection « D'autre part », 2006, 288 p.

KEBIR, Leila. *Ressource et développement régional, quels enjeux ?* RERU, N°5, 2006. pp 701-723

LANGLOIS Patrice. *Réflexion autour des concepts « distance, espace, identité, territoire »*. Groupe de réflexion UMR IDEES, interactions entre concepts méthode et outils. 2003

MONNET Jérôme. *Les dimensions symboliques de la centralité*. Cahier de géographie du Québec. Volume 44, n° 123. 2000. p. 399 -418.

NDJAMBOU Léandre Edgar. *La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi* ». In l'espace géographique, tome 34, N° 2 – 2005. Editions Belin –Reclus. P 134 – 145.

PEREC George. *Espèces d'espaces*. Galilée. 1974/ 2000 (nouvelle édition revue et corrigée). 185p.

Pouvoirs locaux ; les cahiers de la décentralisation : Décentralisation « acte deux », scène Un... n° 59, décembre 2003.

Pouvoirs locaux ; les cahiers de la décentralisation : Communication, médias & démocratie locale, n° 52, mars 2002.

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse. *L'analyse spatiale : 1- localisation dans l'espace*. Avec la collaboration de Hélène Mathian. Armand Colin. 1997. 167 pages.

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse. *Les interactions spatiales*. Armand Colin. 2001. 191 pages.

REMY Jean, VOYÉ Liliane. *La ville : vers une nouvelle définition*. L'Harmattan. 1992. 173p.

SASSER W.E., OLSEN R.P., et WYCKOFF D.D. *Management of service operations: text, cases, and readings*. Allyn and Bacon editions. Boston. 1978.

SIMON, G. (dir.). *Les effets des migrations internationales sur les pays d'origine : le cas du Maghreb*. SEDES, Paris. 1990.

SAINT-GERAND Thierry (animateur de la table ronde). *Présentation et débats autour des concepts : quelques points de repère synthétisés à partir des travaux de divers géographes*. Séminaire UMR 6063 CNRS, interactions entre concepts méthode et outils. 2003.

TABUTIN Dominique, VILQUIN Éric, BIRABEN Jean-Noël. *L'histoire de la population de l'Afrique du Nord pendant le deuxième millénaire*. In actes du colloque « The History of World Population in the Second Millennium, organisée à Florence du 28 au 30 juin 2001 par le Comité de Démographie Historique de l'UIESP et la Società Italiana di Demografia Storica. Mai 2002.

VARLET Jean. *Structure et dynamique de l'espace limousin*. Mappemonde n° 3. 1996.

Géographie rurale

ABOUHANI Abdelghani. *Le conflit entre agriculture et urbanisation dans le périmètre irrigué de Tadla*. In Camarda D. (ed.), Grassini L. (ed.). *Interdependency between agriculture and urbanization: Conflicts on sustainable use of soil and water*. Bari : CIHEAM-IAMB, 2001.

Banque mondiale. *Les routes rurales : créer un lien entre la population et les marchés et services*. Rapport de la banque mondiale. Mars 2007. <http://www.banquemondiale.org/ida>.

BARWELL Ian. *Transport and the Village: Findings from African Village-Level Travel and Transport Surveys and Related Studies*. Rapport pour la Banque Mondiale, document de synthèse n° 344. Washington, DC. 1996.

BONTE P. *l'évolution de la société rurale Mauritanienne, le pari de la sécurité alimentaire*. Disponible sur. Laboratoire d'Anthropologie Sociale. CNRS, Paris. <http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/055078.pdf>

BOUTET, Didier. *L'importance d'une dynamique résidentielle dans le rural isolé*. RERU N°5. 2006, pp 781-798.

CHALEARD Jean-Luis, CHARVET Jean-Paul. *Géographie agricole et rurale*. Belin. 2004. 240p.

CHALEARD Jean-Louis, DUBRESSON Alain (éds). « *Villes et campagnes dans les pays du Sud, géographie des relations* ». Editions Karthala. Paris. 1999. 258 p.

COLLECTIF VILLE CAMPAGNE. *Bilan des actions en faveur de l'accueil de nouveaux actifs en milieu rural*. 2003.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES. *Emploi dans les zones rurales: combler le déficit d'emplois*. Communication de la commission au conseil et au parlement européen. Bruxelles, le 21.12.2006. <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/cha/c00021.htm>

COTE Marc. *Dynamiques rurales dans le Maghreb profond*. Territoires en mutation, n° 4, Montpellier. 1999. 205 p.

CNRS – URA. *Géographie sociale, quelles campagnes pour demain ?* Centre de publication de l'université de Caen, 1992.

DATAR. Etude perspective de la DATAR, *Quelle France rurale pour 2020 ? Contribution à une nouvelle politique de développement rural durable*. CIADT du 3 septembre 2003.

DATAR. *Quelle France rurale pour 2020 ? Contribution à une politique de développement rural durable*. Etude prospective de la Datar. CIADT. 2003. (<http://www.pme.gouv.fr/essentiel/etudesstat/pdf/francerurale.pdf>).

DE SCHUTTER Tom. *Le transport en zone rurale : organisations et opportunités pour les communes*. Mars 2006. <http://www.uvcw.be/articles/3,246,37,37,1568.htm>. Consulté le 4 juin 2008.

DUBUC Sylvie. *Dynamisme rural : l'effet des petites villes*. In l'Espace géographique, tome 33 N° 1 -2004. Editions Belin –Reclus

FINDINGS (publication de la banque mondiale). *Le transport et le village en Afrique subsaharienne*. Findings région Afrique, N° 83, octobre 1997.

FRAO, Fondation rurale de l'Afrique de l'Ouest. *Introduction des technologies de l'information et de la communication dans un cadre programmatique de gestion et de réhabilitation des terroirs villageois : ACACIA/GRTV*. Rapport technique final. (<http://web.idrc.ca>).

GENTELLE Pierre. *Les montagnes du Maghreb : un cas de déterminisme géographique ?* Table ronde, cafe-geo.net/article.php3?id_article=126. 2001.

GILLARDOT Pierre. *Géographie rurale*. Ellipses. 1997. 208p.

HALLORAN John et CALDERON-VERA Kerstin. *Les services sociaux élémentaires en milieu rural, la prestation des soins et l'assistance dans les villages et communautés paysannes reculées*. Rapport de synthèse pour la commission européenne aux affaires sociales. Hongrie.2005.

