



République Algérienne Démocratique Et Populaire  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique  
Université Ziane Achour Djelfa  
جامعة زيان عاشور الجلفة  
Faculté des Sciences de la Nature et de la Vie  
كلية علوم الطبيعة و الحياة  
Département des Sciences de la Terre et de l'Univers  
قسم علوم الارض و الكون



Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention  
du diplôme de Master Académique  
En : **Aménagement du Territoire**  
Spécialité : **Hommes, Environnement et Territoires**

*Thème :*

**Le développement des transports collectifs  
urbains : un enjeu environnemental et social  
« Le cas de la ville de Djelfa »**

Présenté par :

***Oricha Ramzi Kamel***

Promoteur : BACHAR Keira ..... Université de DJELFA

Devant le Jury :

Président : ..... Université de DJELFA

Examineurs : BAKRIA Bachir ..... Université de DJELFA

MOHAMED CHERIF Mustapha ..... Université de DJELFA

**Année universitaire : 2024/2025**

<sup>2</sup>Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

---

---

## **REMERCIEMENTS**

Nous tenons à remercier du fond du cœur et à exprimer notre profonde gratitude à notre encadrante, *Mme. Bachar Keira*, qui a été à nos côtés tout au long de la préparation de ce mémoire, pour le suivi, les efforts et les conseils qu'elle nous a prodigués.

Nous remercions les membres du jury *M. Bakria Bachir* et *M. Mohamed Cherif Mustapha* qui nous ont fait l'honneur d'accepter d'examiner ce travail.

Nous tenons également à remercier tous nos professeurs qui nous ont enseigné les bases de la science.

Nous exprimons notre gratitude à tous les membres de notre famille, nos amis et nos proches qui nous ont soutenus.

Enfin, nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont accompagnés tout au long de ce travail.

*Merci à tous ...*

## *Table des matières*

Remerciements .....	2
Table des matières .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Introduction générale.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Chapitre -1- Transports, mobilité et développement urbain durable</b>	
1-1 Introduction du chapitre 1 .....	14
1-2 Le concept du Développement Durable et la question de la mobilité urbaine : ....	15
a/ Le concept du développement durable .....	15
b/ La mobilité urbaine .....	16
1-4 Les enjeux environnementaux pour une mobilité urbaine plus durable .....	18
1-3 Les enjeux sociaux: .....	20
Conclusion du chapitre 1 .....	22
<b>Chapitre -2- - Législation et organisation du transport urbain en Algérie</b>	
2-1 Introduction du chapitre 2 .....	25
2-2 Cadre législatif et planification: .....	26
a/ Le cadre législatif .....	26
b/ La planification .....	27
2-3 Organisation et développement des transports collectifs urbains .....	<b>28</b>
a/ L'organisation des transports collectifs urbains .....	28
b/ Intervenants et autorités de Régulation : .....	
c/ Le développement du transport urbain à l'échelle nationale.....	30
2-4 Quelques exemples de projets récents: .....	33
2-5 Conclusion du Chapitre2: .....	41
<b>Chapitre -3- Cas d'étude : le transport collectif urbain à Djelfa</b>	
3-1 Introduction du chapitre 3 .....	44
3-2 Présentation de la ville de Djelfa .....	45
a/ La situation géographique .....	45

b/ Le réseau routier.....	47
c/ Les équipements régionaux .....	49
3-3 Aperçu historique de la ville de Djelfa .....	49
3-4 Les facteurs naturels .....	52
3-5 Etude démo-économique.....	60
3-6 Evolution spatiale de la ville de Djelfa.....	59
3-7 L'offre de transport collectif dans la ville.....	64
a/ Le réseau de transport collectif urbain par bus.....	64
b/ Le transport par taxis.....	70
c/ Le réseau de transport urbain dans le PDAU .....	75
3-8 Conclusion du chapitre 3 .....	77

#### **Chapitre- 4- Pour une mobilité urbaine plus durable : le développement des transports collectifs**

4-1 Introduction du chapitre 4.....	79
4-2 Croissance démographique et difficultés de transport .....	79
4-3 Une proposition de tramway depuis 2014 .....	82
4-4 D'autres propositions pour améliorer la situation.....	85
a/ Modification de l'agencement des stations de transport dans le centre -ville .....	86
b/ Développement des applications électroniques et services à distance.....	87
c/ Développement des bus électriques .....	88
4-5 Conclusion du chapitre 4 : .....	91

**Conclusion Générale:**..... 93

**Bibliographie:**..... 95

**Liste des Tableaux** ..... 97

**Liste des images:**..... 97

**Liste des cartes** ..... 98

**Liste des plans:** ..... 98

**Liste des Figures:** ..... 98

**Résumé** ..... **Erreur ! Signet non défini.**



***INTRODUCTION GÉNÉRALE***

## Introduction générale

Le développement des transports collectifs urbains représente un enjeu tant sur le plan environnemental que social. Dans un contexte où les villes font face à des défis croissants tels que la congestion routière, la pollution de l'air et l'inégalité d'accès aux services de transport, il devient impératif d'adopter des solutions pertinentes.

À l'ère de la métropolisation et du développement rapide des agglomérations urbaines, la question de la mobilité et des transports se pose avec acuité, et semble prendre de l'importance pour les années futures. Les déplacements à l'intérieur de nos grandes villes deviennent de plus en plus difficiles à cause de la congestion routière...L'enjeu d'assurer une mobilité efficiente, inclusive, et durable est devenu crucial voire vital. Le contexte du réchauffement climatique et la diminution des sources d'énergie, dans lequel évolueront les villes de demain exigent des Etats la reconsidération de leurs politiques et stratégies en matière de planification, de conception, et de gestion de la mobilité et des transports.<sup>12</sup>

En Algérie, également l'enjeu est de taille d'autant plus que le pays restait longtemps rural et peu peuplé, connaît depuis son indépendance (1962) un fort accroissement démographique et une urbanisation accélérée : il compte aujourd'hui 43 millions d'habitants, dont plus de 30 millions de citoyens.<sup>3</sup> Désormais la société algérienne est majoritairement urbaine avec un taux d'urbanisation estimé à 70% en 2018 par l'office national des statistiques (ONS), un taux qui devrait atteindre les 85% à l'horizon 2050.

Le pays dispose d'un parc automobile conséquent estimé à 6,4 millions de véhicules en circulation en 2018, soit 151,7 véhicules/1000 habitants. La voiture particulière (individuelle) représente près de 90% du trafic intérieur (passagers et marchandises). La croissance du parc a été importante dans les dix dernières années : en 2008, le

---

<sup>1</sup> Gaële Lesteven. Introduction. Diversité et évolution des systèmes de mobilité urbaine. Gaële Lesteven. Systèmes de mobilité urbaine dans le monde, ISTE, pp.1-9, 2024, Encyclopédie Sciences. Géographie et démographie. Géographie des réseaux d'infrastructure et des mobilités,

<sup>2</sup> Présentation du Colloque international : Repenser les transports publics pour une mobilité durable et inclusive 14-15 Janvier 2025

<sup>3</sup> Fontaine J., 2021 « Les transports urbains en Algérie : un développement spectaculaire aujourd'hui stoppé » Revue Transports urbains n° 138 (avril 2021)

nombre a atteint 3,9 millions de véhicules (112,4 véhicules/1000 habitants, respectivement +64% et +35%).<sup>4</sup>

Le taux le plus élevé se trouve dans les grandes villes et celles qui connaissent l'expansion urbaine et démographique la plus considérable à l'image de Djelfa, la ville la plus importante des hauts-plateaux centraux.

Djelfa connaît une croissance urbaine rapide qui engendre des défis en termes de transport. Le développement des transports collectifs urbains représente ainsi un enjeu majeur pour améliorer la qualité de vie des habitants, réduire l'impact environnemental et favoriser le développement économique et social de la ville.

De nos jours, la circulation mécanique est de plus en plus une problématique prioritaire des grandes villes. Il devient urgent et fondamental de considérer de nouvelles organisations et de nouveaux modes de transport pour un meilleur service public et une durabilité des villes.<sup>5</sup> En effet, face à la croissance rapide des villes et à une planification urbaine qui ne s'appuie pas sur un système de transport urbain cohérent, les dysfonctionnements, les déséquilibres urbains mais aussi une dégradation progressive des transports urbains, et particulièrement celle des transports collectifs se généralisent.

C'est pourquoi, le développement des transports collectifs urbains à Djelfa comme dans les autres grandes villes constitue un enjeu à la fois du point de vue environnemental que du point de vue social. En investissant dans des solutions de transport plus durables, la ville peut non seulement améliorer la qualité de vie de ses habitants, mais aussi contribuer à la protection de l'environnement et à la promotion de l'équité sociale.

Ce travail s'intéresse au développement des transports collectifs urbains en tant qu'enjeu essentiel pour améliorer la qualité urbaine des villes algériennes et parvenir à un développement urbain durable. Le sujet sera abordé à travers le concept du Développement Durable, en particulier ses enjeux environnementaux et sociaux et la question de la mobilité urbaine, ainsi qu'à travers le cadre législatif et l'organisation des transports urbains en Algérie. La situation sera illustrée par une analyse des transports collectifs existants dans la ville de Djelfa. Des suggestions pour améliorer

---

<sup>4</sup> Présentation du Colloque international : Repenser les transports publics pour une mobilité durable et inclusive 14-15 Janvier 2025

<sup>5</sup> ibid

le développement des transports en commun seront proposées à la lumière de de l'analyse des données obtenues et des constats faits au cours de l'étude.

## ***Problématique***

Dans le contexte des défis croissants auxquels sont confrontées les villes et les zones urbaines pour atteindre les objectifs du développement durable, la question de la mobilité urbaine est un enjeu essentiel mais complexe. Le développement des transports collectifs apparaît comme l'une des pistes les plus pertinentes pour améliorer la qualité de vie urbaine. La mise en place d'un réseau de transport collectif efficace, sûr et durable constitue un défi majeur pour l'aménagement et le développement durable qui soulève de nombreuses interrogations.

D'où l'intérêt de ce travail de se pencher sur quelques-unes de ces questions :

- ❖ Pourquoi les transports collectifs sont-ils au cœur des questions relatives à la mobilité urbaine durable, en particulier les enjeux environnementaux et sociaux ?
- ❖ Comment sont organisés les transports urbains en Algérie et quelles sont les stratégies déployées et la politique mise en place depuis le début des années 2000 pour répondre aux défis et enjeux du DD ?
- ❖ Comment une ville en pleine expansion urbaine et démographique comme Djelfa fait-elle face à la demande de mobilité et quelles sont les actions envisageables pour répondre aux besoins croissants de la population en tenant compte des enjeux environnementaux et sociaux ?

## ***Objectifs***

Pour tenter de répondre à ces questions, ce travail propose de :

- ❖ 1- Donner un aperçu sur le concept du Développement Durable et sur les questions relatives à la mobilité urbaine, à travers les enjeux environnementaux et sociaux.
- ❖ 2- S'intéresser à la problématique des transports urbains en Algérie en revenant sur l'organisation de ce secteur et sur la politique mise en place

depuis le début des années 2000 ainsi que le cadre législatif et réglementaire relatif qui la sous-tend.

- ❖ 3- Illustrer la situation à travers le cas de la ville de Djelfa, en analysant les réalités urbaines ainsi que les enjeux liés à la mobilité et au développement des transports collectifs urbains dans cette ville.
- ❖ 4- Proposer des actions envisageables pour améliorer la situation et répondre aux besoins de mobilité urbaine dans le cadre d'un développement urbain qui se voudrait durable.

### ***But du travail***

Ce travail de fin d'études a pour but de contribuer à la réflexion sur le développement d'un réseau de transport collectif urbain durable et efficace à Djelfa, en tenant compte des enjeux environnementaux et sociaux, ainsi que des besoins et des attentes de la population.

Les propositions formulées à l'issue de cette étude pourront servir pour la prise de décision et la mise en œuvre de politiques publiques visant à améliorer la mobilité urbaine et la qualité de vie dans cette ville.

### ***Méthodologie de la recherche***

Pour mener notre recherche, nous avons partagé notre travail en deux parties :

- ***Partie théorique*** : collecte de données statistiques et études de documents et travaux scientifiques (mémoires de magister, thèses de doctorat, rapports internationaux, textes de lois, articles et ouvrages scientifiques...) pour apporter un éclairage sur le concept du DD, sur les enjeux environnementaux et sociaux liés à la mobilité urbaine ainsi que sur le cadre législatif, la réglementation et la politique des transports urbains en Algérie.
- ***Partie empirique*** : qui résulte de la collecte de données et d'informations auprès des administrations locales et des observations de terrain, et qui comprend trois sous-parties :

- ❖ Présentation de la ville choisie comme terrain d'étude, à savoir la ville de Djelfa. Collecte des données sur le contexte, l'évolution et la dynamique urbaine de la ville,
- ❖ Analyse de la situation relative aux déplacements et à la mobilité dans la ville à travers l'offre de transports collectifs urbains existante.
- ❖ Propositions d'actions envisageables pour améliorer les conditions de mobilité d'une part en fonction de l'analyse des données et observations de terrain et d'autre part suite à des suggestions émises au cours des entretiens et consultation de certains fonctionnaires de la direction des transports de Djelfa en 2025.

### ***Collecte de données***

La collecte des données s'est effectuée en sollicitant :

- La Bibliothèque de la faculté des sciences de la nature et de la vie de l'université de Djelfa
- La Direction de l'Urbanisme et de la Construction DUC.
- La direction des transports
- La direction des statistiques et de la planification.
- L'URBATIA Djelfa.
- Les sites Web, en particulier pour télécharger divers documents, entre autres les thèses, mémoires et articles en ligne relatifs à la ville de Djelfa

### ***Structure du mémoire***

Ce mémoire est structuré par :

- ❖ Une introduction générale,
- ❖ Quatre chapitres,
- ❖ Une conclusion générale.

