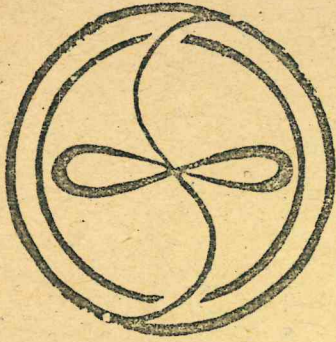


1829 575



مركز البحوث في الاقتصاد
التطبيقي من أجل التنمية
CENTRE DE RECHERCHES EN ECONOMIE
APPLIQUEE POUR LE DEVELOPPEMENT
C. R. E. A. D.

Centre de Recherche en Economie
Appliquée pour le Développement
CREAD
DOCUMENTATION
DATE D'ENTRÉE 3/6/1990
N° D'ORDRE 6020

CONTRAT D'ETUDE ET DE RECHERCHE
C.R.E.A.D - A.P.C. DE TIZI OUZOU

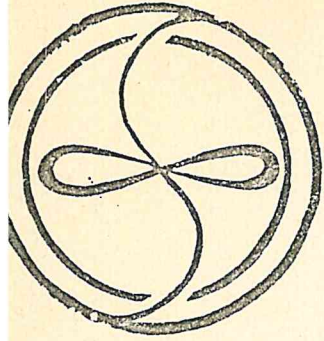


DOCUMENT N° 5

" URBANISATION FUTURE ET PROJETS URBAINS
DE LA VILLE DE TIZI - OUZOU "

Centre de Recherche en Economie
Appliquée pour le Développement
CREAD
DOCUMENTATION
DATE D'ENTRÉE RPT/22
N° D'ORDRE.....

Décembre 1988



مركز البحوث في الاقتصاد
التطبيقي من أجل التنمية

CENTRE DE RECHERCHES EN ECONOMIE
APPLIQUEE POUR LE DEVELOPPEMENT
C. R. E. A. D.

Centre de Recherches en Economie Appliquée pour le Développement C R E A D DOCUMENTATION DATE D'INSEE 3/6/1990 N° D'ORDRE 6000

* CONTRAT D'ETUDE ET DE RECHERCHE *
* * * * *
* C.R.E.A.D - A.P.C. DE TIZI OUZOU *
* * * * *

DOCUMENT N° 5

" URBANISATION FUTURE ET PROJETS URBAINS
DE LA VILLE DE TIZI - OUZOU "

Décembre 1988

العنوان : 20 شارع الشهيد خالف مصطفى. ابن عكنون - الجزائر

Adresse : 20, Rue Chahid Khalef Mustapha - Ben Aknoun - Code Postal : 16030 - Tél. : 78-12-72 - 78-06-62 Télax : 61520 CREAD DZ

I - OBJET DE CE DOCUMENT :

A) Aménagement et déplacement des personnes sont constamment liés c'est à dire que les dispositions d'urbanisme et le plan de déplacement dépendent étroitement l'un de l'autre, qu'ils doivent être établis en même temps et que chacun des documents (P.O.S., P.U.D., P.D.U.,) doit intégrer les données de l'autre. Il est évident que l'étude des déplacements doit tenir compte des développements urbains prévisibles, tout au moins à court terme, des densités de population et des implications industrielles, commerciales ou en équipements publics existants ou prévus.

C'est dans cette optique que s'inscrit l'objet du dossier n° 5, à savoir la présentation des différents plans d'urbanisme de la ville de Tizi-Ouzou ; à travers les différents horizons suivants :

- *- le court terme, horizon 1990,
- *- le moyen terme, horizon 1995,

A partir des projets d'équipement prévus ou programmés pour la ville à ces deux (02) horizons, il sera plus ou moins aisé pour nous de déduire les effets de l'urbanisation de Tizi-Ouzou en matière de circulation et de déplacement.

B) Données à prendre en compte dans l'élaboration d'un plan de circulation :

Dans toute étude relative à l'élaboration d'un plan de déplacements ou d'un schéma de circulation, les aménageurs devraient tenir compte des données suivantes :

- 1- T.O.S. = Taux d'occupation du sol (à l'ha),
- 2- P.U.D. = Plan d'Urbanisme Directeur et hypothèses de projection,
- 3- Z.I. = Zones Industrielles (Travail et zone d'emploi),

- 4- Centres Commerciaux (affaires, courses, loisirs, etc...),
- 5- Z.H.U.N. = Zones d'Habitat Urbain Nouvelles et Zones résidentielles (domicile),
- 6- Demande de logement et problème posé par la crise,
- 7- Crise de l'emploi (chômage),

Ces deux éléments expliquent les conséquences probables sur les volumes de trafic.

- 8- Trafic intra-neuros plus ou moins égal sinon inférieur au trafic extra-neuros,
- 9- Modes de transports ou de déplacements ; véhicules particuliers, transports en commun, taxi, marche à pied, train....
- 10- Circulation et stationnement dans le Centre-ville et les quartiers périphériques,
- 11- Phénomène d'encourbement,
- 12- Urbanisation future et projets urbains de la ville,

Cette liste ou énumération n'est pas exhaustive. Elle peut être complétée par d'autres approches ou l'étude des secteurs économiques et sociaux.