HERVIEU Bertrand (Dir.). *L'aménagement de l'espace rural*. Rapport de séminaires établis par les élèves de la promotion Léon Gambetta. Tome 2. Ecole nationale d'administration. Paris. 1993. 1155p.

HUIBAN, Jean-Pierre, AUBERT, Francis, DUSSOL, Anne-Marie. *La démographie des établissements industriels : une différenciation entre espaces urbains, périurbains et ruraux*. RERU, N°5, 2006. PP751-779

JULIEN Philippe (animateur du groupe de travail). *Structuration de l'espace rural : une approche par bassins de vie*. Rapport de l'INSEE (avec la participation de IFEN, INRA, SCEES) pour la DATAR. 2003.

LE COZ Jean. *Espace Méditerranéens et dynamiques agraires. État territorial et communautés rurales*. Paris : CIHEAM (Centre International de Hautes Etudes Agronomiques Méditerranéennes/UNESCO/MAB, 393 p. (Options Méditerranéennes, série B, Etudes et Recherche, n°2).

LESOURD Michel. *L'archipel rural africain en mouvement*. In : la ruralité dans les pays du Sud à la fin de XX^e siècle. ORSTOM, Paris. 1997. pp 363-378.

LEFEBVRE Henri. *Du rural à l'urbain*, 3^{ème} édition. Economica. 2001. 299p.

MENDRAS Henri. *La fin des paysans*. BABEL. 1992. (Première publication 1967). 436 P.

MILHAUD Olivier. *Les montagnes du Maghreb : un cas de déterminisme géographique ?* Table ronde, cafe-geo.net/article.php3?id_article=126. 2001

RAUTENBERG Michel, MICOUD André, BERARD Laurence et MARCHENAY Philippe (sous la direction). *Campagnes de tous nos désirs, patrimoines et nouveaux usages sociaux*. Textes réunis par Cécile Tardy. Mission du Patrimoine ethnologique, collection Ethnologie de la France. CAHIER 16. Editions de la Maison des sciences de l'homme, Paris. 2000. 191p.

RIVERSON John, GAVIRIA Juan, THRISCUTT Sydney. *Rural Roads in Sub-Saharan Africa: Lessons from World Bank Experience*. Document technique de la banque mondiale n° 141. 1992.

SANDRON Frédéric. *Déterminants des migrations en zone montagneuse forestière tunisienne*. In : la ruralité dans les pays du Sud à la fin de XX^e siècle. ORSTOM, Paris. 1997. pp 531-551.

SIEBER Niklas. *Appropriate transport and rural development in Makete district, Tanzania*. Journal of transport geography. Mars 1998, volume 6, N° 1. 83p.

SOLIDARITE RURALE DU QUEBEC. *Le transport en milieu rural : un impératif*. Mémoire présenté au comité sénatorial permanent des transports et des communications le 20 février 2002.

STARKEY Paul, ELLIS Simon, HINE John et TERNELL Anna. *Améliorer la mobilité rurale, solution pour développer les transports motorisés et non-motorisés en milieu rural*. Rapport de la Banque Mondiale, document de travail n° 72 F. 2003. (www.worldbank.org)

TABBOUCHY Rachid. *Système de suivi et d'évaluation du deuxième programme national de routes rurales (PNRR-2)*. Séminaire International « entretien des routes rurales, Enjeux et perspectives ». 20-21 Avril 2006, Rabat – Maroc.

TOLLEY Rodney, TURTON Brian. *Rural transport problems, policies and plans*. In: transport systems, policy and planning: a geographical approach, édition 1997. Singapore: Longman, 1995. pp 231-262.

TROIN Jean-François. *Les marchés forains : un domaine géographique à explorer et exploiter*. In annales de géographie, juillet-août 1982. Armand Colin. 1982. pp 490-498.

TRANSDEV. *Transports publics et avenir des zones rurales*. Paris, France : la documentation Française, 1998. 151p.

VASCONCELLOS Eduardo A. *Rural transport and access to education in developing countries: policy issues*. Journal of transport geography. Juin 1997, volume 5, N° 2. 161p.

VAURS Paul. *Sans services publics, l'asphyxie du monde Rural est irrémédiable !* Article tiré du site : <http://www.innovation-democratique.org>, Rubrique: La France. 2007. Consulté le 06/06/2008.

Algérie

AGERON Charles-Robert. *Histoire de l'Algérie contemporaine*. Collection Que sais-je ? 10^e édition corrigée, 1994. 1^{ère} édition 1964. PUF. 125p.

AGERON Charles-Robert. *Les Algériens Musulmans et la France (1871-1919)*. Tome second. 1^{ère} édition. PUF, Paris. 1968.

AGGOUN Lounis et RIVOIRE Jean-Baptiste. *Françalgérie, crimes et mensonges d'États*. La Découverte, Paris, 2004 (édition de poche : La Découverte, Paris, 2006).

AIT AHMED Hocine. *Mémoires d'un combattant*. Editions Sylvie Messinger, Paris. 1983. Edition Bouchène pour l'Algérie et le Maghreb, Alger. 1990.

AIT AHMED Hocine. *L'affaire Mécili*. Editions La Découverte, Paris, 1989. Pour le Maghreb : Editions BOUCHENE, Alger, 1991. 269 p.

ALEM Mustapha. *Les mouvements de la population en Algérie : l'exemple de la wilaya de Tizi-Ouzou*. Thèse de Géographie, Caen. 1988

AMOURA Amar. *Résumé de l'histoire de l'Algérie*. Raihana, Alger. 2002. 320p.

BOUBAKOUR Farès, MERAZGA Aissa. *Planification du transport urbain et développement durable, quelques réflexions à propos de la ville de Batna (Algérie)*. Transports, n° 437. 2006.

BOUBAKOUR Fares. *Le transport urbain a Batna : nécessite de repenser le service public*. 10^{ème} assemblée générale de du CODESRIA (conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique). Centre international de conférence Kampala Ouganda. Du 8 au 12 décembre 2002.

ARTHUS-BERTRAND Yann. *Algérie vue du ciel*. Editions de La Martinière. 2006. 333p.

BENAMROUCHE Amar. *Grèves et conflits politiques en Algérie*. Karthala éditions. 2000. 374 pages

BESSAOUD Omar. *La stratégie de développement rural en Algérie*. In Options Méditerranéennes, Sér. A / n°71, 2006. pp 79-89

BOURDIEU Pierre et SAYAD Abdelmalek. *Le déracinement, la crise de l'agriculture traditionnelle en Algérie*. Editions de Minuit. 1964. 224p.