Ces chapitres se présentent comme suit :

***Chapitre I*** : Transports, mobilité et développement urbain durable

***Chapitre II*** : Législation et organisation du transport urbain en Algérie

***Chapitre III*** : Étude de cas : le transport collectif urbain à Djelfa

<sup>2</sup>Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

---

**Chapitre IV** : Pour une mobilité urbaine plus durable : le développement des transports collectifs



***CHAPITRE -1- TRANSPORTS, MOBILITÉ ET  
DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE***

## 1-1 Introduction du chapitre 1

Le développement urbain durable est un enjeu crucial pour les villes modernes. Il implique la création de systèmes de transport efficaces et durables qui répondent aux besoins des citoyens tout en minimisant l'impact environnemental. Les villes du 21<sup>e</sup> siècle sont confrontées à des défis majeurs dans un contexte de croissance démographique avec une population urbaine mondiale qui ne cesse d'augmenter, exerçant une pression considérable sur les infrastructures existantes et une augmentation du nombre de véhicules entraînant une congestion, des embouteillages, une perte de temps et une pollution accrue. En particulier, les transports sont une source importante de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre, contribuant au changement climatique. En même temps, un accès à des transports abordables et efficaces est essentiel pour l'inclusion sociale et économique.

Face à ces défis, le développement urbain durable est devenu une priorité. Il vise à améliorer le cadre de vie urbain pour les habitants en facilitant, grâce aux transports l'accès aux services, aux emplois et aux loisirs, tout en préservant l'environnement.



Photos 1-4 Promouvoir la mobilité durable

## 1-2 Le concept du Développement Durable et la question de la mobilité urbaine

### ▪ a/ Le concept du développement durable

Le concept de développement durable est l'une des orientations mondiales les plus importantes de notre époque, visant à établir un équilibre entre les dimensions économiques, sociales et environnementales. La notion de DD s'inscrit dans la lignée de plusieurs travaux issus du mouvement de l'écologie urbaine qui a mis en évidence les aspects négatifs du développement sur le monde vivant et par rétroaction sur les sociétés. Ce concept a été promu par le rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement des Nations Unies en 1987, qui se concentre sur l'idée d'équilibrer les dimensions économiques, sociales et environnementales du développement. Dans le chapitre 2 du rapport Bruntland, le DD est défini comme : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. ». Il repose sur trois piliers :

- Environnemental : Protection de l'environnement, préservation des ressources naturelles, lutte contre le changement climatique.
- Social : Équité sociale, inclusion, accès à l'éducation, à la santé, à la culture.
- Économique : Croissance économique, création d'emplois, lutte contre la pauvreté



Figure 1: Les trois piliers du DD

<sup>6</sup> Source: Sustainable Urban Mobility 02/12/2025

Dans un contexte de changement climatique et de raréfaction grandissante des ressources, le Développement Durable –DD–, présenté comme l’articulation du développement économique, de la cohésion sociale et de la protection de l’environnement avec la formule :

« Penser global, agir local » est désormais un objet d’études et d’action, dans tous les domaines touchant au développement et particulièrement dans celui des transports et de la mobilité.

▪ **b/ La mobilité urbaine**

Depuis plusieurs années, le terme de transport est progressivement remplacé par celui de mobilité. Le transport renvoie au monde des ingénieurs, de la planification, de la construction d’infrastructures, de la conception de véhicules et de la prédiction des flux de circulation. L’usager est alors considéré comme extérieur au système...Au contraire l’approche par la mobilité met l’usager au cœur de la réflexion. Au-delà du territoire, l’intérêt est porté aux modes de vie des individus et aux pratiques de déplacement qu’ils induisent.<sup>7</sup>

En effet, si le concept de transport durable pointe manifestement vers un problème pensé et analysé en termes de progrès des mesures techniques, le concept de mobilité durable vise à introduire des dimensions éthiques et sociales qu’aucune connaissance exclusivement technique, aussi sophistiquée soit-elle, ne peut venir conjurer.<sup>8</sup>

La mobilité urbaine englobe toutes les formes de déplacement des personnes et des biens dans les villes. La mobilité urbaine influe considérablement sur le développement durable par son impact sur l’environnement (pollution et émissions de gaz à effet de serre), la société (équité sociale et accessibilité) et l’économie (efficacité de la mobilité et son impact sur la productivité). Pour parvenir à un développement durable, la mobilité urbaine doit également être durable en développant les transports publics, en Encourageant les transports actifs (marche et vélo), en utilisant des technologies respectueuses de l’environnement et une planification urbaine qui minimise le besoin de mobilité.

---

<sup>7</sup> Gaële Lesteven. Introduction. Diversité et évolution des systèmes de mobilité urbaine. Gaële Lesteven. Systèmes de mobilité urbaine dans le monde, ISTE, pp.1-9, 2024, Encyclopédie Sciences. Géographie et démographie. Géographie des réseaux d’infrastructure et des mobilités,

<sup>8</sup>Jade Bourdages e Eric Champagne, «Penser la mobilité durable au-delà de la planification2

<b>Tableau 1. Liste des impacts directs, indirects et cumulatifs du système de transport traditionnel</b>
L'épuisement des réserves de pétrole qui sont non renouvelables
L'impact des émissions de gaz sur la qualité atmosphérique et l'environnement
Nombre élevé de blessures et de décès
La congestion routière
La croissance et l'étalement urbain
La pollution sonore
Les dommages structuraux dus aux vibrations
Pollution de l'eau due au ruissellement
La perte de zones humides et marécageuses
La perte des espaces naturels ( <i>open spaces</i> )
Perte de bâtiments patrimoniaux
La pollution marine due à des déversements d'hydrocarbures
Les pertes de productivité dues aux accidents
Diminution de la valeur des propriétés
Préoccupations pour la sécurité nationale
Source : Black, 1996 cité par Oswald, 2008. Traduction libre par les auteurs.

Tableau 1 : Impacts directs, indirects et cumulatifs du système de transport traditionnel  
Source : Bourdages et Champagne, 2012

L'enjeu d'assurer une mobilité efficiente, inclusive, et durable est devenu crucial voire vital. Le contexte du réchauffement climatique et la diminution des sources d'énergie, dans lequel évolueront les villes de demain exigent des Etats la reconsidération de leurs politiques et stratégies en matière de planification, de conception, et de gestion de la mobilité et des transports.

Le développement durable et la mobilité urbaine sont étroitement liés, car une mobilité efficace pour tous et respectueuse de l'environnement est essentielle pour créer des villes durables.<sup>9</sup>

### **1-3 Les enjeux environnementaux pour une mobilité urbaine plus durable**

Il existe de nombreuses possibilités pour tenter de rendre la mobilité urbaine plus durable :

- Développer les transports en commun : Métro, tramway, bus, trains urbains... Des transports en commun efficaces, fréquents et abordables sont essentiels pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle.
- Promouvoir les modes de transport actifs : Marche, vélo... Ces modes de transport sont bons pour la santé et l'environnement. Il est important d'aménager des infrastructures adaptées (pistes cyclables, zones piétonnes).
- Encourager l'écomobilité : Voitures électriques, vélos à assistance électrique, covoiturage... Ces solutions permettent de réduire l'impact environnemental des déplacements.
- Planifier l'urbanisme : Une ville bien conçue, avec des quartiers mixtes (habitat, commerces, services) et des transports en commun efficaces, réduit les besoins de déplacement.<sup>10</sup>

Pour tenter de relever les défis du DD, il est indispensable de comprendre les enjeux économiques mais également environnementaux et sociaux liés au développement des transports.

---

<sup>9</sup> Transportation Research Part A : Policy and Practice  
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

<sup>10</sup> <https://www.google.com/searchTransports>

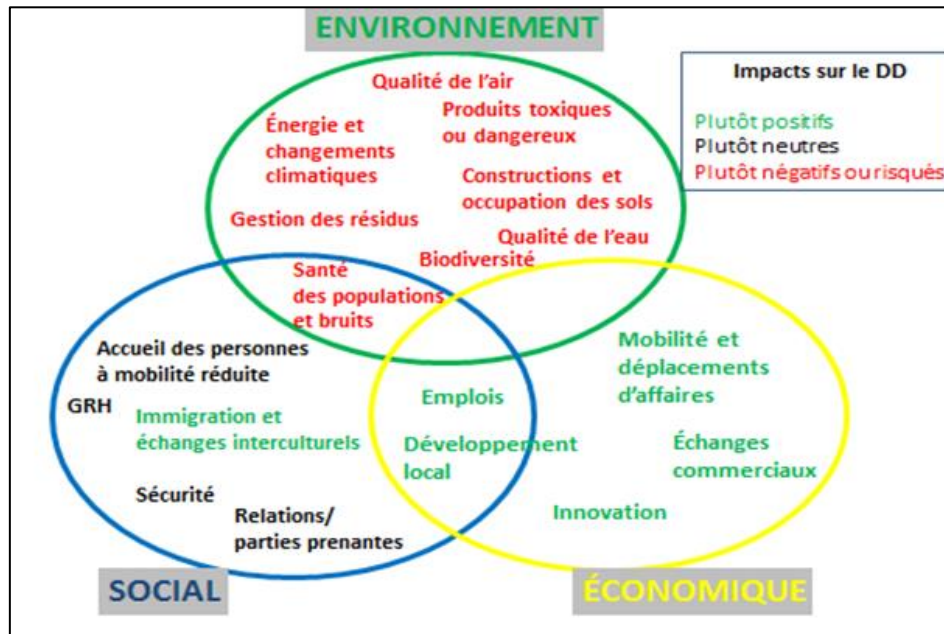


Figure 2 : Principaux enjeux de développement durable dans le transport

Source : <https://www.google.com/searchTransports>

Les transports sont une source importante de pollution de l'air et de gaz à effet de serre, contribuant au changement climatique.

Le secteur des transports a un impact significatif sur l'environnement, modifiant les paysages et générant divers types de nuisances. Parmi celles-ci, le bruit et les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sont particulièrement préoccupants. Ces effets, souvent appelés **externalités**, se réfèrent aux conséquences négatives (ou positives) d'une activité de transport qui ne sont pas prises en charge par ceux qui en sont responsables.

Les transports sont à l'origine d'une importante pollution et génèrent des nuisances environnementales innombrables. Ils constituent une source importante de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre, de consommation de ressources non renouvelables, de consommation de sol ...

L'action du transport sur l'environnement ne peut donc être négligée. Si tous les modes de transport sont concernés par les nuisances environnementales, le transport urbain doit faire l'objet d'une attention particulière. La croissance urbaine exponentielle et l'augmentation de l'usage de l'automobile pousse à agir sur la planification des transports, notamment les transports urbains, en agissant sur l'offre et la demande de transport.

Dans les rapports officiels comme dans les travaux des chercheurs les plus reconnus, seuls quatre effets négatifs externes sont jugés importants. Ce sont trois impacts environnementaux (pollution locale, effets de serre et bruits) auxquels s'ajoute l'insécurité routière<sup>11</sup>.

Le transport routier représente plus de 70 % de l'utilisation de l'énergie dans le secteur du transport dans les pays méditerranéens, les véhicules privés représentant la part la plus forte.

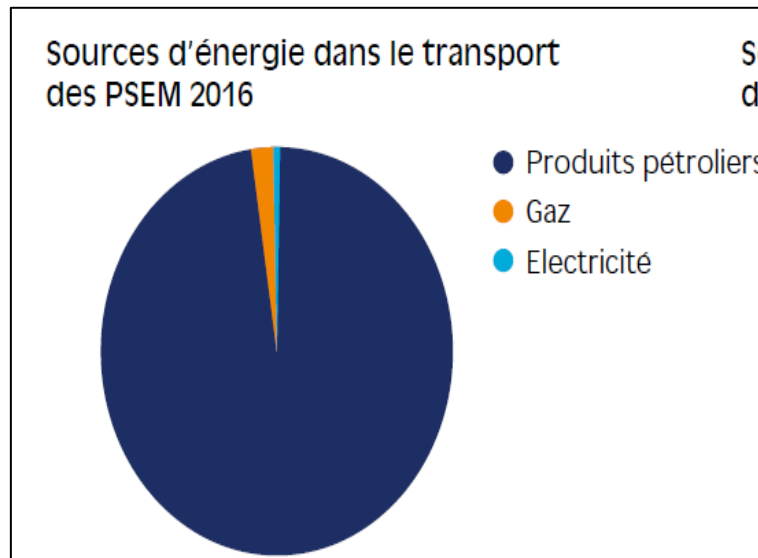


Figure 3 : Source d'énergie dans les transports des PSEM 2016  
Source : Rapport sur l'état de l'Environnement et du Développement en Méditerranée, 2020

#### 1-4 Les enjeux sociaux

L'accès aux services et infrastructures de transport peut être un facteur de ségrégation et de discrimination tout en ayant une influence évidente sur la qualité et le niveau de vie des citoyens. Le secteur des transports doit donc être organisé dans un but d'équité entre individus.

L'appréciation de la desserte des populations se fait en améliorant la mobilité et l'accessibilité en un temps et coûts de trajets moindres. Chose qui facilite l'accès aux services sociaux tel que l'éducation, la santé, etc., l'accès aux opportunités d'emplois, l'accès aux équipements et services administratifs, l'écoulement des productions

---

<sup>11</sup> M.Ait Taleb A.Ferrat M. Journal of North African Economies Volume: 15 N°:21, 2019 pp. 57-68

locales et l'approvisionnement en matières premières et en biens de consommation et enfin, permet l'accès à l'information.<sup>12</sup>

L'impact économique est également significatif. Les villes qui investissent dans des infrastructures de mobilité durable attirent souvent des entreprises et des talents, car Elles offrent un cadre de vie agréable et fonctionnel. Ces investissements permettent de créer des emplois et d'améliorer le niveau de vie et les conditions sociales des habitants.

Au-delà de l'amélioration et du développement de l'offre en transports collectifs, certains vont même jusqu'à proposer la gratuité des transports en commun pour répondre aux défis sociaux mais également environnementaux de la mobilité pour permettre l'accès aux transports pour le plus grand nombre et réduire les inégalités territoriales et les difficultés d'accessibilité au cœur des problématiques du DDU<sup>13</sup>.