II - LE PLAN D'URBANISME DE TIZI-OUZOU LES DIVERS HORIZONS :

D'une manière générale, le plan d'urbanisme directeur constitue le cadre principal d'élaboration d'un plan de circulation d'une ville. En outre, l'urbanisme par le biais des P.U.D., permet d'organiser et de prévoir le devenir d'une agglomération et de ses habitants. Et ce grâce aux différentes propositions d'aménagement qui permettent de donner au Chef-lieu, un nouveau visage plus adapté aux besoins immédiats et futurs des populations.

Le développement de Tizi-Ouzou, en tant que Chef-lieu de Commune et de Wilaya, ne peut être dissocié de son environnement régional à moyen et long terme.

Elle demeure, comme principal bassin d'emploi, et important pôle d'accueil et d'offre de logements et de services.

Les perspectives de développement de Tizi-Ouzou, peuvent être appréhendées en deux niveaux :

- les perspectives d'urbanisation de l'agglomération Chef-lieu,
- les actions d'aménagement urbains par quartier,

Par ailleurs, la croissance de l'agglomération touche aux différents aspects suivants :

- 1- La population,
- 2- L'habitat,
- 3- L'emploi et les zones d'activités,
- 4- L'organisation de l'espace,
- 5- Les équipements,
- 6- Les déplacements,
- 7- Les services et commerces, loisirs,

II.1.- La délimitation du périmètre urbain de la ville :

Le périmètre urbain de l'agglomération de Tizi-Ouzou délimite une superficie de l'ordre de 1900 hectares, réparti comme suit :

- 1073,5 hectares occupés et/ou affectés,
- 187 hectares programmés non encore concernés,
- 639 hectares occupés par l'agriculture ou nus soient 1260,5 hectares au total affectés et/ou programmés,

De 1966 jusqu'à la création du programme universitaire, C.H.U. et la zone de dépôt, le périmètre de Tizi-Ouzou est accru de 500 hectares soit 942 hectares, contre 440 en 1966. Ce qui confirme le rythme de développement de cette agglomération.

L'extension éventuelle de l'agglomération se fera à l'intérieur du périmètre délimité par les rocares.

1.1.- Est du périmètre :

Le côté Est du périmètre se compose de deux ensembles :

-Premier ensemble : Il couvre une superficie de 108 hectares, limité au Nord par la rocade Nord, au Sud par la RN.12, à l'Est par la limite du périmètre (zone des parcs Wilaya). Les contraintes de cet ensemble sont fortes quant à l'occupation urbaine en ce sens que cette partie de périmètre urbain est constituée de :

- zone non aedificandi (pente emprises d'oued, et cimetière),
- zone de parcs de pièces,

Les conditions d'urbanisation dans cet ensemble peuvent appeler la création d'espaces verts et de loisirs.

-Le deuxième ensemble : (Sud-Est), compris entre la RN.12 au Nord, à l'Est la limite du périmètre urbain, au Sud la rocade Sud, à l'Ouest la ZHUN Sud de Tizi-Ouzou. La superficie totale de cet ensemble est égale à 280 hectares.

La caractéristique principale de cet ensemble, c'est la fertilité de cette zone, qui se présente comme contrainte majeure dans l'état actuel de l'agglomération de la ville.

Eventuellement à long terme, l'extension de Tizi-Ouzou se fera dans ce côté.

2.1.- Nord du périmètre :

Le Djebel Belloua rend quasiment impossible toute tentatives d'extension de la ville de ce côté.

3.1.- Ouest du périmètre : Il se compose de deux (02) poches.

1ère poche : Entre la RN.12 au Sud, l'échangeur de Boukhalfa à l'Ouest, le tissu urbain à l'Est et la rocade Nord.

Les terrains de cette poche sont déjà affectés à l'habitat individuel, de ce fait ils ne peuvent plus supporter l'extension future de la ville,

2ème poche : Constituée par les zones de dépôts, la ZHUN Oued-Falli comprise entre la RN.12 au Nord-Ouest et au Sud la rocade Sud de l'agglomération, à l'Est par la future voie de chemin de fer et le lotissement ANAR-AMELAL.

L'excédent de terrains (265 hectares) et non encore affecté est susceptible de supporter l'extension future de Tizi-Ouzou.

4.1.- Le Sud du périmètre :

Délimité par la rocade Sud et le chemin de fer occupé par la ZHUN Sud ainsi que les équipements universitaires.

La ville de Tizi-Ouzou, présente les particularités spécifiques d'une ville en pleine mutation où des projets viennent s'implanter continuellement.

Par ailleurs, l'urbanisation de la ville élimine les parties agricoles de l'agglomération.

II.2.- Les perspectives de développement de Tizi-Ouzou aux divers horizons 1990 et 1995 :

2.1.- La population :

En 1990, si l'on considère que le taux d'accroissement de la population est de 7,80 % entre 1985-1990, la population du Chef-lieu de Tizi-Ouzou atteindra 80963 habitants dont 15900 sont constitués d'un apport extérieur.