CHADLI. M, HADJIEDJ A. *L'apport des petites agglomérations dans la croissance urbaine en Algérie*. Cybergegeo.eu : Revue européenne de géographie, No 251, 20 octobre 2003.

COTE Marc. *L'Algérie ou l'espace retourné*. Flammarion. 1988. 362p.

COTE Marc. *L'Algérie*. Masson/Armand Colin. Paris. 1996. 353p.

- COTE Marc. *L'espace Algérien, les prémices d'un aménagement*. Office des publications universitaires, Algérie. Alger. 1983. 278p.
- COTE Marc. *Mutation rurales en Algérie, le cas des Hautes Plaines de l'Est*. OPU-Alger, CNRS-Paris, CRESM-Aix-en-provence, 1979, 163 pages.
- COTE Marc. *Pays, paysages, paysans d'Algérie*. CNRS éditions. 1996. 282p.
- COTE Marc. *Un arch vif sur le piémont des Aurès*. In Annales Algériennes de Géographie, 5^{ème} année, n° 11, janvier-juin 1971, Imprimerie An Nasr, Constantine, pp 90-94.
- COTE Marc. *Steppe et aménagement : le cas du pays tébessi*. Séminaire international sur la steppe, Tébessa, 26-30 avril 1986, 13 pages.
- C.R.E.A. (Centre de recherches en économie appliquée). *L'émigration maghrébine en Europe, exploitation ou coopération ?* SNED, Alger. Algérie. 671p.
- DJABI Abdenasser. *L'Algérie en mouvement, approche sociopolitique des grèves ouvrières en Algérie*. Dar El Hikma, Alger. 1994.
- DJEDID Abdelkader et BENDI-OUIS Assia. *Normes et essais géotechniques en Algérie*. Symposium International : Qualité et Maintenance au Service de l'Entreprise. Tlemcen, Algérie. 2004.
- ESSAOUIDI Mohamed. *Introduction à l'étude de la société algérienne, analyse sociologique des principaux signes des mutations sociales dans la société algérienne contemporaine*. OPU, Alger. 1990. 219p.
- GUILLERMOU Yves. *Villes et campagnes en Algérie*. In Autrepart (11), 1999. pp 47-60.
- HENIA, Abdelhamid (Coord.). *Villes et territoires au Maghreb : itinéraire d'une recherche*. Cahiers de l'IRMC (institut de recherche sur le Maghreb contemporain). N°1, 2000. 227 p.
- HOAG D John. *Architecture islamique*. Gallimard/Electa, 1991, (édition originale publiée en 1973 par Electa). 197 p.
- ISNARD Hildebert. *Le Maghreb*. Collection Magellan. PUF. 1966. 272p.
- JULIEN Charles-André. *Histoire de l'Algérie contemporaine, la conquête et les débuts de la colonisation 1827-1871*, 1^{ère} édition. PUF, Paris. 1968.
- KATEB Kamel. *Ecole, population et société en Algérie*. L'Harmattan. 2005. 235 pages.
- KATEB Kamel. *Population et organisation de l'espace en Algérie*. In l'espace géographique N° 4, 2003. Belin-Reclus. Pp 311-331.
- KHEIR Saffouh. *La Syrie, étude géopolitique*. Les éditions du ministère de la culture. Damas, Syrie. 2003. 358p.
- LACOSTE Yves (dir.). *L'état du Maghreb*. La découverte, Paris. 1990.

Ligue Algérienne de Défense de Droits de l'Homme. Rapport Algérie, la répression du *Printemps Noir* avril 2001-avril 2002. Edition et impression : FIDH. Dépôt légal avril 2002 / 330. (Consultable en ligne sur : <http://www.fidh.org/IMG/pdf/dz330f.pdf>).

NIOX M. (le colonel Niox). *Géographie militaire VI, Algérie et Tunisie. 2e édition*. Librairie militaire de L. Baudoin et Cie. Paris. 1890.

RAHAM Djamel, ZEGHICHE Anissa, BOUKHEMIS Kaddour. *Essai de mesure et d'analyse des formes du maillage administratif. Le cas des wilayas de l'Est algérien*. In l'espace géographique. N° 3- 2004. p. 256-266.

SARI Djilali. *Les mutations socio-économiques et spatiales en Algérie*. Alger. Office des publications universitaires (OPU). 1993. 362p.

SARI Djilali. *La dépossession des fellahs*. SNED, Alger. 1978.

SARI Djilali. *À la recherche de notre histoire*. Casbah éditions, Alger. 2003. 206p.

SARI Djilali. *Les villes précoloniales d'Algérie*. SNED, Alger. 1979.

SAYAD Abdelmalek. *La double absence*. Editions du seuil. 1999. 437p.

SAYAD Abdelmalek. *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*. 1ère édition, 3ème tirage. De Boek et Lancier. 1991. 331p.

SEBHI Salim. *Mutation du monde rural algérien, le Hodna*. Office des publications universitaires, Alger. 1987.

SIMON Jacques (sous direction de). *L'immigration algérienne en France* (résumé). (<http://www.fen.fr/>).

STORA Benjamin. *Ils venaient d'Algérie, l'immigration algérienne en France 1912-1992*. Fayard. 1992. 492p.

Utilisation des engrais par culture en Algérie. Première édition, publiée par la FAO, Rome, 2005. <http://www.fao.org/docrep/008/y5953f/y5953f00.HTM> , consulté le 15 octobre 2008.

RAHMANI farida. *La Casbah d'Alger*. EDIF, Paris-Méditerranée. 2003. 190 p.

COTE Marc. *Les montagnes du Maghreb : un cas de déterminisme géographique ?* Table ronde, cafe-geo.net/article.php3?id_article=126. 2001.

ROCHERIEUX Julien. *L'évolution de l'Algérie depuis l'indépendance*. In Sud/Nord. N° 14 / 2001. pp 25-50. Consultable sur : <http://www.cairn.info/revue-sud-nord-2001-1-p-27.htm>

Kabylie

ADDI Lahouari. *Sociologie et anthropologie chez Pierre Bourdieu. Le paradigme anthropologique kabyle et ses conséquences théoriques*. La découverte. 2002. 205p.

ADDI Lahouari. *Les partis politiques en Algérie*. In Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, no 111-112, 2005, pp. 139-162.

ADDI Lahouari. *Entretien sur les événements de la Kabylie (2001)*, interview accordé au quotidien algérien Le Matin. 28 février 2002.