**Tableau. Evolution de la fréquentation de certains réseaux de transport collectif des villes passées à la gratuité en France et en Europe**

Ville / Date de mise en place de la gratuité	Évolution de la fréquentation
<b>Aubagne</b> (15 mai 2009)	Objectif : + 58 % la première année + <b>100 %</b> des voyages (2009-2011) 2009 : 18 voy/hab/an - 2011 : 44 voy/hab/an + <b>155 %</b> (2008-2012)
<b>Châteauroux</b> (2 décembre 2001)	Objectif + 25 % la première année 2001 : 20 voy/hab/an - 2010 : 61 voy/hab/an + <b>55 % les six premiers mois</b> + <b>208 %</b> de voyages (2001-2011)
<b>Castres</b> (1 <sup>er</sup> octobre 2008)	+ <b>76 %</b> les six premiers mois (notamment chez les scolaires et les actifs)
<b>Libourne</b> (28 août 2010)	Objectif : passer de 350 000 à 400 000 voyages dès la première année 350 000 → 700 000 soit + <b>200 %</b> (2010-2015)
<b>Compiègne</b> (19 septembre 1975)	26 voy/hab/an → 31 voy/hab/an (1978-2002) + <b>150 %</b> de voyages les 8 premiers mois mais + 4 % fin 1976 + <b>51 %</b> avec la nouvelle offre dans les années 2000
<b>Vitré</b> (mai 2001)	47 500 voyages → 315 000 voyages (x 7) (2000-2009)
<b>Bologne (Italie)</b> (1973-1977)	+ <b>15 %</b> en 1973 → + <b>19 %</b> en 1974 → + <b>16 %</b> en 1975 mais + 3,2 % en 1976 et + 0,24 % en 1977
<b>Hasselt (Belgique)</b> (1 <sup>er</sup> juillet 1997-2013)	330 000 → 3,7 millions de voyages soit x <b>11</b> (1997-2003) et x <b>14</b> (1997-2013) 1 000 → 12 600 passagers/jour (1997-2007)
<b>Tallinn (Estonie)</b> (1 <sup>er</sup> janvier 2013)	+ <b>14 %</b> (2013-2016)

Sources : Données transmises par les opérateurs de transport (tableau réalisé par Henri Briche, 2017).

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> Huré M., 2022 « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité » Revue Informations sociales 2022/2 n° 206 pp. 93-103

## **1-5 Conclusion du chapitre 1**

Le développement urbain durable repose sur une approche holistique de la mobilité. En intégrant des politiques de transport durables, les villes peuvent non seulement répondre aux défis environnementaux, mais aussi améliorer la qualité de vie de leurs habitants et favoriser une croissance économique inclusive. Une collaboration entre les gouvernements, les entreprises et les citoyens est essentielle pour réaliser cet objectif.

Les transports constituent un secteur économique majeur, cependant il est nécessaire de prendre en compte les autres préoccupations au cœur du développement durable.

Les enjeux environnementaux représentent un défi qui nécessite une mobilisation collective et une coopération internationale. En agissant maintenant et en adoptant des mesures durables, il est possible de préserver notre planète et d'assurer un avenir viable pour les générations futures. La prise de conscience et l'engagement de chacun sont essentiels pour relever ces défis environnementaux.

Les enjeux sociaux sont des défis complexes qui nécessitent une approche collaborative et multidimensionnelle. En favorisant l'équité, en renforçant les politiques publiques et en mobilisant les communautés, il est possible de construire des sociétés plus justes et résilientes. La prise de conscience et l'engagement collectif sont essentiels pour surmonter ces défis et garantir un avenir meilleur pour tous.

Le prochain chapitre propose de s'intéresser à la problématique des transports urbains en Algérie en revenant sur l'organisation de ce secteur et sur la politique mise en place depuis le début des années 2000 ainsi que le cadre législatif et réglementaire relatif qui la sous-tend.

Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

---

***CHAPITRE -2- .***  
**LÉGISLATION ET ORGANISATION DU TRANSPORT**  
**URBAIN EN ALGÉRIE**

## **2-1 Introduction du chapitre 2**

La législation et la réglementation jouent un rôle crucial dans l'organisation et la gestion des transports urbains. Elles permettent de garantir la sécurité des usagers, de réguler les tarifs et de promouvoir l'usage des transports en commun au détriment de la voiture individuelle, souvent responsable de la congestion et de la pollution. Les politiques publiques relatives au transport vont dans le sens de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports et encouragent des comportements de mobilité plus durables, en sensibilisant les citoyens aux avantages des transports collectifs et en investissant dans des infrastructures adaptées.

La planification des infrastructures de transport doit tenir compte des évolutions démographiques et des tendances de mobilité. En Algérie particulièrement, avec l'urbanisation croissante, les villes doivent s'adapter pour accueillir un nombre toujours plus élevé d'usagers. Cela implique non seulement d'augmenter la capacité des réseaux existants, mais aussi d'innover en matière de solutions de transport collectif durable. Ce chapitre propose de s'intéresser au cadre législatif et réglementaire et de donner un aperçu sur le développement du secteur des transports à l'échelle nationale.

---

<sup>14</sup> Bureau d'études techniques et économiques, projet de mise en place de l'observatoire de la mobilité urbaine. Mars 2015.

## 2-1 Cadre législatif et planification

### ▪ a/ Le cadre législatif

Il englobe des concepts reliés spécifiquement aux lois et à la réglementation. Le cadre réglementaire ou La réglementation est l'ensemble des règles applicables auxquelles doivent se conformer une société, un sujet ou à un domaine particulier.

Le cadre législatif du transport collectif urbain est essentiel pour assurer un service efficace, sécurisé et accessible, contribuant ainsi au développement durable des villes.

En Algérie, la loi 01-13 du 8 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres a pour objet de définir les principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi a été modifiée et complétée par la loi 11-09 du 5 juin 2011 qui stipule que le transport terrestre désigne toute activité par laquelle un exploitant déplace, d'un point à un autre, des personnes ou des marchandises, par route, par voie ferrée ou par câble, au moyen d'un véhicule approprié.

D'après la loi 01-13 les transports collectifs de personnes sont effectués à l'aide de moyens conçus pour le transport de plus de neuf (9) personnes y compris le conducteur. (Art. 25).

Les transports collectifs de personnes sont effectués sous forme de :

—— services publics réguliers ;

— services occasionnels ;

— services privés.

- **Les services publics réguliers** sont les services qui obéissent à un itinéraire, à un horaire et à une fréquence déterminés et affichés à l'avance, prenant et laissant des passagers en des points désignés et matérialisés le long de leur itinéraire.
- **Les services occasionnels** sont des services effectués par des entreprises autorisées de transport public de personnes, répondant à des besoins de transport généraux ou périodiques, prenant et ramenant les mêmes personnes sur le même véhicule à leur point de départ.
- **Les services privés** sont des services effectués par des personnes physiques ou morales pour leur propre compte, à l'aide de véhicules leur appartenant ou

loués ou mis à leur disposition exclusive par des entreprises autorisées de transport public de personnes. (art 26)

Les services de transports collectifs urbains s'effectuent dans un périmètre de transport urbain à l'aide de véhicules routiers adaptés ou de moyens circulant en site propre ; ils visent notamment à réduire le recours aux transports par véhicule particulier.

## **b/ La planification**

La planification est un processus qui fixe (pour un individu, une entreprise, une institution, une collectivité territoriale ou un État), après études et réflexion prospective, les objectifs à atteindre, les moyens nécessaires, les étapes de réalisation, les méthodes de suivi de celle-ci ainsi que les délais nécessaires<sup>15</sup>. Les projets de transport sont souvent intégrés dans des plans d'urbanisme plus larges, visant à améliorer l'accessibilité et réduire la congestion. En Algérie les instruments d'urbanisme sont les PDAU (Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme) et les POS (Plan d'occupation de sols), mais on constate souvent l'absence d'une réelle prise en charge des transports dans la planification urbaine comme le montre T. Baouni (2009) pour l'agglomération algéroise<sup>16</sup>.

Cependant, un plan d'action 2020-2024 a été mis en place par le ministère des transports. La démarche générale qui a prévalu dans l'élaboration de ce plan d'actions reste en effet arrimée à un objectif-cible, celui d'opérer une profonde réforme du secteur des transports en Algérie, une réforme visant à transformer le secteur dans ses trois composantes, terrestre, maritime et aérienne, une réforme qui sera fortement catalysée par le recours systématique aux technologies

Du numérique, une réforme qui ne perd pas de vue le rôle incontournable que devront jouer les transports dans la transition énergétique en Algérie<sup>17</sup>.

Le plan comporte plusieurs objectifs. (Figure 4). Concernant le transport urbain la priorité est de moderniser les transports en commun, d'améliorer l'accessibilité, et de décongestionner la circulation routière en développant des infrastructures adéquates.

---

<sup>15</sup> P. Merlin, F. Choay, 2010 « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement » éditions PUF

<sup>16</sup> Baouni Tahar, 2009 « Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* / 95-75 ,2009 | 45-44 ,إنسانيات

<sup>17</sup> Ministère des Transports - Bilan d'activités 2020

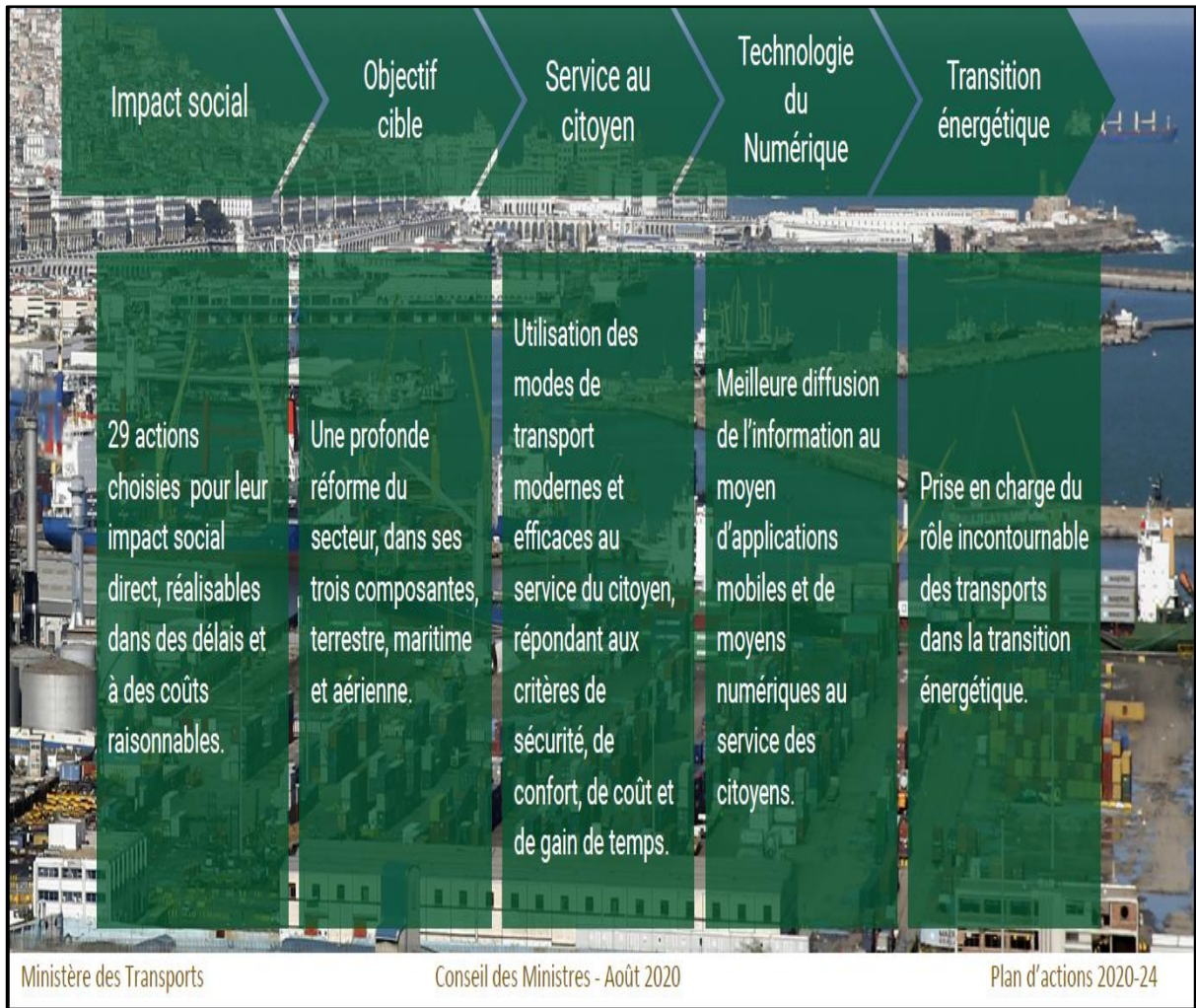


Figure 4 : Les objectifs du plan d'action 2020-2024

Source : Ministère des Transports - Bilan d'activités 2020

## 2-3 / Organisation et développement des transports collectifs urbains

### a/ L'organisation des transports collectifs urbains

- Autobus : Gérés par des entreprises publiques et privées, avec des lignes régulières dans les grandes villes.
- Tramways : Développés dans des villes comme Alger, Oran et Constantine pour améliorer la mobilité urbaine.
- Metro : Service développé dans la capitale Alger
- Taxis : Services de taxis collectifs et individuels, réglementés par des tarifs fixés par l'État.
- Les transports par câble : téléphériques et télécabines



Photos 5-8 : Les types de transports collectifs urbains en Algérie  
Source : Ministère des Transports <https://www.mt.gov.dz>

#### **b/ Intervenants et autorités de Régulation**

- Ministère des Transports : Responsable de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport.

Cependant, d'autres ministères interviennent :

– le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement – le Ministère des Mines – le Ministère des Travaux Publics – le Ministère des Finances – le Ministère du Commerce – le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme – le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales.

Chacune de ces institutions intervient à un ou plusieurs niveaux précise l'organisation des TU : la réglementation, le financement, le contrôle, les prestations proprement dites, l'organisation de la profession .....En effet, Les projets de transports publics urbains son très complexes, car ils font appel à une multitude de parties prenantes : décideurs publics,

Acteurs économiques, société civile, professionnels de l'aménagement, usagers, riverains etc.<sup>18</sup>

- Directions décentralisées et Agences locales : Chargées de la gestion des réseaux de transport urbain au niveau des communes

### **c/ Le développement du transport urbain à l'échelle nationale:**

Selon le bilan d'activités 2020 établi par le ministère des Transports, la situation des transports collectifs se présente comme suit :

- **Le métro d'Alger:**

D'une longueur de 18,8 km avec 19 stations, ce mode de transport a permis le transport de près de 166 millions de voyageurs, passant d'une fréquentation au démarrage de 35 000 voyageurs/jour à plus de 125 000 voyageurs/jour actuellement, soit une augmentation de 260%.