Quant à l'horizon 1995, le taux d'accroissement supposé étant 6,67 % entre 1990-1995, la population du Chef-lieu s'élèvera à 111826 habitants, soit 30.000 habitants de plus par rapport à 1990.

2.2.- L'habitat :

Théoriquement, les besoins en logements induits par la croissance démographique sont évalués pour l'horizon 1990 à 4343 logements et 5646 logements selon l'hypothèse suivante :

-H1 : l'accroissement de la population = 7,5 %

-H2 : l'accroissement de la population = 9 %

Et compte tenu de la nuptialité, il faudrait satisfaire une demande globale de logements pour les jeunes couples de l'ordre de 850 d'ici 1990, avec en moyenne 450 mariages/an dans la Commune. Durant la période 90-95 il s'ajoute une demande supplémentaire de 2850 logements.

2.3.- Les perspectives scolaires :

Sur la base d'une population scolarisable de 22 % (moyenne nationale) et avec un taux de scolarisation égal à 95 % en 1990, les effectifs scolaires peuvent être évalués comme suit :

a) Dans le 1er/2ème paliers de l'enseignement fondamental :

Horizons	Popula. Totale	Popula. scolarisable	Pop. à scolariser	Classes nécessaires	Classe à construire
1990	80963	17811	16921	423	148
1995	111826	24600	23370	583	160

Source : P.U.C. Tizi-Ouzou, Phase 4, U.R.T.O.

b) Dans le 3ème palier de l'enseignement fondamental :

Horizons	Population à scolariser	Classes nécessaires	Classe à construire
1990	9305	232	95
1995	12853	320	88

Source : P.U.C. Tizi-Ouzou, Phase 4.

L'estimation des effectifs élèves du 3ème palier s'est déterminée sur la base du taux de participation à ce cycle d'enseignement évalué à 50 % et 55 %.

c) Dans l'enseignement secondaire :

Sur la base du même taux de participation, nous obtenons les effectifs suivants :

Horizons	Population à scolariser	Classes nécessaires	Classes à construire
1990	4187	104	30
1995	7069	177	73

2.4.- Les besoins en emplois à créer entre 1990-1995

Les perspectives d'emploi ont été arrêtées selon deux (02) méthodes :

- la première méthode, est basée sur les perspectives démographiques et considère aussi bien à court terme (1990) qu'à moyen terme (1995) qu'en moyenne une personne travaille pour six (06).

- la seconde méthode, se base sur les données du recensement de 1977, c'est à dire sur les taux d'activités et d'occupation comme suit :

-Population active : 47,30 % de la population totale

-Population occupée : 32,71 % de la population active

D'où le tableau suivant :

Emplois à créer au Chef-lieu entre 1990-1995 :

Méthode	1ère méthode		2ème méthode	
	1990	1995	1990	1995
Population				
Population active	-	-	58795	76893
Population occupée	20725	27054	19222	26360
Emploi à prévoir	6699	5058	5724	5984

En outre, ces emplois prévus, se répartissent selon les secteurs d'activités comme suit :

SECTEUR D'ACTIVITES	1ère Méthode		2ème Méthode	
	1990	1995	1990	1995
-Agriculture	75	55	61	65
-Industrie	2400	1840	2058	2150
-B.T.P.	634	485	540	565
-Artisanat	110	85	96	100
-Administration	1990	1528	1694	1772
-Commerces	996	765	852	890
-Services	494	300	423	442
Total :	6699	5058	5724	5984

Source : Idem. P.U.C. Phase 4.

II.3.- L'urbanisation future de la ville de Tizi-Ouzou :

La croissance urbaine de Tizi-Ouzou, ainsi que l'accroissement de la population, appellent une programmation d'équipement et de services supplémentaires, de tout ordres.

Le P.U.C. de la ville de Tizi-Ouzou dans sa phase 3 et 4 à eriger sur la base de l'effectif de population aux différents horizons, un ensemble de programmes que nous regroupons dans le tableau suivant :

	40			
	10			
	40			
	10			
	40			

3.1.- Les équipements en projet pour le Chef-lieu de Tizi-Ouzou :

CATEGORIE D'EQUIPEMENT	TYPES	Horizon 1990		Horizon 1995		OBSERVATIONS
		NEC	à prog.	NEC	à prog.	
Pré-scolaires	-Crèche -Jardin d'enfants	07	02	09	02	Crèche et Jardins groupés.
Scolaires	-Ecoles -E.F. -Lycées -Technicum -C.F.P.A.	27 07 05 03 03	04 - - 01 01	37 09 - - -	10 02 01 01 -	Suffisant Existence d'un Centre à proximité de la ville
Santé	-Maternité -Polyclinique -Centre de santé -Dispensaire -Hôpital -Pharmacie	03 04 05 - 09	01 01 01 - 03	- 04 - - -	- 01 01 - 03	Un poste supplémentaire satisfera les besoins à C.T. Spécialisé à programmer Suffisant à court terme (90) concentration au centre ville faisant défaut.
Socio-culturel	-Cercle culturel -Maison des jeunes -Cinémas -Foyers enseignants -Locaux pour organisation	04 03 04 03 -	- 01 - 01 -	- - - - -	02 - - 01 -	Dont une à Oued-Falli se justifie de par le caractère régional 6 cinémas suffiront mais ils seront à caractère régional. Un foyer à chaque ZHUN