AIT FERROUKH Farida et FARES Nabil (Eds.). *Effraction, la poésie du tiroir (anthropologie poétique algérienne)*. Chaillé, Montréal. Le Dé bleu, Le Noroît. 1993. 159p.

AIT KAKI Maxime. *De la question berbère au dilemme kabyle à l'aube du XXI^e siècle*. L'Harmattan. 2004. 317p.

AIT KAKI Maxime. *Les Etats du Maghreb face aux revendications berbères*. In Politique étrangère, 1/2003. pp. 103-118.

BOURDIEU Pierre. *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée par trois études d'ethnologie kabyle*. Editions du Seuil. 2000. 429p.

CHACHOUA Kamel. *L'islam kabyle. Religion, état et société en Algérie. Suivi de l'Épître « Rissala » D'IBNOU ZAKRI (Alger, 1903), Mufti de la Grande Mosquée d'Alger*. Maisonneuve & Larose. 2001. 448 p.

CHAKER Salem. *L'affirmation identitaire berbère à partir de 1900, constantes et mutation (Kabylie)*. Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, 44, 1987. pp. 13-33.

CHAKER Salem, 1989, *Berbères dans le monde contemporain*, Paris, L'Harmattan, réédité sous le titre *Imazighène assa*, Alger, Bouchène, 1990.

CHAKER Salem. *Berbères aujourd'hui: berbères dans le Maghreb contemporain*. Deuxième édition. Editions L'Harmattan, 1998. 221 pages

COORDINATION PROVISOIRE DES COMITES D'ALGER, *Plate-forme de revendication d'El Kseur*, 11 juin 2002.

DAHMANI Mohamed. *Economie et société en Grande Kabylie*. Office des publications universitaires, Alger. Algérie. 1987. 239p.

DIRY Jean-Paul. *Les espaces ruraux*. Editions SEDES. 1999. 192p.

DOUMANE Said. *L'économie traditionnelle kabyle*. Conférence du 11/12/2005. Maison des associations. Paris.

FONTAINE Jacques. *Villages kabyles et nouveau réseau urbain en Algérie : le cas de la région de Béjaïa*. Thèse 3e cycle : Géographie de l'aménagement : Tours : 1981. 273 p.

GAID Mouloud. *Aguellids et Romains en Berbérie*. Edition SNED, Alger. 1972. 140 p.

GAID Mouloud. *Les Berbères dans l'histoire - Tome II: de la Kahina à l'occupation turque*. Mimouni Editions, Alger. 1990. 264 p.

GUENOUN Ali. *Chronologie du mouvement berbère, un combat et des hommes*. Éditions casbah, Alger. 1999.

HADDADOU Mohand-Akli. *L'Etat algérien face à la revendication berbère : de la répression aux concessions*. In Glottopol, revue de sociolinguistique en ligne. N° 1 – Janvier 2003. pp. 131-138.

HANOTEAU A. et LETOURNEUX A. *La Kabylie et les coutumes kabyles*. Bouchène, Paris, 2003.

IBN KKALDUN. *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. Traduction de William Mac Guckin de Slane. Edition intégrale. Berti, Alger. 2003. 1575p.

KHELLIL Mohamed. *L'exil kabyle : essai d'analyse du vécu des migrants*. L'Harmattan, 1979. 207 pages.

LACOSTE-DUJARDIN Camille. *Le conte kabyle, étude ethnologique*. La découverte. 2003. 542p.

LACOSTE-DUJARDIN Camille. *Géographie culturelle et géopolitique en Kabylie ; La révolte de la jeunesse kabyle pour une Algérie démocratique*. Hérodote, n° 103, 2001, p. 57.

LESPE R. *le climat de la Kabylie du Djurdjura*. In annales de géographie, volume 18. N° 18. 1909. pp 24-33.

MAHÉ Alain. 2001. *Histoire de la Grande Kabylie XIXè-XXè siècles. Anthropologie historique du lien social dans les communautés villageoises*. Paris : Bouchène. 650 p.

MHENNI Ferhat. *Algérie : la question kabyle*. Éditions Michalon. Paris, 2004. 189 pages.

MHENNI Ferhat. *Les erreurs stratégiques de la Kabylie*. 2007 (<http://www.journaldekabylie.com/spip.php?article413>) consulté le 3 février 2009 à 19h30.

MORIZOT Jean. *Les kabyles propos d'un témoin*. L'Harmattan, Paris, 2003.

MOULOUD Idir. *La berbérité en Algérie*. In, Relations. Juillet-août 2007 (718), p.28-29. Consultable sur http://www.cjf.qc.ca/rerelations/archives/themes/textes/pol_internationale/polli_in_idir_0708.htm. (dernière consultation: le 23/06/2009 à 10h30)

PERVILLE Guy. *Du berbérisme colonial au berbérisme anti-colonial : la transmission du thème de l'identité berbère des auteurs coloniaux français aux intellectuels nationalistes algériens*. In colloque « Historiographie du Maghreb. Historiographie berbère de l'Antiquité à nos jours ». Madrid, 24 avril 2004. Disponible sur le lien : http://guy.perville.free.fr/spip/article.php3?id_article=168, (dernière consultation, le 22/6/2009 à 11h50).

RAHAL-SIDHOUM, Saïda. *Berbère, berbérophonie, berbérité et algérianité*. In : Confluences en Méditerranée, n° 38. (2001). pp 95-100.

REDJALA M'barek. *Kabylie : langue et la littérature kabyles*. In "Encyclopedie universalis". 1980. page 602.

SLIMANI-DIRECHE Karina. *Histoire de l'émigration kabyle en France au XX^e siècle : réalités culturelles et politiques et réappropriations identitaires*. L'Harmattan, 1997. 214 pages.

TILLELI Emma. *Le mouvement citoyen de Kabylie*. In *pouvoirs* 2003/3, n° 106, p. 149-162.

YACINE Tassadit. *Les Kabyles, Éléments pour la compréhension de l'identité berbère en Algérie*. GDM, Paris. 1992.

YESGUER Hichem. *Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales isolées. Le cas de la Kabylie (Algérie)*. In *les cahiers scientifiques du transport*. Numéro 54 – 2008. pp 125-146.

Dictionnaires de Géographie

ABDESSALEM Adel. *Géographie générale de la Syrie*. 1^{ère} édition. Al ittihad, Damas. Syrie. 1990. 472p.

BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert. *Introduction à la géographie humaine*. Armand Colin. 7^{ème} édition revue et augmentée. Paris, France. 1998. 216p

BAILLY Antoine, FERRAS Robert et PUMAIN Denise., *Encyclopédie de géographie*, 2^{ème} éd., 1995. Economica. 1167p.

BAILLY Antoine et al. *Les concepts de la géographie humaine*, 4^e édition. Armand Colin. Paris, 1998. 333 p.

BAILLY Antoine et al. *Les concepts de la géographie humaine*, 5^e édition. Armand Colin. Paris. 2001. 333p.

BAUD Pierre, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine. *Dictionnaire de géographie*, 2^{ème} édition. Hatier, 1997. 509 p.

BRUNET Roger, FERRAS R. et THERY H. *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. 3^{ème} édition revue et augmentée. Reclus-La documentation Française. 2005, 1^{ère} édition 1992. 518 p.

CABANNE Claude (dir.). *Lexique de géographie humaine et économique*, 2^{ème} édition. Dalloz. Paris. 1992. 449p.

CHARVET Jean-Paul et SIVIGNON Michel, dir. *Géographie humaine. Questions et enjeux du monde contemporain*. Armand Colin, collection U. 2002. 347 p.

CLARK Audrey N. *The penguin dictionary of géography*, 2nd edition. Penguin. 1998. 455p.

CLAVAL Paul., *Géographie humaine*. PUF fondamentale, 1996.

CLAVAL Paul. *Géographie humaine et économie contemporaine*. PUF. 1984. 442p.

CLAVAL Paul. *Géographie régionale, de la région au territoire*. Armand Colin. 2006. 335p.

- DERRUAU Max, *Géographie humaine*, 6^{ème} édition. Armand Colin, 1995-1996. 468 p.
- DI MEO GUY. *Géographie sociale et territoires*. Editions Nathan. Paris, 1998. 320 P
- GAMBILN André et al. *Image économique du monde, 43^e année*. Paris, France : SEDES, 1998. 414p.
- GEORGE Pierre. VERGER Fernand. *Dictionnaire de la géographie*, Sixième édition mise à jour, 1996. 1ère édition 1970. PUF. Paris
- GRAWITZ Madeleine. *Lexique des sciences sociales*. Dalloz. 1988.
- HURIOT Jean-Marie, PERREUR Jacky. *Encyclopédie d'économie spatiale*. Économica. Paris. 1994.
- MERCIER Denis (Dir.). *Le commentaire de paysages en géographie physique*. Armand Colin. 2004. 255p.
- LACOSTE Yves. *De la géopolitique aux paysages. Dictionnaire de la géographie*. Armand Colin. 2003. 413p.
- LEVY Jacques et LUSSAULT Michel (sous direction de). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin. 2003.
- MARCONIS Robert., *Introduction à la géographie*. 1996, Armand Colin, Paris. 222p. documentation Française. 1997. 518p.
- MERLIN Pierre. *Géographie humaine*. PUF. Paris, France. 1997. 576p.
- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 2^{ème} édition*. PUF. 1996. Collin. 2002. 863p.
- NOIN Daniel. *Géographie de la population*. 6^{ème} éditions. Armand Colin. 2001. 280p.
- NOIN Daniel. *Atlas de la population mondiale*. 2^e édition mise à jour. Reclus-la documentation française. 1996. 160p.
- SAFFACHE Pascal. *Dictionnaire simplifié de la géographie*. Publibook, Paris. 2003. 345p.
- SMALL John et WITHERICK Michael. *A modern dictionary of geography*, 3ème edition. Edward Arnold. Londres, 1995 (1ère édition 1986). 265p.
- WACKERMANN Gabriel (dir.). *Dictionnaire de géographie*. Ellipses. 2005. 432p.

Méthodologie

BAVOUX Jean Jacques. *La géographie, objet, méthodes, débats*. Armand Colin, Paris. 2002. 239 p.

BEAUD Michel. *L'art de la thèse*, Nouvelle édition mise à jour. Edition la découverte. Paris, 1994.

BEAUD Stéphane, WEBER Florence. *Guide de l'enquête de terrain, nouvelle édition*. Editions La découverte. 2003. 356p

BLIN Eric, BORD Jean-Paul. *Initiation à la géo-graphique, ou comment visualiser son information*. 2^e édition augmentée. Sedes. 1993. 284 p.

BORD Jean-Paul, BADUEL Pierre-Robert. *Les cartes de la connaissance*. Karthala éditions. 2004. 689 p.

CHADULE Groupe. *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*. 4^{ème} édition. Armand Colin. 1997. 203p.

DE SINGLY François. *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*. Nathan, Paris. 1992. 126p.

GUIDERE Mathieu. *Méthodologie de la recherche « guide du jeune chercheur »*. Ellipses, Paris, France. 2003. 128p.

GUMICHIAN Hervé, MAROIS Claude, avec la collaboration de véronique FEVRE. *Initiation à la recherche en géographie, aménagement, développement territorial, environnement*. La presse universitaire de Montréal. Montréal, Canada. 2000. 425p.

Ministère de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie (France). *Guide de présentation d'une thèse à l'usage du candidat au doctorat*. 2007.

POIDEVIN Didier. *La carte, moyen d'action*. Ellipses. 1999. 199p.

Autres sites consultés

<http://www.ffs-dz.com/>

<http://www.tiziouzou-dz.com/>

<http://espacestems.net>

<http://www.algeria-interface.com>

<http://www.aarach.com/index.htm>

<http://www.banquemondiale.org/ida>

<http://www.ons.dz>

<http://www.SDRIF.com>

<http://www.marque-nf.com>

<http://www.casafree.com>

<http://www.youtube.com>

<http://www.afrique-du-nord.com>

<http://www.kabyle.com>

<http://www.algeria-watch.org>

<http://www.fidh.org/>

<http://www.aarach.com>

<http://mak.makabylie.info>

<http://www.ansej.org.dz/>

<http://www.depechedekabylie.com/>

<http://www.liberte-algerie.com/>

<http://www.elkhabar.com/accueil/>

<http://www.echoroukonline.com/ara/index.php>

<http://www.elwatan.com/>

Dictionnaires

Larousse arabe – français / français – arabe, 1983

Le Petit Larousse 2006, (version numérique)

Le Petit Larousse illustré 2006

Le Petit Larousse 2003

Al Monjid al abjadi (dictionnaire arabe), 1988

Le nouveau Petit Robert de la langue française 2007

A mawal Ta mazight – Ta frânsist, *Ta meslayt ta qbaylit*. (Dictionnaire berbère-français)

Sources Statistiques

ONS, 1991 : *Evolution des Populations et des Limites Communales 1977-1987*, Alger.