Mise en place, à partir du 1er Novembre 2020, de la filiale de l'EMA devant assurer la continuité de l'exploitation et la maintenance du Métro d'Alger, en remplacement de RATP El Djazair, il s'agit d'une filiale à 100% de l'EMA, dénommée, "Société d'Exploitation du Métro d'Alger" par abréviation "Métro El Djazair". Son effectif est de 963 nationaux et 6 expatriés.

- **Les tramways:**

Six lignes de tramways sont en cours d'exploitation au niveau des villes suivantes : Alger, Constantine, Oran, Sidi Bel Abbès, Ouargla et Sétif.

La capitale sera la première servie : suite à un appel d'offres international en 2005, c'est un groupement d'entreprises françaises (dont Alstom), italiennes et algériennes qui est choisi et qui débute les travaux le 5 juillet 2006 sous la responsabilité de l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) qui sera maître d'ouvrage délégué pour tous les projets de TCSP (transports collectifs en site propre). À Oran et Constantine – les deux principales métropoles régionales algériennes –, les études de faisabilité ont lieu en 2005-2006 et les travaux commencent en 2008-2009<sup>19</sup>. Puis les autres projets de Sidi Bel Abbès, Ouargla et Sétif ont été réalisés et d'autres sont en cours de construction ou programmées (Figure: 4).

---

<sup>18</sup> Boussaid Khadidja et al., 2022 « La gouvernance des transports publics entre politiques publiques et participation citoyenne, la ville d'Alger, cas d'étude » *Les Cahiers du Cread - Vol. 38 - n° 02 – 2022*

<sup>19</sup> Fontaine Jacques, 2021 « Les transports urbains en Algérie : un développement spectaculaire aujourd'hui stoppé » *Transports urbains n° 138 (avril 2021)*

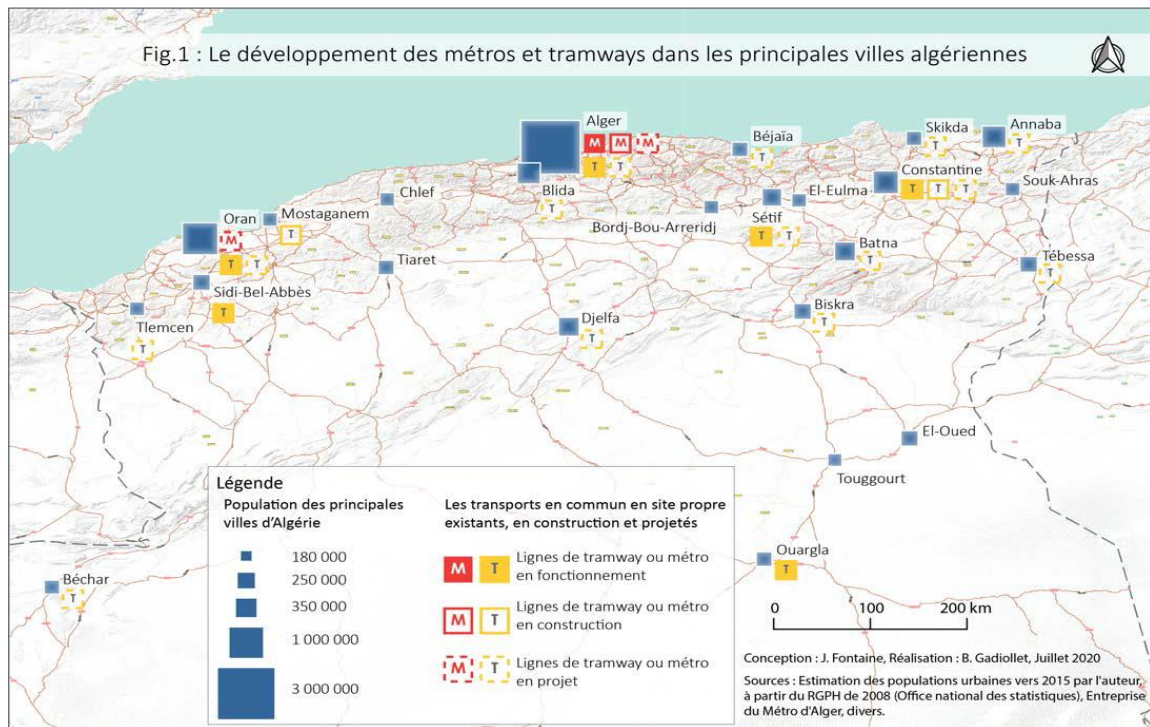


Figure 5 : Le développement des métros et tramways dans les principales villes  
Source : Fontaine J., 2021

Le réseau global des tramways en exploitation s'élève à 95,2 km avec 120 stations et le nombre total des voyageurs transportés depuis 2011 est de l'ordre de 306 millions d'utilisateurs.

L'exploitation de ce mode de transport est effectuée à la société de droit algérien SETRAM.

■ **Projets en cours:**

- Extension du tramway de Constantine deuxième tranche (de l'entrée de la nouvelle ville Ali Mendjeli vers le centre-ville Ali Mendjeli sur un linéaire de 4 km avec 6 stations, en phase de finalisation des travaux de génie civil et installation du système, date d'achèvement prévisionnelle de ces travaux fin février 2021.
- Projet Tramway de Mostaganem sur un linéaire de 14,5 km avec 24 stations, en phase de finalisation des travaux de génie civil et installation du système, date d'achèvement prévisionnelle de ces travaux fin février 2021.

■ **Le transport par câble:**

Sept (07) villes ont été dotées de ce mode de transport. Il s'agit d'Alger (04 anciens téléphériques et 02 télécabines), Blida, Constantine, Annaba, Tlemcen, Skikda et Tizi-

Ouzou (télécabines) dont la plupart connaissent des travaux de remise à niveau technologique.

L'exploitation de ce réseau a été attribuée à l'Entreprise de Transport algérien par Câbles (ETAC).

▪ **Le transport routier urbain**

Au 1er semestre 2020, le parc national du transport routier urbain de personnes par autobus s'élève à près de 18.000 véhicules détenus par près de 13.500 transporteurs et offrant une capacité de près de 880.000 places auxquelles s'ajoutent 116 543 exploitants d'un service de taxi.

- **Infrastructures de Transport Réseau Routier :**

État des routes : L'Algérie dispose d'un vaste réseau routier, bien développé dans les zones urbaines, mais certaines routes rurales nécessitent des améliorations.

Projets d'amélioration : Des projets sont en cours pour moderniser et étendre le réseau routier.

Malgré les infrastructures existantes plusieurs problèmes sont constatés entre autres :

- Saturation du Réseau : Les grandes villes font face à une congestion croissante, rendant le transport urbain moins efficace.
- Manque d'Infrastructures : Besoin urgent d'améliorer et d'étendre les infrastructures existantes.
- Sécurité et Confort : Améliorer la sécurité des usagers et le confort des transports publics.

- **Les perspectives d'actions envisageables :**

- Investissements dans les Infrastructures : Augmenter les investissements pour moderniser le réseau de transport.
- Promotion de Modes Durables : Encourager l'utilisation de transports non motorisés (vélos, marche) et des solutions de transport en commun écologiques.
- Intégration des Technologies : Utilisation de technologies modernes pour améliorer l'efficacité et la sécurité des transports urbains, pour la gestion du transport et l'information des usagers.

- Sensibilisation : Éduquer la population sur l'importance de l'utilisation des transports en commun pour réduire la congestion et la pollution.
- Plan d'actions 2020-2024 :
  - Objectifs : Ce plan vise à moderniser le secteur du transport urbain, améliorer l'accessibilité et réduire les embouteillages en développant des infrastructures adéquates.
  - Investissements : Des investissements sont prévus pour l'acquisition de nouveaux véhicules et l'amélioration des infrastructures existantes.
  - Impact sur les usagers : Amélioration de la qualité de service : La réglementation vise à garantir un service de transport fiable et de qualité pour les usagers.
  - Sécurité : Des normes strictes de sécurité sont mises en place pour protéger les passagers et le personnel.

La législation et l'organisation du transport urbain en Algérie sont en constante évolution, visant à répondre aux besoins croissants des populations urbaines tout en intégrant des principes de durabilité et de sécurité. Des efforts sont nécessaires pour relever les défis actuels et améliorer la qualité des services de transport.

## **2-4 Quelques exemples de projets récents**

Plusieurs projets d'extension, de modernisation ou innovant sont prévus à l'échelle nationale tels que :

### **1- Projet de Monorail d'Alger :**

Le projet de monorail d'Alger est un projet ambitieux qui vise à améliorer la mobilité urbaine dans la capitale algérienne. Il s'agira d'un système de transport innovant qui s'étendra sur plus de 67 kilomètres et qui devrait fluidifier les déplacements dans les zones à forte densité. Les travaux devraient s'étaler sur trois ans.

### **2- Extension du réseau de tramway d'Oran et de Constantine:**

Le réseau de tramway d'Oran et de Constantine seront bientôt étendus. Cette extension permettra de desservir de nouvelles zones et de faciliter les déplacements des habitants. Elle s'accompagnera d'une intégration avec le réseau de métro.

---

<sup>20</sup> *Organisations internationales*

<sup>21</sup> <https://www.joradp.dz/HAR/Index.htm>

### 3- Amélioration et Modernisation des réseaux de téléphériques et télécabines:

Plusieurs lignes de téléphériques seront modernisées dans les villes d'Alger, Constantine, Tizi Ouzou, Oued Koreich, Tlemcen, Blida et Annaba. Cette mise à niveau permettra d'améliorer la qualité de service et de faciliter l'accès aux téléphériques pour les personnes à mobilité réduite.

### 4- Plan de renouvellement du parc national de bus:

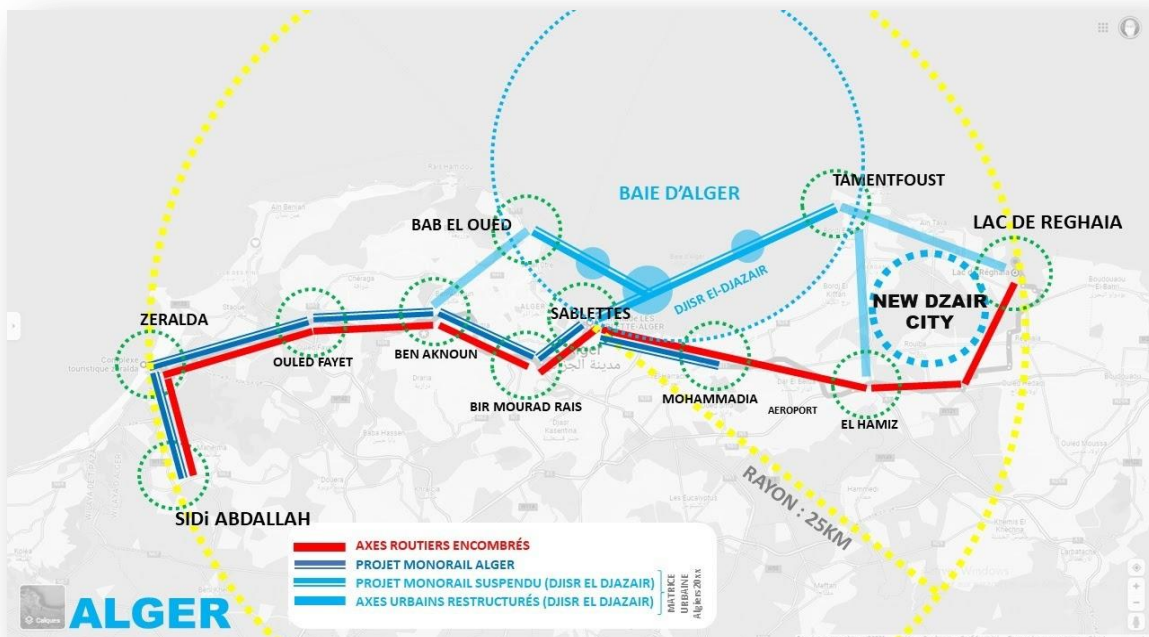
L'Algérie a lancé un plan de renouvellement de son parc national de bus. Ce plan prévoit l'acquisition de nouveaux bus plus modernes et plus respectueux de l'environnement. Il prévoit également l'amélioration des infrastructures et la formation des conducteurs.

#### - Présentation des projets :

##### ▪ Le projet de monorail d'Alger :

Le projet de monorail d'Alger est un projet ambitieux qui vise à améliorer la mobilité urbaine dans la capitale algérienne. Le projet a été présenté lors du Salon international des travaux publics (SITP 2024) par la société chinoise China Railway Construction Corporation (CRCC). Il s'agira d'un système de transport innovant qui s'étendra sur plus de 67 kilomètres, structuré autour de deux lignes principales (carte ...)

- Première ligne : Palais des expositions (Safex) Pins Maritimes – Sidi Abdallah ;
- Deuxième ligne : Oued Smar – Bir Touta ;



Carte 1 : Le projet de monorail d'Alger Source : Nacym Baghli Architectes (2023)

Le projet devrait fluidifier les déplacements dans les zones à forte densité. Les travaux devraient s'étaler sur trois ans.

Le monorail d'Alger est un projet important en termes de durabilité pour plusieurs raisons :

- 1/ Il permettra de désengorger le trafic routier, qui est un problème majeur à Alger.
- 2/ Il offrira une alternative de transport plus rapide et plus fiable que les modes de transport existants.
- 3/ Il contribuera à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.
- 4/ Il créera des emplois pendant la construction et l'exploitation du monorail.

Le projet de monorail d'Alger est un investissement important pour l'avenir de la ville. Il permettra d'améliorer la qualité de vie des Algérois et de faire d'Alger une ville plus moderne et plus durable.