CATEGORIE D'EQUIPEMENT	TYPES	Horizon 1990		Horizon 1995		OBSERVATIONS
		NEC	à prog.	NEC	à prog.	
Sportif	-Stade	06	02	07	01	Dont un à chaque ZHUN.
	-Aires de jeux	Déterminées par les plan de masse de logement.				
	-Aires de sport					Peuvent être équipements régionaux.
	-Volley	08	03	09	01	
	-Basket	08	03	09	01	
	-Tennis	08	03	09	01	
	-Hand	04	02	05	01	
	-Piscine	04	01	05	01	
	-Salle de sport	04	01	05	01	
Administra tif	-Antenne APC	03	01	-	01	A intégrer à l'habitat.
	-Agence P.T.T.	03	02	-	01	
	-Sûreté Urbaine	03	01	-	01	Dont une à Oued-Falli
	-Poste de police	04	02	-	01	
	-Protection Civile	03	-	-	01	
	-Darak-El- Watani	02	-	-	-	
	-Banques, Assurances	Une agence pour chaque activité par ZHUN.				
	-Centre Commercial ou SNGA	04	-	05	01	
Commerces et Services.	<u>Commerces divers :</u>					
	-Alimenta. générale	120	20	-	10	
	-Café-Bar	27	06	-	10	
	-Boulangier.	27	07	-	05	
	-Boucherie	27	06	-	05	
	-Librairie	-	-	-	05	

CATEGORIE D'EQUIPEMENT	TYPES	Horizon 1990		Horizon 1995		OBSERVATIONS
		NEC	à prog	NEC	à prog.	
	-Tabacs journaux	14	07	-	05	
	-Coiffeurs	27	07	-	05	
	-Restaurants	-	02	-	01	
	-Hamam-bain	04	01	-	01	
	-Hôtels	04	01	-	02	
	<u>Habillement</u>					
	-Vêtement	15	06	-	05	
	-Chaussures	15	06	-	05	
	<u>Entretien</u>					
	-Droguerie	15	06	-	05	
	-Meubles	15	06	-	05	
	-Electro- ménagers	-	-	-	-	
	<u>Autres</u>					Les autres commerces liés à l'habitat sont à déterminer en fonction des besoins exprimés.
	<u>Services</u>					
	-Mécanicien	12	-	02	-	
	-Plomberie	08	02	-	-	
	-Menuiserie	08	-	12	-	
	-Ateliers divers					Selon les normes, l'existant est suffisant à court et moyen terme.
	-Station services	08	01	12	03	
Culturel	-Mosquée	03	01	04	01	
	-Salle de prière	08	02	12	04	
	-Cimetière	03	01	04	01	

CATEGORIE D'EQUIPEMENT	TYPES	Horizon 1990		Horizon 1995		OBSERVATIONS
		NEC	à prog.	NEC	à prog.	
Espaces verts et parkings	-Placettes	06	02	08	02	Dans les nou- veaux quartiers
	-Parcs et loisirs					A caractère communal, voir régional.
	-Aire de stationne- ment.					Déterminées par les groupements de logements à intégrer aux quartiers.
	-Parkings	03	02	04	01	Mais le max de parkings à intégrer aux équipements en souterrain l'utilisation dépasse le cadre communal

3.2.- L'aménagement urbain selon les quartiers :

Le périmètre urbain de la ville de Tizi-Ouzou a été découpé en Neuf (09) quartiers (cf. dossier n° 3). Pour chacun d'entre eux, il est établi un certain nombre de projets d'équipement à l'Horizon 1995 que nous proposons dans les tableaux suivants :

- Le quartier n° 1 :

Dans le cadre de ce quartier, il est prévu uniquement Deux (02) sièges de Société Nationale et Deux (02) parkings.

- Le quartier n° 2 :

Catégories d'équipements	Type	Nombre de projet
Scolaire	-Ecoles -Institut	01 -
Sanitaire	-Hôpital	-
Administratif	-Darak-El-Watani	-
Equipement généraux	-Parkings	01
Sportif et loisirs	-Jardins	01

Dans ce quartier, les équipements occupent une superficie plus importante que l'habitat, soit 26,70 %, contre 20,72 % pour l'habitat. Ceci résulte des assiettes du stade et de l'Hôpital. Et ce, à la différence du quartier n° 1 dont la majorité de la superficie est occupées par l'habitat (2,6 hectares contre 18,44 au total).

- Le quartier n° 3 :

Catégorie d'équipement	Type	Nombre de projet
Administratif	-Administration	01
Sanitaire	-Polyclinique	01

Dans le quartier n° 3, 46,70 % du sol est occupé par l'Habitat. Les terrains d'activités sont négligeables, par contre, il est doté d'une multitude d'équipement. Les équipements occupent 1,7 hectare sur 17,6 au total existant.