ONS, 1998: *Migrations internes inter communales. Wilaya de Tizi-Ouzou*. Données statistiques. Issues de l'exploitation exhaustive du RGPH 1998. pp 195-217., Alger

ONS, 1998: *Typologie des ménages et des familles –wilaya de Tizi-Ouzou*, Données statistiques n° 314-15, *RGPH 1998*, Alger.

ONS, 1998: *Migrations internes inter-wilaya. Histoire migratoire de la wilaya de Tizi-Ouzou*. Données statistiques n° 315-15, *RGPH 1998*, Alger

ONS, 1998: *Mouvements pendulaires de la population occupée, commune de résidence et commune de travail*. Données statistiques n° 321, *RGPH 1998*, Alger.

ONS, 2000 : *Armature urbaine, au RGPH 1998*, Collections statistiques n°97, Alger.

ONS, 2002 : *Evolution des agglomérations 1987-1998*, Collections statistiques n°104, Alger.

ONS, 2004 : *Données statistiques*, Démographie algérienne n°419, ONS, Alger.

CD-ROM ONS, *Résultats du RGPH de 1998*, Alger.

Site officiel de l'ONS : <http://www.ons.dz/>

Site officiel du RGPH 2008 : <http://rgph2008.ons.dz/>

Note méthodologique sur les données récupérées sur internet :

Certaines données, signalées dans le texte, ont été récupérées sur les sites officiels de certains organismes, comme l'ONS, la wilaya de Tizi-Ouzou, l'ANSEJ... Avant d'utiliser ces données nous nous sommes d'abord assurés de leur fiabilité auprès des organismes concernés.

Table des figures

Schémas

Schéma 1.01 :	Polysémie du concept enclavement	27
Schéma 1.02 :	La distance, créatrice de l'enclavement	30
Schéma 1.03 :	L'interaction systémique des facteurs de l'enclavement	33
Schéma 1.04 :	Les types des facteurs de l'enclavement	35
Schéma 1.05 :	Facteurs d'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés	39
Schéma 2.01 :	Impact du système de transport sur l'accessibilité spatiale	44
Schéma 2.02 :	Interaction, espace-transport	46
Schéma 2.03 :	Les types de l'enclavement	54
Schéma 2.04. :	Les contraintes à la mobilité	60
Schéma 2.05 :	Les différentes échelles de la mobilité.	65
Schéma 4.01 :	Structure sociale des agglomérations kabyles	114
Schéma 5.01 :	L'ancien et le nouveau mode de découpage territorial algérien	141
Schéma 5.02 :	Structure de l'espace kabyle, l'Archipel de villages	142
Schéma 5.03 :	Distance entre les villages d'Imsouhel (en km)	168
Schéma 5.04 :	Accessibilité nodale de Agouni Ouadallah	175
Schéma 5.05 :	Les distances enclavantes	180
Schéma 5.06 :	Impact de l'éloignement et de la démographie sur l'évolution spatiale des petites agglomérations	187
Schéma 5.07 :	Modèle de la dynamique spatiale et territoriale des agglomérations kabyles	189
Schéma 6.01 :	Modèle de l'articulation entre réseau motorisé et réseau piéton	200
Schéma 6.02 :	Problème d'articulation entre réseaux et discontinuités spatio-temporelles	206
Schéma 6.03 :	Niveaux de connexion entre agglomérations.	209
Schéma 6.04 :	Complexité des différents types de trajets	210
Schéma 6.05 :	Principe de déroulement de l'algorithme de Dijkstra	213
Schéma 6.06 :	Accessibilité des communes périphériques	220
Schéma 7.01 :	Types de déplacements selon les échelles spatiales	237
	Modèle de la fermeture de l'espace kabyle (wilaya de Tizi-Ouzou)	271
	Grille de lecture de l'ouverture/fermeture d'un espace	273

Cartes

Carte 01	Délimitation géographique de la Kabylie	12
Carte 3.01 :	Carte du tissu industriel de la wilaya de Tizi-Ouzou	86
Carte 3.02 :	Relief et hydrologie de la wilaya de Tizi-Ouzou	93
Carte 3.03 :	Zones de potentialités agricoles	95
Carte 3.04 :	Régions d'émigration des algériens vers la France. (1949)	107
Carte 4.01 :	Organisation tribale et confédérale de la Grande Kabylie au début du XIX ^e siècle	115
Carte 4.02 :	Printemps noir 2001, diffusion des émeutes à l'échelle nationale	131
Carte 5.01 :	Population par commune (wilaya de Tizi-Ouzou)	140
Carte 5.02 :	Typologie des communes selon la population agglomérée	148
Carte 5.03 :	Relief et hydrologie de la wilaya de Tizi-Ouzou	152

Carte 5.04 :	Relief et principaux axes routiers	155
Carte 5.05 :	Distribution des ACL et relief	159
Carte 5.06 :	Réseau de routes et agglomérations d'Imsouhel	162
Carte 5.07 :	Fragilité des mises en relation des villages d'Imsouhel	165
Carte 5.08 :	Accessibilité géographique nodale des villages d'Imsouhel	170
Carte 5.09 :	Accessibilité des villages d'Imsouhel en distance pondérée	173
Carte 5.10 :	Densité des communes de Tizi-Ouzou	183
Carte 5.11 :	Evolution démographique intercensitaire (1987-1998) en %	184
Carte 5.12 :	La dynamique spatiale des communes de Tizi-Ouzou	186
Carte 6.01 :	Tizi-Ouzou Réseau de routes et agglomérations principales	194
Carte 6.02 :	Routes et agglomérations d'Imsouhel	199
Carte 6.03 :	Réseau de routes de Tizi-Guefres	199
Carte 6.04 :	Accessibilité géographique des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou	215
Carte 6.05 :	Accessibilité potentielle des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou	216
Carte 6.06 :	Accessibilité nodale de la commune de Tizi-Ouzou	218
Carte 6.07 :	Accessibilité nodale de la commune de Tizi-Ouzou, pondérée par la population	219
Carte 7.01 :	Localisation des zones de pauvreté	224
Carte 7.02 :	Localisation des infrastructures sanitaires de la wilaya de Tizi-Ouzou	229
Carte 7.03. :	Carte analytique des défaillances du secteur de santé	232
Carte 7.04 :	Offre totale de transport (Par commune)	245
Carte 7.05 :	Densité et offre totale de transport	247
Carte 7.06 :	Tizi-Ouzou, offre totale de transport par daïra	252
Carte 7.07 :	Offre de transport et principaux axes routiers	254
Carte 7.08 :	Offre totale de transport et centres de santé	255