Photos 9 et 10 . Exemples de monorails

Source : internet

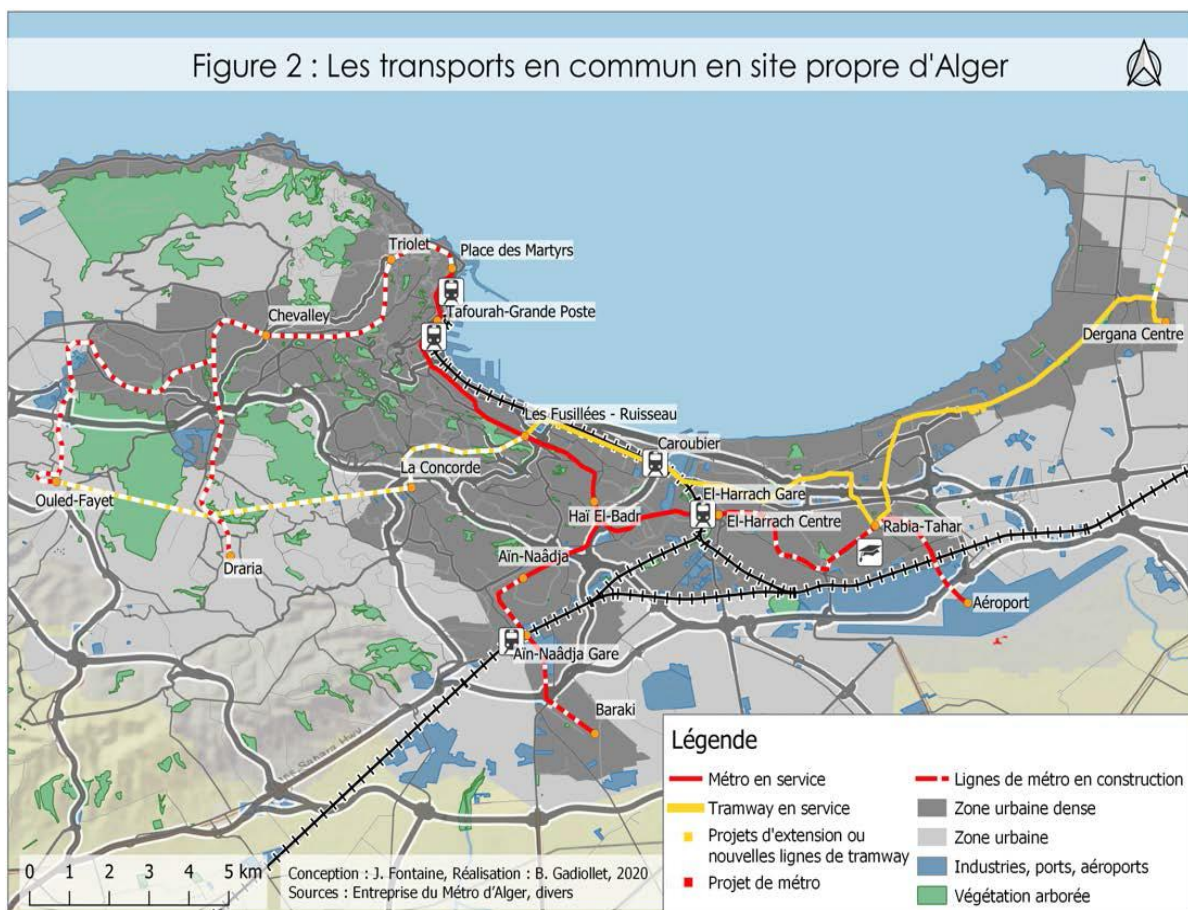
- **Les TCSP à Alger**

En attendant le chantier du monorail, La capitale Alger est déjà dotée de plusieurs TCSP (carte 2.) À savoir :

- Le métro avec un réseau initial de trois lignes totalisant 64 km...

Des travaux de prolongement sont en cours sur les deux branches est de la fourche, d'une part entre El-Harrach et l'aéroport (9,5 km et 9 stations) et d'autre part entre Aïn-Naâdja et Baraki.

- Le tramway d'Alger, lancé en 2006, s'étend aujourd'hui sur une ligne de 23 km et 38 stations... Un second pôle d'échanges avec le métro est prévu à la station Rabia-Tahar (à proximité de l'USTHB) quand l'extension du métro vers l'aéroport sera mise en service (2022- 2023). Un prolongement est envisagé à l'ouest dans les hauts d'Alger<sup>23</sup>. (Fontaine J., 2021)



Carte 2 - Les transports en commun en site propre d'Alger  
Source : Fontaine J., 2021

<sup>23</sup> Fontaine Jacques, 2021 « Les transports urbains en Algérie : un développement spectaculaire aujourd'hui stoppé » Transports urbains n° 138

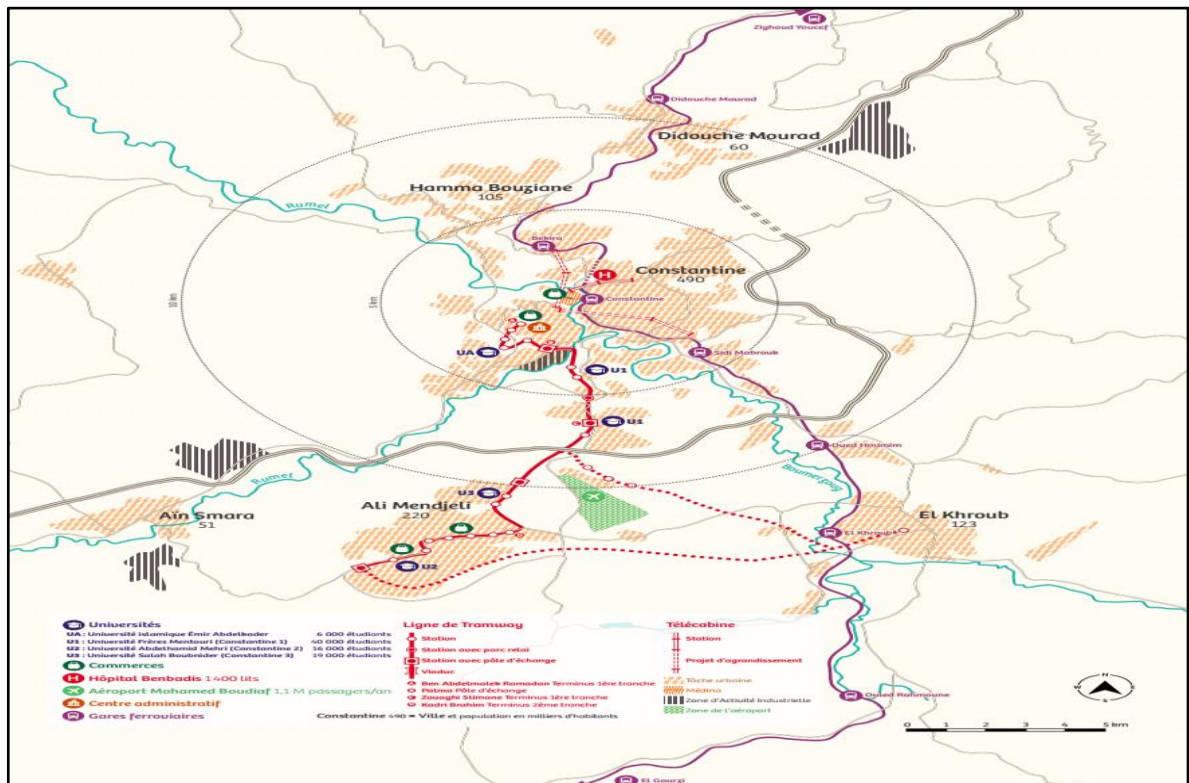
▪ **Les transports collectifs urbains à Constantine et leurs projets d'extension**

L'agglomération constantinoise dispose de plusieurs modes de TCU et de Transport Collectif

En Site Propre (TCSP) ainsi que de pôles intermodaux (gares routières, stations urbaines et Pôles urbains) pour raccorder les liaisons urbaines et interurbaines... une liaison par télécabine a été créée en 2008 et une première ligne de tramway en 2013, ainsi que la création de plusieurs gares routières.<sup>24</sup>

Cependant des efforts restent à faire, c'est en prolongeant la ligne vers la ville nouvelle Ali Mendjeli qui compte déjà environ 300 000 habitants, via le pôle universitaire Salah Boubnider

Constantine 3 (19 000 étudiants), que le tramway prendra tout son intérêt et deviendra autrement plus fréquenté. Il ne transporte en effet aujourd'hui que 16 000 à 20 000 passagers par jour <sup>25</sup>.



Carte 3- Infrastructures de transport à Constantine et de leurs projets d'extension  
Source : Harkat et al., 2021

<sup>24</sup>Imane Harkat, Bouba Benrachi, Domenico Gattuso, 2021 « Les nouveaux projets de transport public et leurs impacts à Constantine (Algérie) » Transports urbains n° 138 (avril 2021) pp. 11-21

<sup>25</sup> Ibid



Photo 11 La télécabine de Constantine  
Source : Harkat I., 2019

Photo 12 Le Tramway entrant en station

▪ **Le tramway à Oran et le projet de métro:**

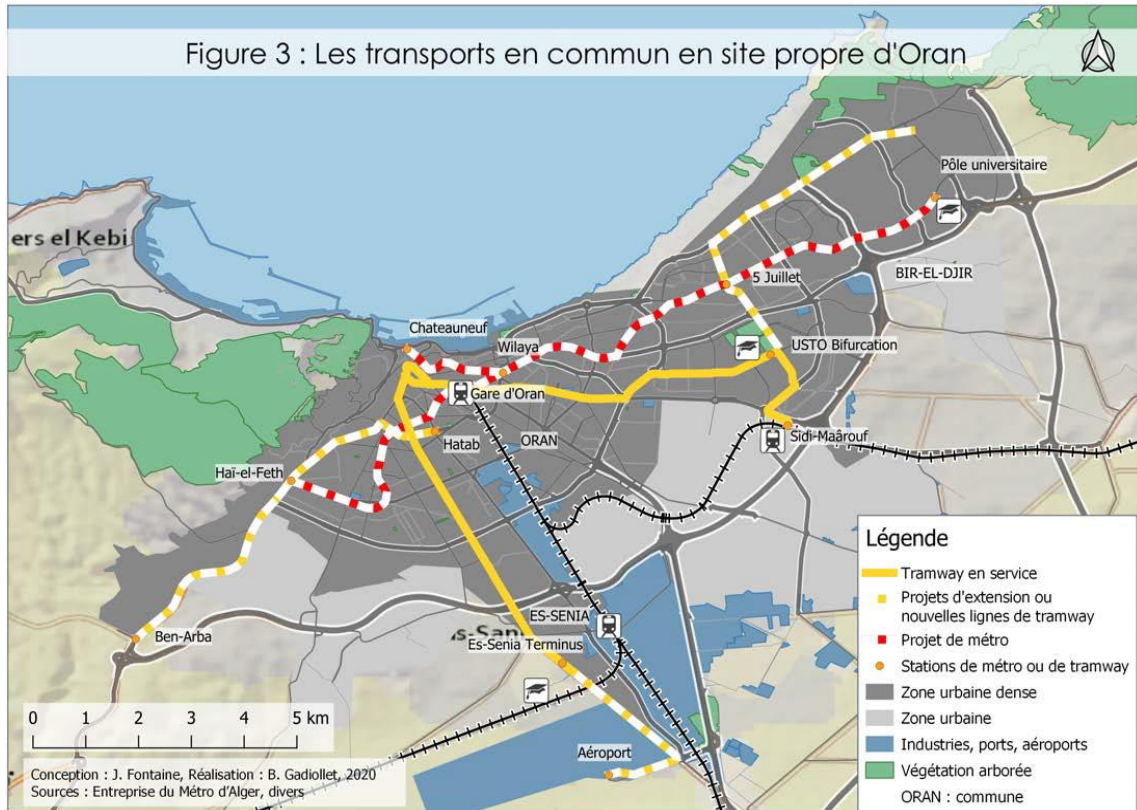
Après des études commencées en 2006, les travaux puis la mise en service en 2013, Oran dispose d'une ligne de tramway urbain tout à fait classique (cf. figure 3), reliant la banlieue sud (Es-Sénia) et la périphérie est (Sidi- Maârouf), par la place du Premier Novembre, en plein centre-ville (18,7 km, 32 stations) ... Des extensions sont prévues qui devraient desservir l'aéroport.

Il existe également un projet de métro élaboré entre 2008 et 2014 (carte03 ; d'une longueur de 19,7 km et comprenant 20 stations, il se composerait de deux lignes dont la principale (18 km et 18 stations) aurait relié les quartiers sud-ouest de la ville aux nouvelles extensions urbaines à l'est selon un tracé en grande partie parallèle à la côte<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Fontaine Jacques, 2021 « Les transports urbains en Algérie : un développement spectaculaire aujourd'hui stoppé » Transports urbains n° 138 (avril 2021)

Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »



Carte 4 - Les transports en commun en site propre D'Oran  
Source : Fontaine J., 2021



Photo 13 - Le tramway d'Oran

Source : <https://www.elmoudjahid.dz/>

▪ **Le Plan de renouvellement du parc national de bus:**

L'Algérie a récemment dévoilé un plan ambitieux pour renouveler son parc national de bus, avec un accent particulier sur la modernisation et l'amélioration du transport urbain.

Plusieurs initiatives ont été mises en place ou sont en cours de développement :

- **Modernisation du parc de bus :**

➤ **Acquisition de nouveaux véhicules :**

Le gouvernement algérien a annoncé l'acquisition de 7 000 nouveaux bus, dont une partie sera électrique, dans le cadre d'un vaste programme de renouvellement du parc national. Cette initiative vise à améliorer la qualité et la disponibilité du transport en commun pour les citoyens.

➤ **Production locale :**

L'Algérie mise sur la production locale de bus pour répondre à ses besoins en matière de transport. L'Entreprise de développement de l'industrie de véhicules a présenté des prototypes d'autobus qui seront produits localement, assurant ainsi la disponibilité des pièces de rechange et contribuant au développement de l'industrie nationale.

- **Amélioration du réseau de transport urbain :**

- **Nouvelles lignes de bus :** Un plan de mobilité prévoit l'exploitation de 130 lignes de bus par des opérateurs privés et 45 lignes par l'Établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger (Et usa). Cette initiative vise à améliorer la couverture du réseau de transport urbain et à faciliter les déplacements des citoyens.
- **Modernisation des téléphériques :** Le gouvernement algérien a lancé un programme de modernisation des réseaux de téléphériques dans plusieurs villes, dont Alger, Constantine, Tizi Ouzou, Tlemcen, Blida et Annaba. Cette initiative vise à améliorer l'offre de transport en commun et à faciliter l'accès à certaines zones urbaines.
- **Nouvelles gares routières :** La construction de nouvelles gares routières, comme celle de Birr Khadim à Alger, permettra de mieux organiser le transport en commun et de réduire la congestion dans les centres urbains

- **Transition vers des énergies propres (*L'acquisition de bus électriques*):**
  - *Bus électriques* : L'acquisition de bus électriques s'inscrit dans une démarche de transition énergétique et de réduction de la pollution atmosphérique. L'objectif est de rendre le transport urbain plus durable et respectueux de l'environnement.