- Le quartier n° 4 :

Catégorie d'équipements	Type	Nombre de projet
Sportif et loisirs	-Stade	01
	-Placette	02
Scolaire	-Ecoles	01

Appelé quartier d'équipements, l'habitat y occupe 34,10 % de la superficie totale. Il laisse près de 10 % de sa superficie aux activités soit 15,1hectares.

Les équipements représentent 27,18% dell'occupation total du sol, dont 4,94 % soit 7,58 hectares projetés par des équipements futurs.

- Le quartier n° 5 :

Catégorie d'équipement	Type	Nombre de projet
Sanitaire	-Centre de santé	01
	-Polyclinique	01
Commerces, services et équipements généraux	-S.N.N.G.A.	01
	-Parking	01
Culturel, Culturel et administratif	-Cinéma	01

L'habitat est prédominant dans le quartier n° 5, environ 52,50 % de la superficie du quartier (64,75 hectares).

Il ne contient pas d'activités, elles se limitent aux commerces de base et à des ateliers d'artisanat. Quant à l'équipement, il se réduit à quatre (04) types d'équipements :

- Scolaires,
- Sanitaire,
- Culturel, Culturel et Administratif,
- Commerces, services et équipements généraux,

La contrainte majeure dans ce quartier, à l'extension urbaine, est liée à l'inaccessibilité des terrains vu leur topographie et surtout leur propriété juridique, qui empêchent la programmation de grand équipement nécessitant de grandes surfaces.

- Le quartier n° 6 :

Catégorie d'équipement	Type	Nombre de projets
Culturel, Culturel et Administratif	-Sociétés	01
Commerces, services équipements généraux	-Hôtel	01

L'habitat s'empare de 60 % du périmètre. Les activités et les commerces sont très nombreux, mais n'occupent pas de superficie spécifiques. Les équipements à superficie propres occupent une surface de l'ordre de 20 % du quartier.

- Le quartier n° 7 :

Catégorie d'équipement	Type	Nombre de projets
Scolaire	-Ecoles	08
	-C.E.M.	02
	-Lycées	01
	-Technicum	01
Sanitaire	-Centre de santé	02
	-Polyclinique	01
Culturel, Culturel et Administratif	-Société	02
	-Cinéma	01
	-Mosquée	01
	-Darak-El-Watani	01
Services, Commerces équipements généraux	-Souk-El-Fellah	01
	-Hôtel	01
	-Gare de transport	02
	-Parking	06

Ce quartier, appelé nouvelle-ville ou ZHUN Sud, présente une surface totale de 320,90 hectares dont 43,85 % sont affectés à l'habitat.

Les activités que connaîtra ce nouveau quartier seront commerciaux ou de services. Les équipements sont nombreux et parmi-eux on retrouve des équipements régionaux.

- Le quartier n° 8 :

Catégorie d'équipements	Type	Nombre de projets
Scolaire	-Ecoles	08
	-Technicum	01*(1)
	-Cité Universitaire	01*(2)
Sanitaire	-Centre de santé	02
	-Polyclinique	01
Cultuel, Culturel et Administratif	-Siège Société	03
	-Maison de jeunes	01
	-Cinéma	01
	-Mosquée	01
	-Cimetière	01
Commerces, services et équipements généraux	-Souk-El-Fellah	01
	-Hôtel	01
	-Surface commerciale	01
	-Parking	01
	-Jardins	02

Par ailleurs, c'est le quartier n° 8 qui va supporter l'extension future de l'agglomération urbaine. C'est généralement le quartier le plus étendu du périmètre urbain avec 843,5hectares. L'occupation du sol par les activités (existantes et futures) est aussi importante que l'habitat soit :

- 50,43 hectares pour l'existant,
- 54 hectares pour le futur,

Avec une extension éventuelle de 43 hectares. Les équipements sont tous à créer dans ce quartier. Ils sont localisés dans la ZHUN de Oued-Falli, ou autour de celle-ci.

N.B.: Les projets *(1) et *(2) sont annulés pour le quartier et affectés au quartier 7 par le Technicum, et Boukhalfa pour l'Université.

- Le quartier n° 9 :

Catégorie d'équipement	Type	Nombre de projets
-Scolaire	-Université	01
-Sanitaire	-C.H.U.	01
-Equipements généraux	-Parking	01

Egalement un quartier nouveau, il est le plus important après le quartier n° 8 en superficie (541,8 hectares), les activités occupent moins de 2 % de la surface du quartier.

Les équipements se limitent à leur caractère d'équipements généraux ou régionaux à grande superficie.

Néanmoins, des changements ont survenu quant à l'affectation des sols, puisqu'il est question en ce moment de lancer une promotion immobilière dans ce quartier d'une part, la **révision** du projet de C.H.U. et Université d'autre part.

En matière d'occupation urbaine, les équipements constituent la particularité du quartier (89,13 %) et 15,49 % de l'occupation totale du sol.

Conclusion :

En sommes, l'urbanisation future de la ville touche l'ensemble du périmètre urbain. En d'autres termes, l'ensemble des quartiers recevront des projets d'équipements à caractère scolaire, administratif, culturel, services.....