Tableaux

Tableau 2.01	Les indicateurs de mobilité selon les ressources des individus et leurs ménages	58
Tableau 2.02	Types de mobilité spatiale	64
Tableau 2.03	Approche de la mesure d'accessibilité et possibilité d'application	70
Tableau 2.04	Le développement conceptuel de l'accessibilité	71
Tableau 3.01	Répartition des PME par secteur d'activité	88
Tableau 5.01 :	Typologie des agglomérations kabyles	150
Tableau 5.02	Les pentes dans la wilaya de Tizi-Ouzou	152
Tableau 5.03	Matrice des distances entre les villages d'Imsouhel	168
Tableau 5.04	Matrice des distances pondérées entre les villages d'Imsouhel	172
Tableau 5.05	Récapitulatif des matrices d'accessibilité	172
Tableau 5.06	Distance entre Agouni Ouadallah et le reste des villages d'Imsouhel	174
Tableau 6.01 :	Types de routes de Tizi-Ouzou	196
Tableau 7.01	Situation du secteur de la santé dans la wilaya de Tizi-Ouzou	227
Tableau 7.02 :	Etat des infrastructures sanitaires privées dans la wilaya de Tizi-Ouzou	231
Tableau 7.03 :	Caractéristiques de l'offre modale dans les transports kabyles	238
Tableau 7.04 :	Etat des lignes de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou	240

Tableau 7.05 :	Destination des lignes de transport en commun (wilaya de Tizi-Ouzou)	243
Tableau 7.06 :	Offre totale de transport (Origine + destination)	244

Photographies

Photographie de la couverture : Azerou N'thour, commune d'Iferhounene (Photo : Ibrahim Yesguer)		
Photographie page 2 :	village Ait Saada, commune de Yatafen. Source : www.association-aitsaada.frblogs.com	
Photographies 5.01 :	RN 15, Col de Tirourda après déneigement (février 2007)	153
Photographies 5.02 :	La neige en Grande Kabylie (Ain El Hammam)	156
Photographie 5.03 :	Distribution des villages kabyles sur les montagnes	182
Photographies 5.04 :	Les stades de fusion des agglomérations kabyles	188
Photographies 6.01 :	Chemins piétons à l'intérieur de villages	202
Photographies 6.02 :	Tronçons de routes	203
Photographies 6.03 :	Station de fourgons de transport en commun	208
Photographies 6.04 :	Exemple de mesure de distances sur Google Earth	211

Encadrés

Encadré 2.01. :	Quelques notions de la théorie des graphes	72
Encadré 4.01 :	Plate Forme d'El Kseur	130
Encadré 7.01 :	Belayel, village perché	225

Graphiques

Graphique 3.01 :	Répartition des PME (par secteur d'activité)	89
Graphique 3.02 :	Répartition de l'emploi selon le secteur d'activité	90
Graphique 3.03 :	Appropriation coloniale des terres agricoles (1850-1950)	103
Graphique 3.04 :	Evolution de la population rurale Algérienne depuis 1830	110
Graphique 5.01 :	Distances (réelles et pondérées) entre l'ACL d'Imsohel et le reste des villages	176
Graphique 7.01 :	Relation entre l'offre totale de transport et la taille de la commune (ville de Tizi-Ouzou incluse)	246
Graphique 7.02 :	Relation entre taille de l'agglomération et offre de transport (ville de Tizi-Ouzou exclue)	248
Graphique 7.03 :	Offre totale de transport en %, selon types d'agglomérations	251

Graphes

Graphe 5.01 :	Schématisation du réseau d'Imsohel	163
Graphe 6.01 :	Distances entre les ACL de communes de la wilaya de Tizi-Ouzou	212

Table des matières

Remerciements	3
Avant propos	4
Sommaire	5
Introduction générale	6
Première partie : Approche des outils-concepts de l'ouverture/fermeture	15
Chapitre 1 : L'enclavement, un concept pertinent pour rendre compte de l'ouverture/fermeture des espaces et des sociétés	17
1.1. Qu'est ce que l'enclavement ? Cerner l'enclavement pour pouvoir parler d'ouverture et de fermeture	18
1.1.1. Enclavement... première lecture	18
1.1.2. L'enclavement... deuxième lecture : autres géographies, autres sens	22
1.2. Fermeture, isolement et éloignement. Des distances à franchir	26
1.2.1. De la distance aux distances, dépasser l'apparence spatiale	26
1.2.2. Les distances : des obstacles à dépasser	28
1.2.3. Formes et facteurs de l'enclavement...	31
1.2.4. L'enclavement fonctionnel rural. Esquisse d'une notion...	35
1.3. Enclavé ou pas enclavé ? Telle est la question !	36
1.3.1. L'enclavement : entre enfermés et s'enfermer	38
1.3.2. Comprendre la fermeture, première étape de l'ouverture	39
Chapitre 2 : Transport, mobilité, accessibilité, les supports de l'ouverture spatiale	42
2.1. L'importance du système de transport dans l'organisation de l'espace	43
2.1.1. La notion de système de transport	43
2.1.2. Interaction espace-transport	44
2.1.3. Le rôle de la route dans l'accessibilité et l'ouverture des espaces ruraux kabyles	47
2.2. Centralité et mobilité, concepts clés dans l'approche de l'accessibilité	51
2.2.1. Accessibilité, éléments de définition	51
2.2.2. La centralité, élément essentiel dans la compréhension de l'accessibilité	52
2.2.3. La mobilité, élément essentiel dans l'approche de l'accessibilité	59
2.3. Indicateurs d'accessibilité	66
2.3.1. Les indicateurs qualitatifs	67
2.3.2. Les indicateurs quantitatifs	69
2.4. Les entraves à l'accessibilité	76
2.4.1. Les conditions naturelles	77
2.4.2. Les conditions économiques et technologiques	79
2.4.3. Les conditions politiques	80