Photo 14- Modèle de Bus électriques respectueux de l'environnement

## 2-5 Conclusion du Chapitre 2

Ce chapitre a donné un aperçu de la législation et la planification relative au secteur des transports en Algérie. Pour relever les défis relatifs à la mobilité, un plan d'action 2020-2024 est mis en œuvre depuis 2020 qui prévoit de moderniser les transports en commun, d'améliorer l'accessibilité, et de décongestionner la circulation routière en développant des infrastructures adéquates.

Sous tutelle du ministère des transports et à travers la gestion des services déconcentrés, le secteur a connu un certain développement, en particulier depuis le début des années 2000 avec la mise en service du métro d'Alger ainsi que des lignes de tramways dans plusieurs grandes villes. De même une modernisation et une remise à niveau technologique pour le transport par câble (téléphériques et télécabines) est constatée dans les villes concernées.

Cependant, pour le reste des villes l'offre de transports collectifs, s'organise autour des autobus gérés par des entreprises publiques et privées et du service des taxis collectifs et individuels tandis que la question de la promotion de la mobilité durable et la transition énergétique est posée.

Ainsi, le secteur du transport urbain en Algérie connaît un développement continu et des efforts sont déployés pour améliorer les services de transport et répondre aux besoins des citoyens.

Néanmoins, bien que des progrès aient été réalisés, de nombreux défis restent à relever pour parvenir à un transport urbain efficace qui améliore la qualité de vie des citoyens, soutienne la croissance économique, réponde aux besoins de mobilité et contribue à un développement durable et respectueux de l'environnement dans les villes algériennes.

Le prochain chapitre propose d'illustrer la situation à travers le cas du transport collectif urbain dans la ville de Djelfa.



***CHAPITRE -3- - CAS D'ÉTUDE : LE  
TRANSPORT COLLECTIF URBAIN À  
DJELFA***

### **3-1 Introduction du chapitre 3**

La ville de Djelfa, confrontée à une urbanisation rapide et à une population en expansion doit relever des défis significatifs en matière de mobilité. Dans ce contexte, le transport collectif urbain s'avère un élément crucial pour faciliter les déplacements quotidiens des habitants. Il constitue une alternative efficace aux transports individuels, qui sont souvent encombrants et peu respectueux de l'environnement.

En offrant une solution de transport accessible et durable, le transport collectif contribue à améliorer la qualité de vie des citoyens tout en répondant aux enjeux de congestion et de pollution.

Après avoir donné un aperçu sur la ville de Djelfa, ce chapitre propose de s'intéresser plus particulièrement à la situation relative aux déplacements dans la ville à travers l'offre de transports collectifs urbains existante en utilisant les données disponibles, puis d'examiner les possibilités de mise en œuvre d'une mobilité plus durable à travers le développement des transports collectifs et l'intégration de transports collectifs en site propre TCSP à l'image du tramway comme cela est le cas pour d'autres villes algériennes.

### **3-2 Présentation de la ville de Djelfa**

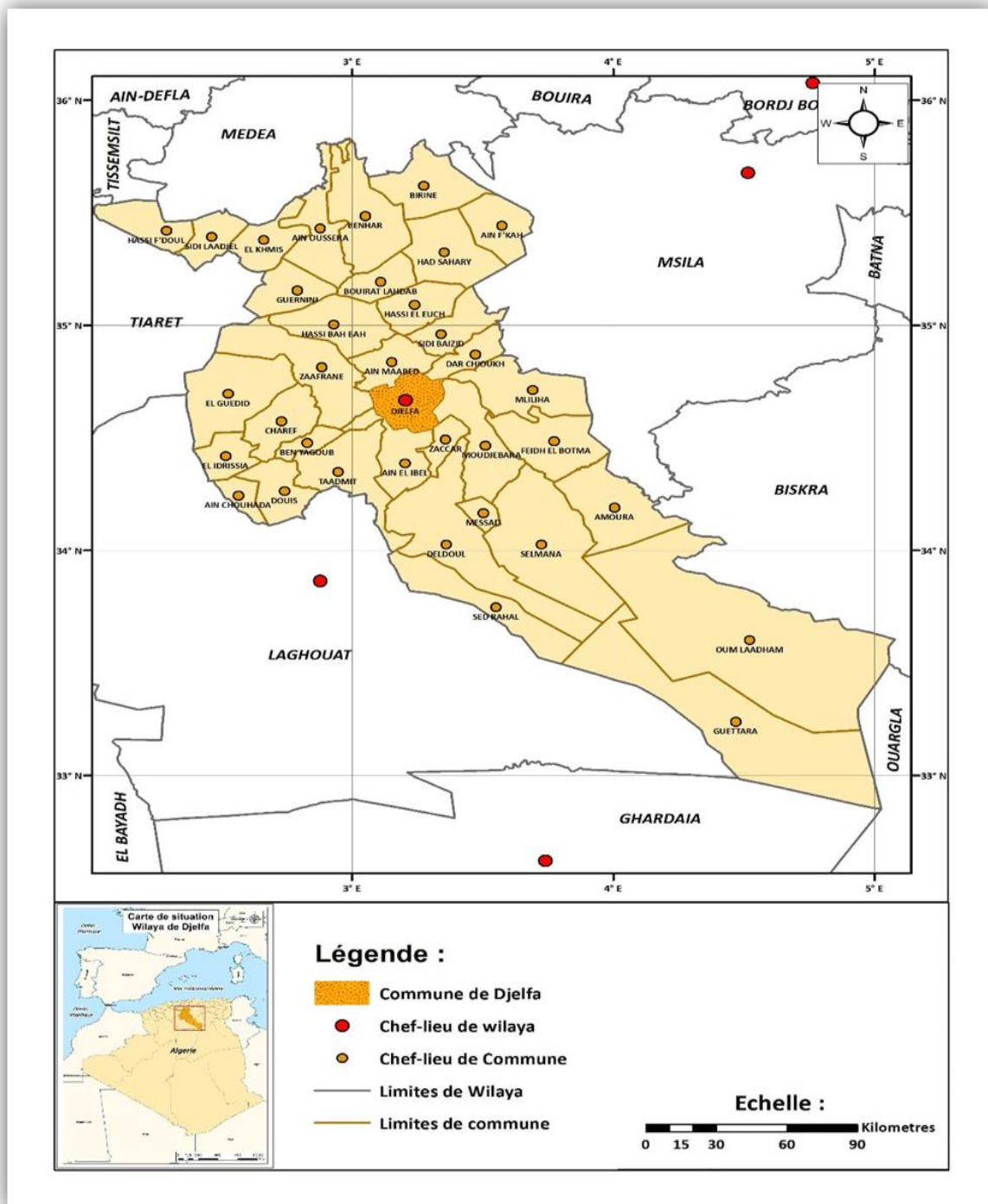
#### **a/ La situation géographique**

La wilaya de Djelfa, créée lors du découpage administratif de 1974, est caractérisée par un écosystème steppique qui couvre une grande partie de son territoire. S'étendant sur une superficie de 32 280 km<sup>2</sup>, elle mesure plus de 300 km du Nord au Sud et 150 km d'Est en Ouest.

Djelfa est composée de 36 communes et 12 daïras. Sa position géographique lui permet d'être limitrophe de huit autres wilayas : Médéa et Tissemsilt au Nord, M'sila et Biskra à l'Est, Ouargla au Sud-Est, Laghouat et Ghardaïa au Sud-Ouest, ainsi que Tiaret à l'Ouest.

C'est une wilaya en pleine croissance, avec une population qui dépasse un million d'habitants. Cette croissance démographique a entraîné une urbanisation rapide et une demande accrue pour des infrastructures de transport efficaces.

La commune de Djelfa est le chef-lieu, situé au centre de la wilaya ; elle représente le centre géographique de l'Algérie, à la croisée des plaines du Nord, du désert du Sud (Sahara), de l'Est et de l'Ouest. Elle est comprise entre 2° et 5° de longitude Est et 33° et 35° de latitude Nord. C'est une zone de transit très importante. (carte N°01). Cette configuration renforce la dépendance des autres communes vis-à-vis du chef-lieu qui a connu plusieurs étapes de développement au cours des siècles. Son histoire est marquée par les influences berbères et arabes, ainsi que par la colonisation française. Aujourd'hui, la ville est un important centre culturel et économique de la région.



Carte 5 - Plan de situation commune de Djelfa avec les limites de wilaya  
Source : URBATIA

La commune de Djelfa s'étale sur une superficie de 542.17 km<sup>2</sup> pour une population De 288 228 habitants en 2008 (RGPH, 2008).

La commune de Djelfa est limitée par :

- La Commune de Ain Maabed (Daira de Hassi Bahbah), au Nord et Nord-Ouest
- La commune de Dar Chioukh, au Nord-Est.
- La commune de Moudjbara (Daira de Ain El Bel), à l'Est.
- La commune de Zaâfrane (Daira de Hassi Bahbah), à l'Ouest.
- La Commune de Zaccar (Daira de Ain El Bel) au Sud, et au Sud-Ouest celle de Ain El Ibel,

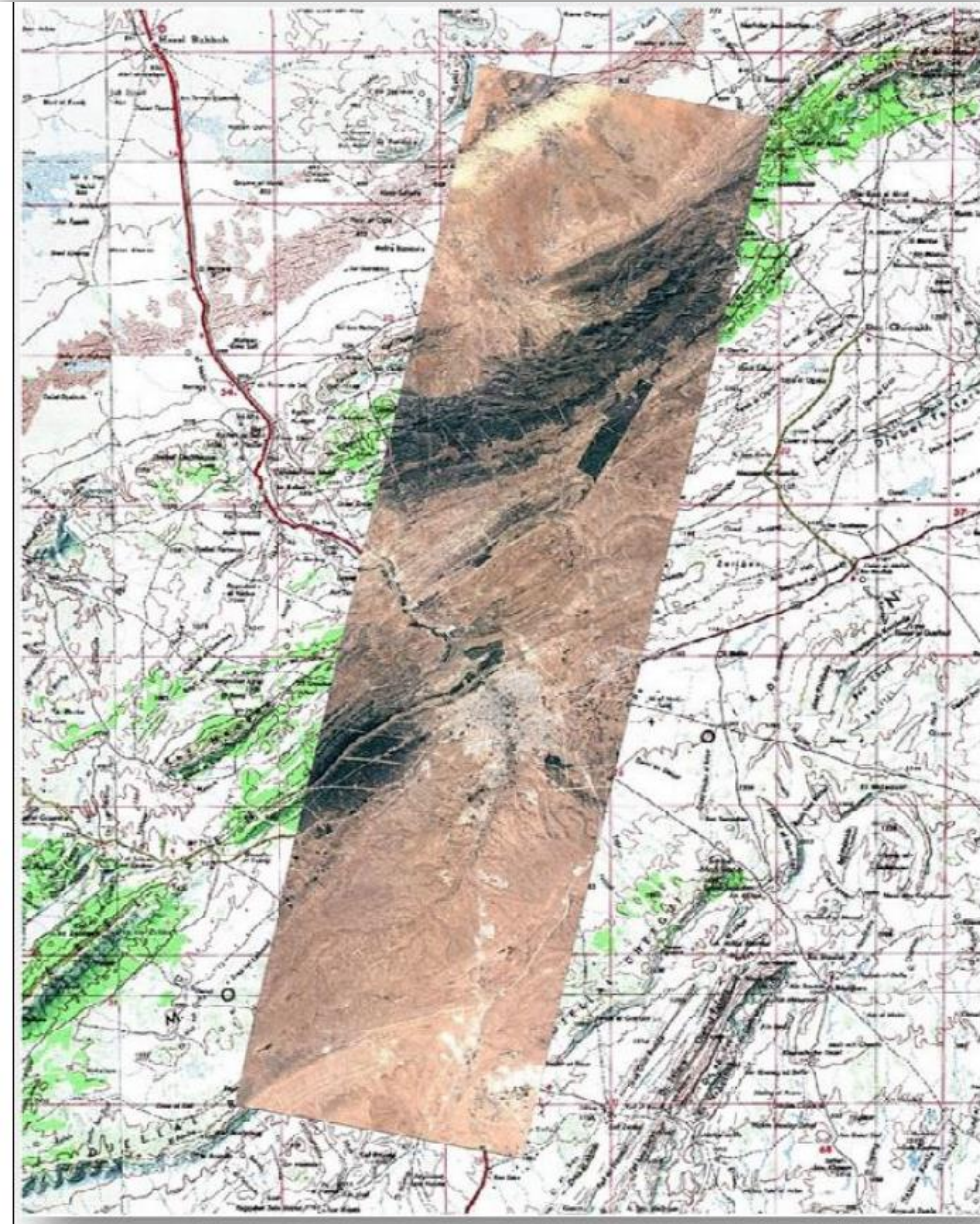
### **b/ Le réseau routier**

L'absence de contraintes majeures sur le plan topographique favorise l'implantation de réseaux routiers de qualité et facilite les déplacements. Toutefois, le développement et l'entretien des infrastructures doivent être rigoureusement planifiés afin de répondre efficacement aux besoins croissants de la population et des activités économiques.

La position stratégique de la ville est confortée par le passage d'importants axes routiers de niveau national et régional qui jouent un rôle crucial dans le développement économique et social de la région, en facilitant les échanges commerciaux et en améliorant l'accessibilité des différentes localités. Dans la ville de Djelfa, les axes les plus importants sont les suivants :

- - R.N 01 : reliant Alger au Sud du pays. Elle assure la liaison avec Médéa, Blida et Alger au nord, et Laghouat et Ghardaïa au sud;
- - R.N 46 : reliant Djelfa à Biskra en passant par Slim et Bousaada à l'Est,
- RN40 : Cette route relie Médéa du côté nord-est et Tiaret du côté nord-ouest.
- RN1A : Elle assure la liaison avec Aflou, dans la wilaya de Laghouat.
- RN89 : Du côté nord, elle relie la wilaya de M'sila.
- RNNC (prolongement de la RN1B) : Elle assure la liaison avec la wilaya d'Ouargla.<sup>3</sup>
- C.W.189 : reliant Djelfa à Moudjbara au Sud-Est ;
- C.W.164 : reliant Djelfa à Charef à l'Ouest.