Néanmoins, la densité des dotations en équipement diffère d'un quartier à l'autre. Nous distinguons des zones où l'extension urbaine est impossible notamment le quartier n° 5. Et des zones, en particulier les quartiers 7, 8 et 9 tous neufs, où tous les équipements pratiquement sont à créer. Ce qui se traduit par de nouveaux flux de personnes et de déplacements vers ces zones du périmètre urbain.

A propos de parking, il est à noter que leur programmation est prévue pratiquement dans chaque quartier de la ville. Sur un ensemble de douze (12) parkings programmés pour l'Année 1995, la moitié est localisée dans le quartier n° 7 (Nouvelle ville) du fait du caractère régional de certains de ses équipements.

III - L'URBANISME DE CIRCULATION :

Tous les urbanistes, les aménagistes et les administrateurs des villes admettent un cadre de référence centre sur les paramètres macro-urbains suivants :

- 1) La croissance économique,
- 2) La croissance démographique,
- 3) L'exode rural et l'appel des villes,
- 4) L'urbanisation de la population,
- 5) Fixation des populations locales et régionales,
- 6) Relocalisation des équipements et des unités économiques,

A) L'urbanisme de circulation n'est pas seulement un problème technique, sinon les problèmes qu'il pose auraient été réglés depuis l'invasion de la chaussée, du réseau viaire par l'automobile. Il touche à tous les aspects et aux dimensions de la Société : Urbanisme, Economie, Culture, Social, Espace, Emploi, Institutions, Population, les pressions de certains agents économiques et commerciaux, des riverains, des élus, cadre de vie, esthétique etc.... La démarche ou sa conception passe par la mise en oeuvre progressive des moyens techniques, économiques, financiers, au fil des ans, à la lumière des données et des contraintes du moment. C'est pour ces raisons que le plan de circulation est annuellement mis à jour, en fonction des nouvelles données, des prévisions du P.U.D. et de sa réalisation. D'où la nécessité de mettre en place une cellule municipale spécialisée dans la conception, la réflexion et la gestion de la voirie urbaine.

L'urbanisme de circulation intégré dans la planification et l'aménagement urbain ne peut évidemment se réduire à un document statistique, technique, graphique et/ou cartographique

C'est un organisme vivant et dynamique. Il n'a rien d'un parchemin voué aux archives ou bien d'un rapport décrivant une image statique. Ce réseau urbain est par définition vivant et dynamique dans l'espace et dans le temps.

L'urbanisme de trafic contient plusieurs chapitres et aspects tels que le stationnement, la circulation, la signalisation, les transports collectifs, la gestion du réseau viaire... En tant que partie du P.U.D., il touche à l'urbanisme.

Pour qu'un plan de circulation ait une chance d'être non seulement applicable ou adaptable mais aussi une chance de réussir, il faut qu'il soit inséré en tant soit peu harmonieusement dans la ville d'une part et tenter de comprendre le rôle et la place de l'agglomération dans les contextes local, régional et national.

B) Le plan de circulation et les problèmes de déplacements urbains :

"L'urbanisme de circulation" est indissociable des problèmes de l'urbanisme. Ne faire que de l'urbanisme de circulation, cas de Brasilia, c'est atrophié la vie. A contrario, ne faire que du logement c'est asphixier la ville, notamment le centre. Par conséquent, et étant donné la fonction de la ville, il faut concilier les deux aspects. Ceci relève du domaine des pouvoirs publics et non du secteur privé.

Dans toutes les villes du pays, la voiture a fait irruption au détriment des transports collectifs publics et privés. Les infrastructures routières n'ont pas suivi ce mouvement doublé d'une forte croissance urbaine et d'une forte demande en matière de trafic, de déplacement et de stationnement. Le problème des encombrements de trafic des centres urbains ont souvent été réglés par la réalisation de voie d'évitement, de rocades, ou de voies express qui contournent tout simplement l'agglomération : Rouïba, Réghaïa, Boudouaou, Thénia, Bordj-Ménaël, Naciria, Tadmaït.

Il ne reste plus que Drâa-Ben-Khedda (le projet est en cours de réalisation) et Tizi-Ouzou. En effet, malgré une petite voie secondaire traversant la ZHUN Sud, le gros du trafic haute kabylie et Alger, bas Sébaou et haut Sébaou, se fait en transitant par le centre-ville. Ce qui crée ou aggrave le problème que pose le trafic intra-urbain de cette agglomération.

Ce schéma de circulation est lié tant au développement des activités qu'à la répartition spatiale des zones d'habitat existantes et projetées.

Le P.U.D. par l'étude de rénovation de la ville de Tizi-Ouzou souligne l'importance de réviser le réseau routier actuel et propose ce qui suit :

- 1) la réalisation de deux rocades Nord et Sud permettant la liaison Est-Ouest sans le passage par le centre-ville,
- 2) Le transfert d'activités économiques à effet de nuisance ou nécessitant un important trafic de véhicules lourds vers la périphérie de la ville.