Chapitre 3 : Le rural Kabyle : une nouvelle pratique de la ruralité. De l'ouverture... à la fermeture	83
3.1. Le paradoxe de la société kabyle : une région rurale dont l'économie repose peu sur l'agriculture	84
3.1.1. L'échec de l'industrialisation d'une région rurale	84
3.1.2. Situation de l'agriculture de Tizi-Ouzou, peut-on miser sur l'activité agricole pour une relance économique de la région ?	92
3.2. La déterritorialisation du rural algérien. Les origines du paradoxe : quand l'ouverture devient facteur de fermeture	97
3.2.1. Les racines d'un malaise socio-spatial	97
3.2.2. 1830, dépossession spatiale... le début du déracinement	101
3.3. La fin des territoires ... Une nouvelle conception de l'espace	105
3.3.1. Emigration, causes spatiales et conséquences territoriales...	105
3.3.2. L'espace actuel, héritage des dysfonctionnements socioculturels	108
Chapitre 4 : Le militantisme kabyle : quand l'enclavement est d'abord un processus de mise à distance cognitive	112
4.1. Naissance de la question kabyle, signe de fermeture identitaire ?	113
4.1.1. Aperçu sur l'organisation sociale et politique de la Kabylie	113
4.1.2. Genèse du mouvement kabyle... le faux départ	117
4.1.3. Conséquence des événements de 1963, protectionnisme étatique ou enfermement culturel ?	120
4.2. Le militantisme kabyle. Difficulté d'appréciation de l'enclavement cognitif.	123
4.2.1. Le printemps berbère de 1980. Entre ouverture et fermeture.	123
4.2.2. Du printemps berbère (1980) au printemps noir (2001), prémices de rapprochement culturel ?	126
4.3. De la complexité du concept d'enclavement. Kabylie, ouverte et fermée à la fois	131
4.3.1. La généralisation de la lutte kabyle sur le territoire national. L'ouverture	131
4.3.2. La radicalisation de la population kabyle. La fermeture	132
Deuxième partie : Quel enclavement en Grande Kabylie ?	137
Chapitre 5 : Prénance de la structure spatiale dans la dynamique ouverture/fermeture	139
5.1. Structure spatiale des agglomérations tizi-ouziennes	140
5.1.1. Structure administrative de la wilaya de Tizi-Ouzou	140
5.1.2. L'Archipel kabyle	142
5.1.3. Ruralité, urbanité : quelques définitions	144
5.1.4. Seuil de ruralité en Algérie, problème de définition	146
5.2. La zone montagnaise encourage-t-elle l'enclavement spatial ?	151
5.2.1. Relief et climat : première cause de fermeture	151
5.2.2. Impact des intempéries sur l'accessibilité de l'espace kabyle	155
5.3. Fragmentation des villages montagnaux : dépendance et enclavement fonctionnel	158
5.3.1. Localisation des agglomérations de Tizi-Ouzou : sur les montagnes de l'intérieur	158
5.3.2. Fragmentation spatiale : renforcement de la fermeture par la dépendance au réseau de transport. L'exemple des communes d'Aghrib et d'Imsohel	161

5.4.	Distribution des agglomérations de la wilaya de Tizi-Ouzou : au-delà de la distance spatiale, la distance fonctionnelle	177
5.5.	Isolement, enclavement et dynamisme spatial	183
5.5.1.	Agglomérations de Tizi-Ouzou : rurales, enclavées mais dynamiques	183
5.5.2.	Modélisation de la dynamique spatiale des agglomérations kabyles	186
Chapitre 6 : Système de transport en Kabylie : vecteur d'ouverture... et de fermeture		192
6.1.	L'état du réseau : quel impact sur l'espace kabyle ? (j'ai déjà parlé de l'état dans l'accessibilité d'Imsohél)	193
6.1.1.	L'état des infrastructures dans la wilaya de Tizi-Ouzou	193
6.1.2.	Inscription spatiale du réseau de transport kabyle, essai de modélisation	198
6.2.	Articulation entre réseaux : une discontinuité spatio-temporelle	204
6.3.	Analyse de l'accessibilité du réseau. Les communes périphériques, des communes en marge	211
Chapitre 7 : L'offre de transport dans l'accès aux services : alternative d'ouverture pour les petites agglomérations ?		222
7.1.	Les besoins en services dans le rural kabyle : facteur supplémentaire de pauvreté et d'exclusion ?	223
7.1.1.	Pauvreté et besoins en Grande Kabylie	223
7.1.2.	La centralisation des services de première nécessité : une autre forme d'isolement. Exemple du secteur de la santé	226
7.2.	Rôle de l'offre de transport dans l'accessibilité aux services	233
7.2.1.	Types de déplacement des ruraux kabyles, dominance de la marche à pied et du fourgon	234
7.2.2.	La nécessité de l'adaptation de l'offre modale aux types de déplacements	237
7.3.	Analyse de l'offre de transport dans la wilaya de Tizi-Ouzou : impact sur l'accessibilité des agglomérations rurales	240
7.3.1.	État des lignes de la wilaya de Tizi-Ouzou. Offre dérisoire	240
7.3.2.	La densité des communes, génératrice de déplacements	245
7.3.3.	L'offre de transport dans les petits villages, intéressante mais pas suffisante	248
7.3.4.	La polarisation de l'offre de transport. Le rôle des ACL de daïras	252
7.4.	Dysfonctionnement du service de transport : renforcement de la fermeture	256
7.4.1.	Déséquilibre fonctionnel. Quand le service de transport fait défaut	256
7.4.2.	Le transport informel. Alternative d'ouverture ou facteur de fermeture ?	258
7.4.3.	Etendue du problème... au delà des défaillances fonctionnelles, problème culturel ?	262
Conclusion générale		268
Annexes		275
1.	Les entretiens	276
2.	Lexique des mots techniques	280
3.	Lexique des mots étrangers	282
4.	Liste des sigles	283
5.	Liste des villes et villages de la wilaya de Tizi-Ouzou	284
6.	Textes législatifs et règlementaires algériens régissant l'activité de transport routier	292

7. Conditions et modalités d'exercices de l'activité de transport routier de personnes	294
8. Résumé du rapport Issad	296
9. Résumé du rapport de synthèse du séminaire de Yakourene	300
10. État des lignes de la wilaya de Tizi-Ouzou	301
11. Les mouvements pendulaires de la population occupée	307
12. Flux migratoire inter wilaya : wilaya de Tizi-Ouzou	308
13. Emploi par secteur d'activité	309
14. Répartition spatiale de la population, selon les strates urbaine et rurale	311
15. Évolution démographique intercensitaire	312
16. Offre de transport par communes et par agglomérations	313
Bibliographie	316
Table des figures	339
Table des matières	342