La ville de Djelfa est un centre dynamique grâce à sa situation stratégique sur la RN1 qui la relie à plusieurs grandes villes. Le trafic de la ville est fortement influencé par le fait qu'elle est un point de rencontre de grands axes routiers, ce qui facilite la mobilité et favorise les échanges entre les régions voisines. –



Carte 6- Localisation de la scène Alsat sur le fond topographique de l'INCT au 1/200 000 Source : <https://asal.dz/?p=422>

### **c/ Les équipements régionaux**

La ville dispose de nombreux équipements structurants qui jouent un rôle essentiel non seulement pour la wilaya mais également pour les populations des wilayas limitrophes, tels que :

- Le parc récréatif « Djelfa Land » : Un lieu pour les loisirs et la détente.
- L'université Zain Achour : Un établissement d'enseignement qui contribue au développement de l'enseignement supérieur dans la région.
- L'hôpital ophtalmologique « Fraternité cubaine algérienne » : Fournit des services médicaux spécialisés.
- Le centre de cancérologie : Promeut les soins de santé dans le domaine de l'oncologie.
- La Gare ferroviaire : Elle relie Djelfa à Médéa au nord et à Laghouat au sud, facilitant ainsi la circulation des voyageurs et des marchandises.
- Projets en cours : Cimenterie de Oued sdar : projet de création d'emplois.

L'ensemble de ces facteurs fait de la ville de Djelfa un pôle d'attraction majeur pour le trafic et l'activité économique de la région et donc accentue la nécessité d'un transport urbain et régional performant.

### **3-3 /Aperçu historique de la ville de Djelfa**

La commune de Djelfa est un exemple emblématique de la conception coloniale française des villes, fondée principalement pour des raisons de défense en tant que ville militaire fortifiée et pour fixer la population nomade, notamment les tribus des Ouled Nail, des Abaziz et des Shari. Les militaires français ont reconnu l'importance stratégique du site dès les premières années d'occupation, notamment grâce à la présence de vestiges d'écoles coraniques. À partir de 1852, ils ont développé Djelfa en un village, facilitant la gestion de la sécurité aux lisières du Sahara.

Le plan de la ville, conçu par le génie militaire, était organisé en rectangle avec trois rues transversales, divisant le quartier en 16 îlots.

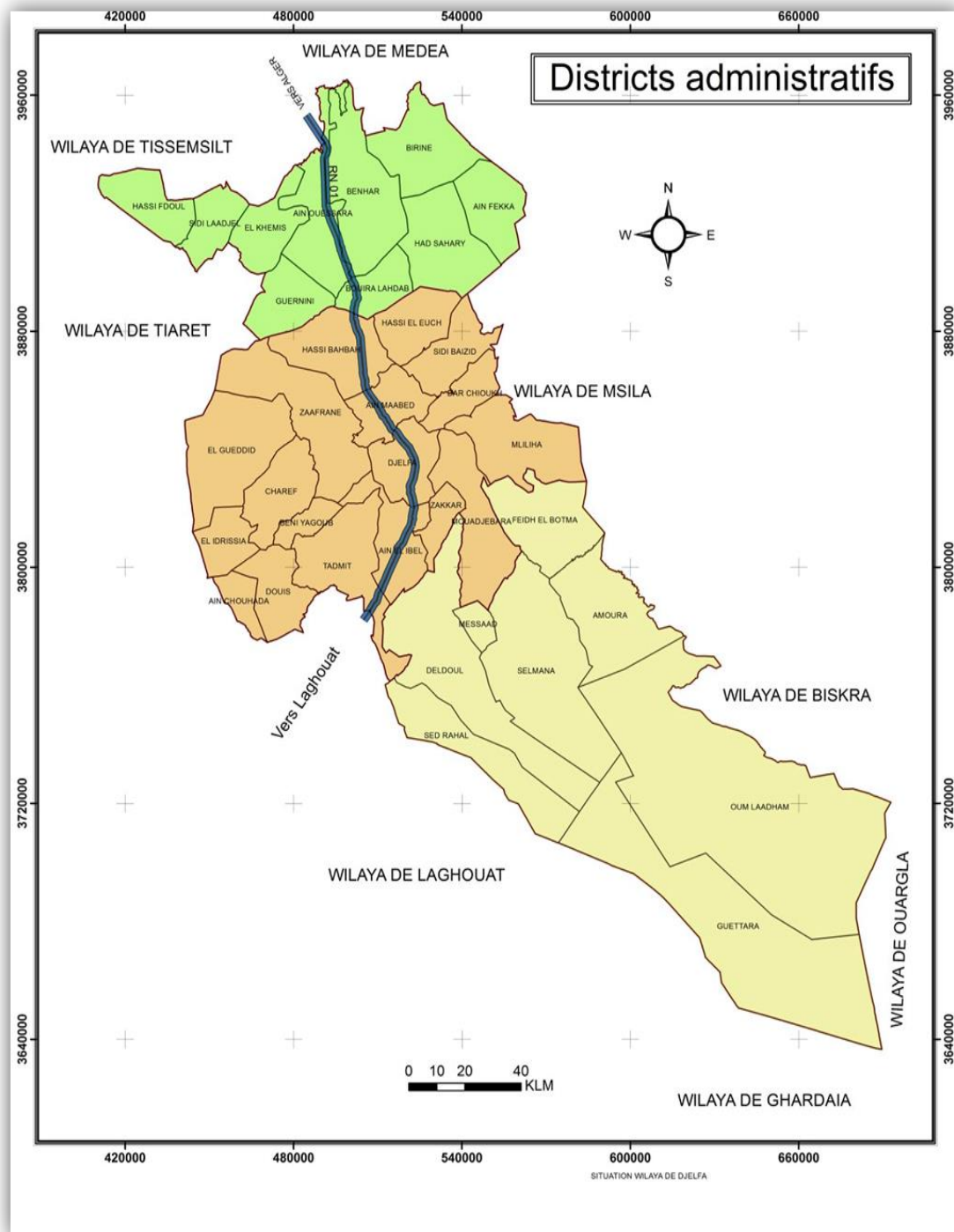
La ville a été officiellement créée le 13 février 1861 par un décret de Napoléon III, établissant un centre de population civile.

Au fil des années, Djelfa a connu une immigration locale et le développement des infrastructures telles qu'une école, un abattoir et un marché ont été mises en place, suivies par la construction d'une voie ferrée et d'une gare routière en 1912.

À la fin des années 50 et au début des années 60, les remparts ont été démolis, permettant l'expansion de la ville et l'émergence de nouveaux quartiers.

En 1974, Djelfa a été promue chef-lieu de wilaya, bénéficiant d'une autonomie financière et administrative, ce qui a favorisé son développement en tant que grande ville.

Depuis 2019, un nouveau découpage prévoit la mise en place des wilayas déléguées de Messaad au sud et Ain Oussera au nord. (carte 07) et Djelfa sera le chef-lieu le plus ancien et donc le plus attractif au centre de ce nouvel ensemble administratif étant donné sa position centrale et ses infrastructures existantes.



Carte 07. : Carte des nouvelles circonscriptions administratives  
Source : Journal officiel de la République algérienne / Numéro 76 /2019

### **3-4 Les facteurs naturels**

Située à 300 kilomètres au sud d'Alger, au pied de l'Atlas saharien, Djelfa est la capitale de la province du même nom. La ville se trouve à une altitude moyenne de 1140 mètres au-dessus du niveau de la mer, dans la large dépression de la montagne saharienne. La région de Djelfa est caractérisée par des hauts plateaux steppiques, qui représentent une transition entre les collines et le désert. La région a un climat semi-aride, caractérisé par des hivers froids et des étés chauds et secs, avec d'importantes fluctuations de température entre le jour et la nuit.

- **La topographie**

Le relief du territoire communal de Djelfa est généralement élevé ses altitudes varient de 1020 m (min) à 1489 m (max).

Trois grands ensembles morphologiques caractérisent l'espace communale :

Les monts, les Plateaux, les piémonts.

- Les montagnes : ils représentent plus du tiers (39.32%) de la superficie totale (soit

21600 Ha) caractérisées par : Djebel Sen alba, Djebel El Ouest et Kef Houas.

- Les piémonts : occupant une superficie de 4505 Ha soit 8.20% de la superficie
- Les plateaux : occupant la plus grande partie de la superficie communale soit 28825 Ha .De pourcentage 52.48% se localisent en deux parties :
- La partie allant du Sud-est (à partir du CW164) jusqu'au Sud-est et Est de la commune.
- La partie se trouvant à l'extrême Nord-est de la commune.

- **Pentes et occupation des sols**

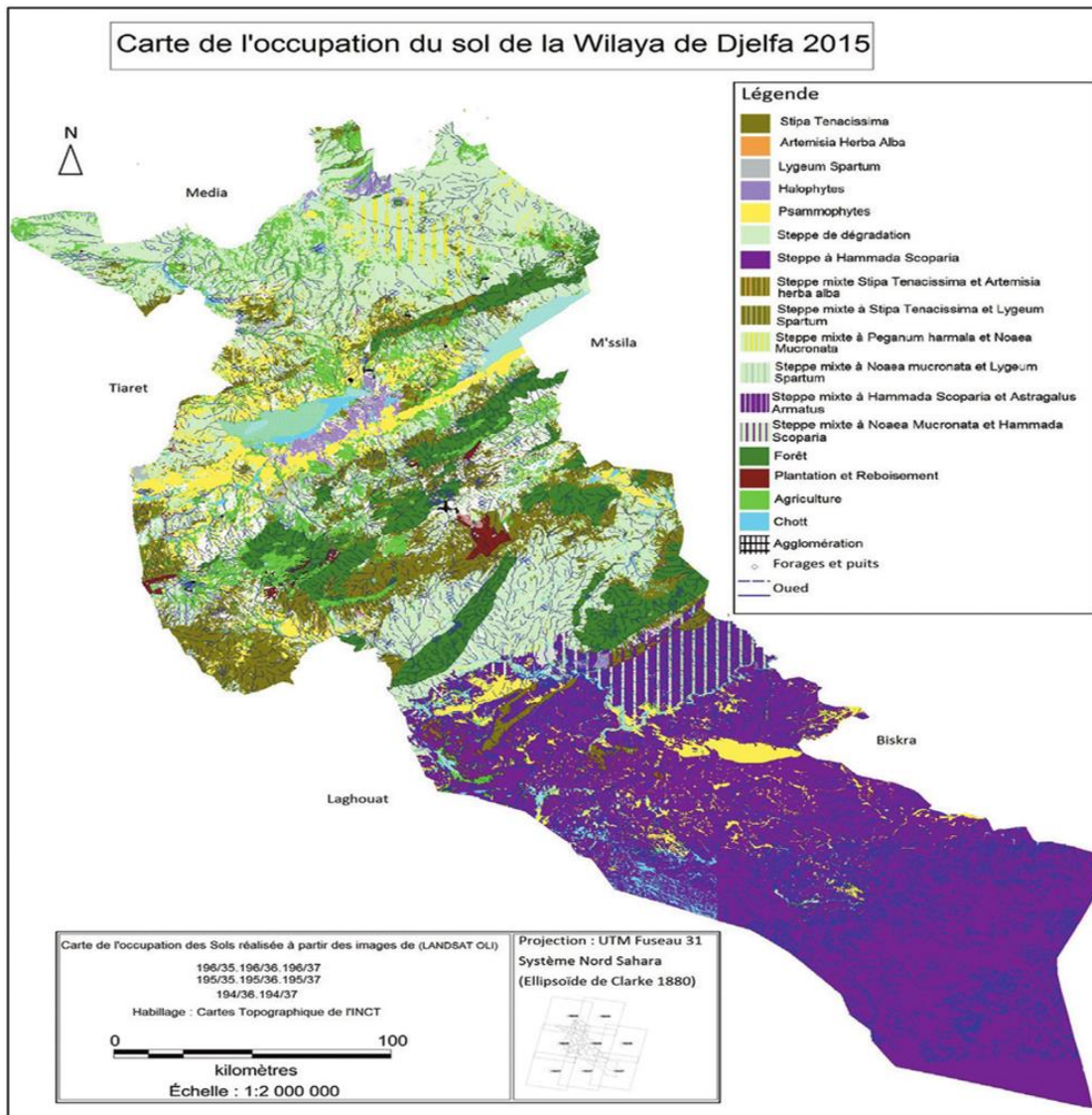
Les pentes ont été classées en classes :

- -3-8% } : pentes faibles
- -12.5 -25% : pentes moyennes.
- Plus de 25% : pentes fortes.

Les terrains de la commune sont généralement de pentes faibles variant de 0 à 8% avec une Prédominance de la classe (0-3%) qui se trouve au niveau des plateaux au

Sud-ouest, à l'Est et Nord-est du territoire communale. Au Nord et Nord-ouest se trouvent les pentes moyennes à fortes. La classe (12.5-25%) est répandue, surtout au niveau des versants des monts où la

Couverture végétale est dense par contre, la classe (plus de 25%) est localisée sur tout le long des crêtes de Sen alba et Kef Houas. (Carte08).



Carte 08 : La carte de l'occupation du sol de la Wilaya de Djelfa 2015

Source : Hirche Azziz<sup>29</sup>

- **L'étude climatique**

<sup>29</sup> Hirche A.,  
« Milieu\_et\_vegetation\_d'une\_zone\_steppique\_2015\_cas\_de\_la\_Wilaya\_de\_Djelfa\_

Les facteurs climatiques sont l'une des principales raisons contribuant au développement et à l'expansion du domaine urbain, notamment l'architecture et le réseau routier ainsi que leur positionnement. C'est l'un des facteurs naturels qui influencent le caractère urbain et architectural de la ville. La région de Djelfa est dominée par un climat continental semi-aride avec des hivers froids.