En projet, nous pouvons noter les extensions de la voirie urbaine de la manière suivante :

B.1.) Sur la rocade Sud :

Il est prévu six (06) ouvrages d'art, dont quatre (04) pour les pénétrations suivantes :

- chemin vicinal, Tizi-Ouzou-Hasnaoua,
- chemin vicinal, Tizi-Ouzou-Ighil-El-Mal,
- chemin vicinal 147,
- chemin vicinal 128,

B.2.) Pour la voirie primaire :

Il est prévu un ensemble de projets énumérés ci-dessous :

- Tronçon commençant à ANAR-Amelal pour rejoindre également la gare inter-modale et le future groupement de Gendarmerie,
- Tronçon constituant le prolongement de l'axe des "600" logements à la route de Béni-Douala,
- Axe avec ouvrage d'art se raccordant à la route du nouveau marché et la rocade Sud en traversant la ZHUN de Oued-Falli et la zone de dépôt,

- Axe portant du précédent en se raccordant à la rocade après avoir traversé la ZHUN de Ouéd-Falli

soit dans le sens Nord-Sud,

B.3.) Autres voies secondaires et tertiaires :

Le développement interne de l'agglomération (extension de quartier et ZHUN) doit être supporté par la création de voies secondaires et tertiaires, en particulier dans les zones d'extension et au Nord de l'agglomération afin de désenclaver les terrains.

Compte tenu des projets de développement de l'agglomération on peut dire que les infrastructures routières, mêmes celles projetées sont fixées définitivement, mise à part quelques modifications mineures, peut être de tracés.

C) Les études aussi bien théorique que pratique relatives aux P.U.D. sont soit dépourvues de plan de circulation, et/ou de schéma de transport soit ils sont évoqués d'une façon sommaire et simpliste, c'est-à-dire en un simple dessin ou croquis dépourvu de signification pratique.

Or, c'est le plan d'urbanisme, le P.U.D. qui définit l'urbanisme de circulation immédiat, à court, à moyen et long terme. Et où s'inscrit la politique urbaine de toute la ville. Ces insuffisances rendent impossible la gestion des plans de circulation et les schémas de transport urbains et péri-urbains.

La réalisation de voies nouvelles doit être planifiée par le P.U.D. dans la cas de Tizi-Ouzou, le réseau viaire connaît des extensions tous les dix (10) ans. Mais la croissance du trafic et du parc automobile sont nettement supérieures aux capacités offertes. D'où la nécessité de fournir un effort important d'aménagement des rocades et des voies d'évitement notamment Nord et Sud.

IV - CONCLUSION :

Le réseau viaire, est pour la ville ce que sont les artères au corps humain, il est indissociable des structures de l'agglomération. On ne peut pas à l'heure actuelle imaginer une ville sans voiries et sans automobiles ou sans moyens de transport motorisés : individuels ou collectifs, privés ou publics.

Tout plan d'urbanisme induit de nouvelles localisations démographiques, de résidences, d'emplois, de voies....

Ces nouveaux aspects ont des effets directs sur :

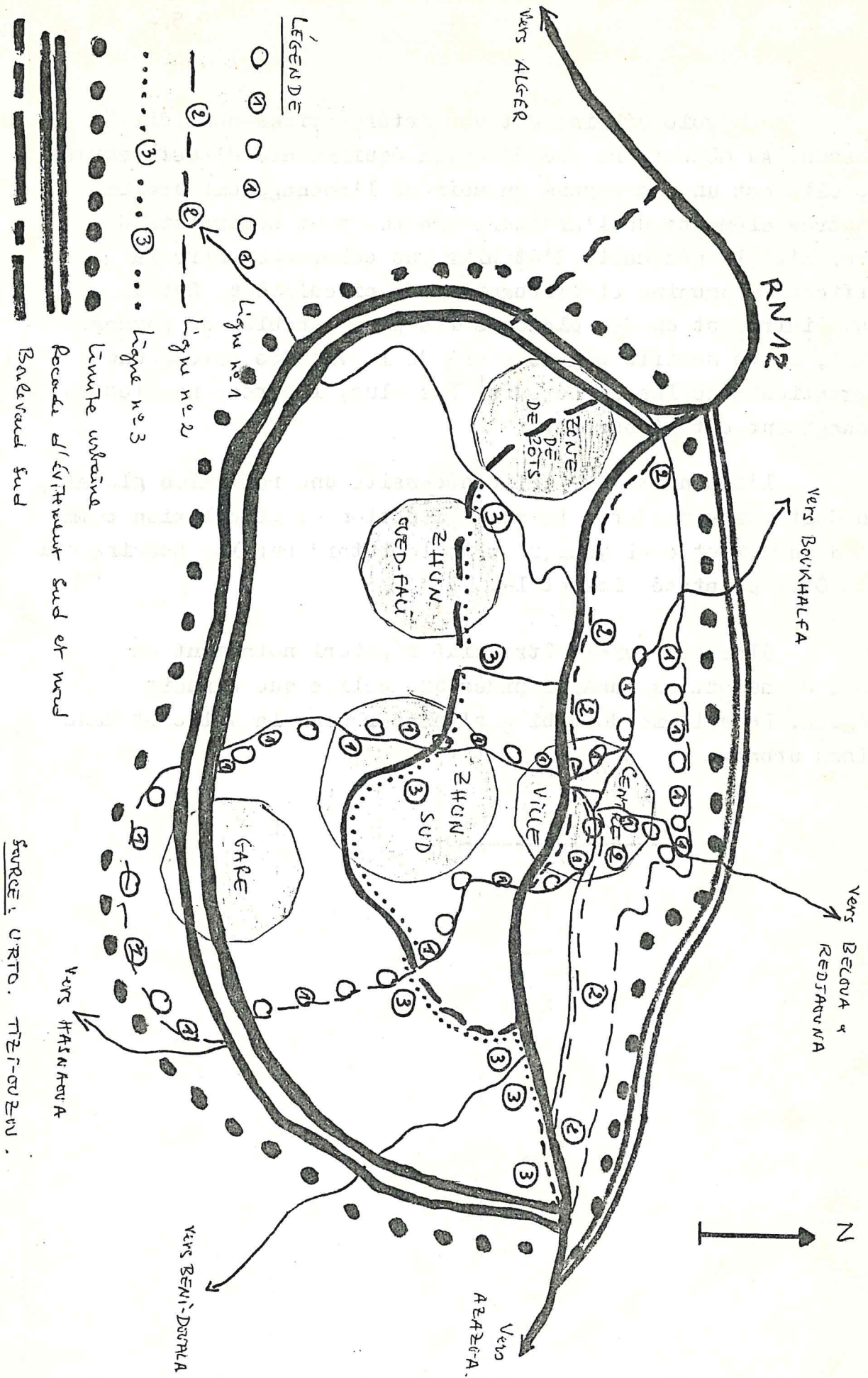
- Les transferts de trafic, vitesse de circulation, homogénéité de l'itinéraire,
- Les nouveaux besoins de circulation, les problèmes de débit,;
- Les transports collectifs et para-publics,
- L'équilibre ou le déséquilibre de l'agglomération et des quartiers,
- Le détournement du trafic régional,
- Les incidences sur le réseau des voiries existant et le devenir des zones ou des parties isolées,
- L'ouverture de nouvelles voies dues à la pression urbaine,
- L'adaptation du plan de circulation aux nouvelles données,
- La compatibilité de la circulation avec les autres usagers du quartier,

Une voie urbaine est une artère avions-nous dit ci-dessus. Au même titre que d'autres équipements d'infrastructure, elle est un des moyens au sein de l'aménagement urbain. Les autres éléments de l'armature urbaine sont contraints de suivre. D'où la nécessité d'établir une cohérence entre la planification urbaine et l'urbanisme de circulation. Car le réseau viaire est un des éléments les plus durables du paysage urbain ; il se modifie peu au cours de la vie des cités. Une concertation avec les directeurs, les élus, les responsables de l'aménagement est nécessaire.

L'urbanisme de trafic nécessite une réflexion globale, on ne doit pas considérer la seule fonction de circulation comme une fin en soi et ceci quelque soit le retard sur les besoins qui puisse être constaté ici et là.

Rien ne devrait être fixé à priori notamment en période de mutations aussi rapides que celles que connaît la région. La voirie doit bien s'insérer dans la ville et dans le tissu urbain.

SCHEMA DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT URBAIN DE LA VILLE DE TIZENOUZEN.



SOURCE: URTO. TIZENOUZEN.

-o- Liste des tableaux -o-

Noms des tableaux	N°	Pages
-Perspectives scolaires dans l'enseignement fondamental en 1990 et 1995,	1	7
-Perspectives scolaires dans l'enseignement secondaire en 1990 et 1995,	2	8
-Les perspectives d'emploi en 1990-1995,	3	8
-La répartition des emplois à créer en 1990 et 1995 par secteurs d'activité,	4	9
-Les équipements en projet par le Chef-lieu de Tizi-Ouzou : 1990-1995,	5	10-11 12-13
-Les projets d'équipements par quartier de 1 à 9 - Horizon 1995,	6 au 13	13-14 15-16 17-18

-o- BIBLIOGRAPHIE -o-

N°	Date	Nom de l'auteur
1		Jacques Lasourne et René LOUE, "la gestion des villes : Analyse des décisions d'économie urbaine" ; édition Dunod - Paris 1985.
2		Plan d'Urbanisme Communal de Tizi-Ouzou (P.U.C.) Phase 1
3		Plan d'Urbanisme Communal de Tizi-Ouzou - Phase 1 Additif
4		Plan d'Urbanisme Communal de Tizi-Ouzou - Phase 2
5		Plan d'Urbanisme Communal de Tizi-Ouzou - Phase 3
6		Plan d'Urbanisme Communal de Tizi-Ouzou - Phase 4
10-11 12-13 14-15 16-17 18-19		

-o- S O M M A I R E -o-

	Pages
I - Préambule	2
II - Le Plan d'Urbanisme de Tizi-Ouzou :	
Les divers horizons,	3
III - L'Urbanisme de Circulation,	20
IV - Conclusion,	24
-Liste des tableaux,	27
-Bibliographie,	28
-Sommaire,	29