- **Les précipitations**

Les précipitations dans la ville de Djelfa se caractérisent par leur irrégularité et sont faibles à modérées, enregistrant entre 200 mm et 300 mm par an. Les mois avec les plus fortes précipitations sont janvier, mai, et de septembre à novembre. Le nombre de jours de précipitations varie entre 50 et 70 jours par an. (Voir le tableau ....)

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
moyenne Précipitation	21	29	28	34	35	22	06	10	31	23	34	35	308
Nombre de jours de Précipitation	07	06	07	05	06	05	02	03	05	05	06	06	63
Nombre de jours de pluies Torrentielles	02	01	00	02	05	01	00	01	02	03	00	05	23

Tableau 04 : Moyenne annuelle des précipitations (mm)  
Source : Direction de la Météorologie de la ville de Djelfa

- **Les températures**

Les variations saisonnières - hiver, été - sont importantes. Selon les chiffres enregistrés à la station météorologique de la wilaya de Djelfa, les températures maximales varient entre 12 et 40 °C. (Voir le tableau 05.)

Le mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
moyenne de chaleur	4.2	5.5	8.2	11.4	15.6	20.3	24.3	23.9	19.8	13.6	8.6	4.8	13.3
Maximum	9.3	11.0	14.3	18.7	23.4	28.5	33.5	32.9	27.5	20.1	13.8	28.00	20.2
Minimum	-0.8	-0.1	2.1	4.1	7.8	12.1	15.1	15.0	12.1	7.2	3.5	-0.1	6.5

Tableau 05. :Moyenne annuelle de la température °C  
Source : Direction de la Météorologie de la ville de Djelfa

La température annuelle moyenne enregistrée depuis 25 ans est de 13,3 °C, ce qui représente l'écart thermique (température maximale - température minimale) annuel.

- **Les vents**

Les fréquences et les directions des vents varient en fonction des saisons. En hivers ce sont les vents du Nord-Ouest qui dominent avec parfois des vents du Nord secs et froids. En été le Sirocco, vent sec et chaud, souffle du Sud et ramène des pluies orageuses. Cela constitue une contrainte climatique importante activant le processus d'érosion éolienne par le transport de débris, l'accumulation des sables et l'évaporation des eaux de surface. C'est la partie steppique qui est la plus affectée par le phénomène d'érosion éolienne, suite à la dégradation du couvert végétal. Sur un sol fragile et de structure instable, le vent facilite le transport des particules fines et légères laissant des sols squelettiques à fertilité médiocre.

### 3-5 Etude démo-économique

La ville de Djelfa, en tant que chef-lieu, concentre une grande partie de la population de la wilaya, qui est relativement jeune, avec une forte proportion de moins de 30 ans, représentant à la fois un potentiel pour le marché du travail et un défi en matière d'emploi et de services. La région a également connu des mouvements migratoires notables, tant internes qu'externes, avec un exode rural vers les villes.

Économiquement, Djelfa repose principalement sur, l'élevage et l'industrie ainsi que sur l'agriculture, avec une prédominance des cultures de céréales, de légumes et d'ovins. Bien que plusieurs industries se soient développées, notamment dans l'agroalimentaire et le textile, le secteur reste peu diversifié. Le taux de chômage, particulièrement élevé chez les jeunes, constitue un défi majeur, nécessitant des initiatives de création d'emplois et de formation professionnelle.

En matière d'infrastructures, bien que des progrès aient été réalisés, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer l'accès aux services de base, surtout dans les zones rurales. Les défis auxquels la wilaya est confrontée incluent la gestion de la croissance urbaine et la préservation de l'environnement. Tandis que ses opportunités résident dans son potentiel de développement économique, soutenu par des investissements dans les infrastructures et l'éducation, visant à améliorer la qualité de vie des habitants.

L'étude démo-économique de la wilaya de Djelfa vise à analyser les caractéristiques démographiques et économiques de sa population. Ces éléments, qui représentent des dimensions sociales importantes, sont essentiels pour appréhender la mobilité et les déplacements au sein de la région. Cette approche permet d'évaluer les dynamiques sociales et économiques qui influencent la vie quotidienne des habitants de Djelfa.

- **Evolution de la croissance démographique de la ville**

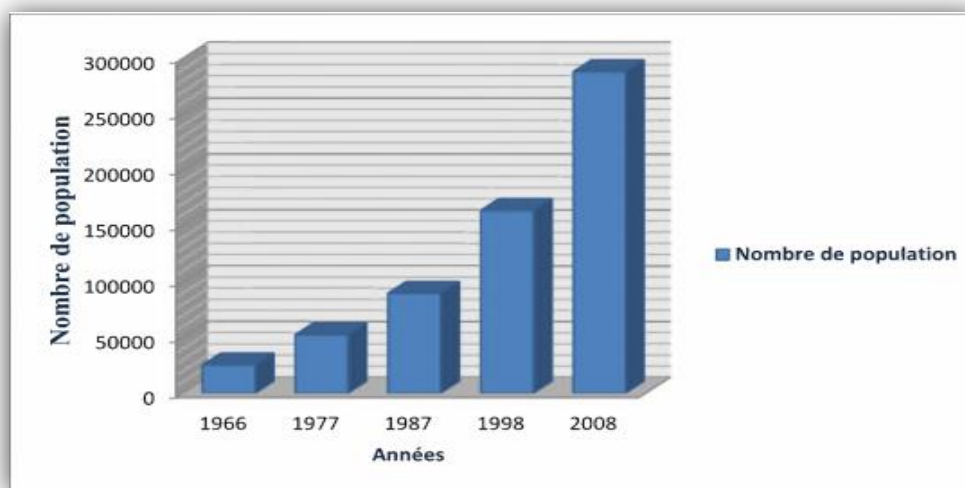
La croissance démographique désigne l'augmentation du nombre d'individus dans une population donnée au cours d'une période spécifique. Elle peut être mesurée à l'échelle mondiale, régionale ou locale. La croissance démographique est influencée par plusieurs facteurs, notamment les taux de natalité, de mortalité et de migration. Lorsque le taux de natalité dépasse le taux de mortalité, la population augmente. De plus, la migration peut entraîner une augmentation de la population dans une région donnée si le nombre de personnes entrant dans la région est supérieur au nombre de personnes qui la quittent. La croissance démographique a des impacts significatifs sur divers aspects de la vie, tels que l'économie, l'environnement et les ressources naturelles.

La ville de Djelfa a connu une croissance démographique significative, qui peut être résumée dans le tableau 06 :

Années de recensement	1966	1977	1987	1998	2008
Nombre de la population	30 318	50 953	89 090	164 126	288 228
Croissance de la population.	-----	20 635	38 137	75 036	124 102
Croissance du taux municipal. %	----	5.32	5.74	6.30	5.9
Croissance du taux de la wilaya %	-----	2.36	4.70	4.44	3.7
Croissance du taux national. %	-----	3.21	3.08	2.15	1.6

Tableau 06 : Étapes de l'évolution démographique de la ville de Djelfa entre 1966 et 2008.

Djelfa Comptait 520 622 habitants en 2019 soit 232 364 personnes de plus (presque le double) en dix ans !



Graphe N°02: Evolution de la population de la ville de Djelfa (1966-2008)  
Source : RGPH (2008) ONS

<sup>30</sup> Selon le site du ministère de l'intérieur

<sup>31</sup> [https://interieur.gov.dz/Monographie/article\\_detail.php?lien=107&wilaya=17](https://interieur.gov.dz/Monographie/article_detail.php?lien=107&wilaya=17)), Djelfa

On voit que le taux de croissance de la population ne cesse d'augmenter depuis 1966 et que ce taux est largement supérieur au taux de croissance national.

- **Croissance démographique dans la Wilaya de Djelfa :**

Au 31/12/2019, la Wilaya compte une population estimée à 1 595 794 habitants. La commune du chef-lieu de Wilaya compte une population de l'ordre de 520 622 habitants représentant 32 % de la population totale. Les quatre communes de Djelfa, Ain Ousséra, Messaad et Hassi Bahbah englobent une population de 904 232 habitants représentant 56 % de la population totale de la Wilaya. La densité moyenne de la Wilaya s'élève près de 59 Hab /km<sup>2</sup>.

Sur les 1 595 794 habitants que compte la Wilaya, 1 226 196 habitants résident dans les Agglomérations Chefs-lieux (ACL) soit 77 %, 72 333 habitants dans les Agglomérations secondaires (AS) soit 5 % et 297 264 habitants dans la zone éparse (ZE) représentant 19 %<sup>32</sup>.

- **La population selon le RGPH 2008:**

Au RGPH 2008, la Wilaya de Djelfa comptait une population de l'ordre de 1 090 578 habitants, soit un accroissement global de 36.71% par rapport au RGPH 1998 représentant un taux d'accroissement annuel moyen de l'ordre de 3.2 %.

Le RGPH 2008, montre que la wilaya vient à ce titre en sixième position nationale. Dans le contexte régional, la population de wilaya de Djelfa s'accapare de presque la moitié (42.99 %) de la population totale de la région des hauts plateaux centre (RHPC) composée par les Wilayas de Djelfa, Msila et Laghouat et plus de 30% de cette population se trouve dans la ville de Djelfa qui connaît une croissance spatiale très importante.

• **Emplois et activités:**

Paramètres de l'emploi :

- Taux d'activité : 32,18 %
- Taux d'occupation : 88 %
- Taux de chômage : 12 %

- **Répartition de la population occupée :**

Eu égard à la vocation naturelle de la Wilaya, le secteur de l'agriculture prédomine avec 32% de l'emploi global. L'administration occupe aussi une part importante avec

---

<sup>32</sup> [https://interieur.gov.dz/Monographie/article\\_detail.php?lien=107&wilaya=17](https://interieur.gov.dz/Monographie/article_detail.php?lien=107&wilaya=17)

30% grâce au nombre important de postes créés ces dernières années. Le BTPH qui emploie actuellement 19% de la population occupée. Les services et commerce occupent une place importante dans la répartition globale de l'emploi soit 16%. L'emploi dans le secteur de l'industrie n'est pas important et demeure le secteur d'activité le plus faible avec seulement 4,76% de la population occupée.<sup>33</sup>

<u>Branche d'activité</u>		
- Agriculture	92384	32 %
- Industrie	8661	3 %
- Bâtiment et Travaux Publics (BTPH)	54853	19 %
- Services et commerce	46192	16 %
- Administration	86610	30 %

Source: <https://interieur.gov.dz/Monographie/wilaya=17>

### **3-6 Evolution spatiale de la ville de Djelfa**

- **Période entre 1962 et 1974**

Entre 1962 et 1974, malgré un accroissement démographique dû à l'exode rural, la croissance spatiale est relativement faible, c'est une période de stabilité physique et le parc logements n'augmente que très peu. Le tissu urbain existant, après démolition en 1960 du rempart qui entourait le premier noyau central, est compact, présentant une régularité structurelle de trame orthogonale.

- **La promotion en chef-lieu de wilaya en 1974**

A partir de 1974, la ville a connu un important flux d'exode rural. Elle s'est développée dans tous les sens. Elle fut érigée au rang de chef-lieu de wilaya suite au nouveau découpage administratif. Cela lui a donné un élan en matière d'équipements et d'infrastructures de base. Djelfa a commencé à connaître un essor urbain qui s'est effectué selon le même processus que pour les autres villes algériennes. Sous l'impulsion de l'Ordonnance de 1974 sur les réserves foncières communales et l'établissement du P.U.D., Plan d'Urbanisme Directeur, la ville a connu un processus d'urbanisation très lâche, rompant avec le tissu existant jusque-là, présentant une régularité structurelle de trame orthogonale. De nouveaux fronts d'urbanisation naissent en périphérie de la ville, constitués dans un premier temps (entre 1974 et

---

<sup>33</sup> [https://interieur.gov.dz/Monographie/article\\_detail.php?lien=107&wilaya=17](https://interieur.gov.dz/Monographie/article_detail.php?lien=107&wilaya=17)

1980) par des lotissements d'habitat individuel, et par la création de la Zone Industrielle Z.I., à la porte Sud de la ville.

- **L'urbanisation des années 1980-90**

Dans les années 1980 et 1990, plusieurs autres fronts d'urbanisation sont ouverts et de nombreux autres lotissements et coopératives immobilières d'habitat individuel sont créés, ainsi que deux Zones d'Habitat Urbain Nouveau, Z.H.U.N. C'est le début d'un processus d'étalement urbain qui ne cesse de s'amplifier.

- **De 1990 aux grands chantiers des années 2000**

C'est l'étape de la grande croissance démographique, ainsi que les grandes mutations, qu'a connu la commune comme à l'image de tout le pays, ce qui lui a d'ailleurs permis de bénéficier d'un programme spécial de modernisation urbaine et d'équipements. La ville a connu un étalement spatial dans tous les sens.

- **Les grands programmes de logements des années 2000**

Le parc de logements sociaux a connu une augmentation importante depuis la fin des années 1990, c'est ce que montre l'analyse des données fournies par l'OPGI de Djelfa et l'URBATIA entre l'année (1997) et le milieu des années 2010 (2013), soit une période de près de vingt ans. En effet, les données montrent un accroissement progressif du nombre de logements réalisés entre 1997 et 2013, avec une constante autour de 3000 logements pour les périodes 2001-2005 et 2006-2010, et avec une augmentation importante entre 2011 et 2013 avec 4980 logements réalisés en trois ans. (Kadi R.,2019).

- **L'habitat collectif**

L'habitat collectif à Djelfa est multiple : logements sociaux subventionnés par l'Etat pour les citoyens à faible revenu, logements subventionnés pour la classe moyenne, logements libres pour la classe aisée. Djelfa est confrontée à des défis dans ce secteur en raison de la croissance rapide de la population et de la nécessité de développer les infrastructures et d'entretenir les bâtiments existants, mais l'Etat s'efforce de fournir des logements décents en construisant davantage d'unités et en améliorant les services. Cette situation a nécessité des mesures de construction à grande échelle pour répondre aux besoins de la population en matière de logement. En plus des lotissements prévus, un programme de logements collectifs a été mis en place. La construction de logements collectifs a commencé avant l'indépendance et dans le cadre du plan de Constantine. Au début des années 1980, deux zones d'habitat urbain nouveau ZHUN

(Est et Ouest) ont été construites, Puis d'autres programmes de logements plus modestes (étant donné les difficultés économique-sécuritaires au cours des années 1990) ont été réalisés jusqu'aux grands programmes des années 2000.

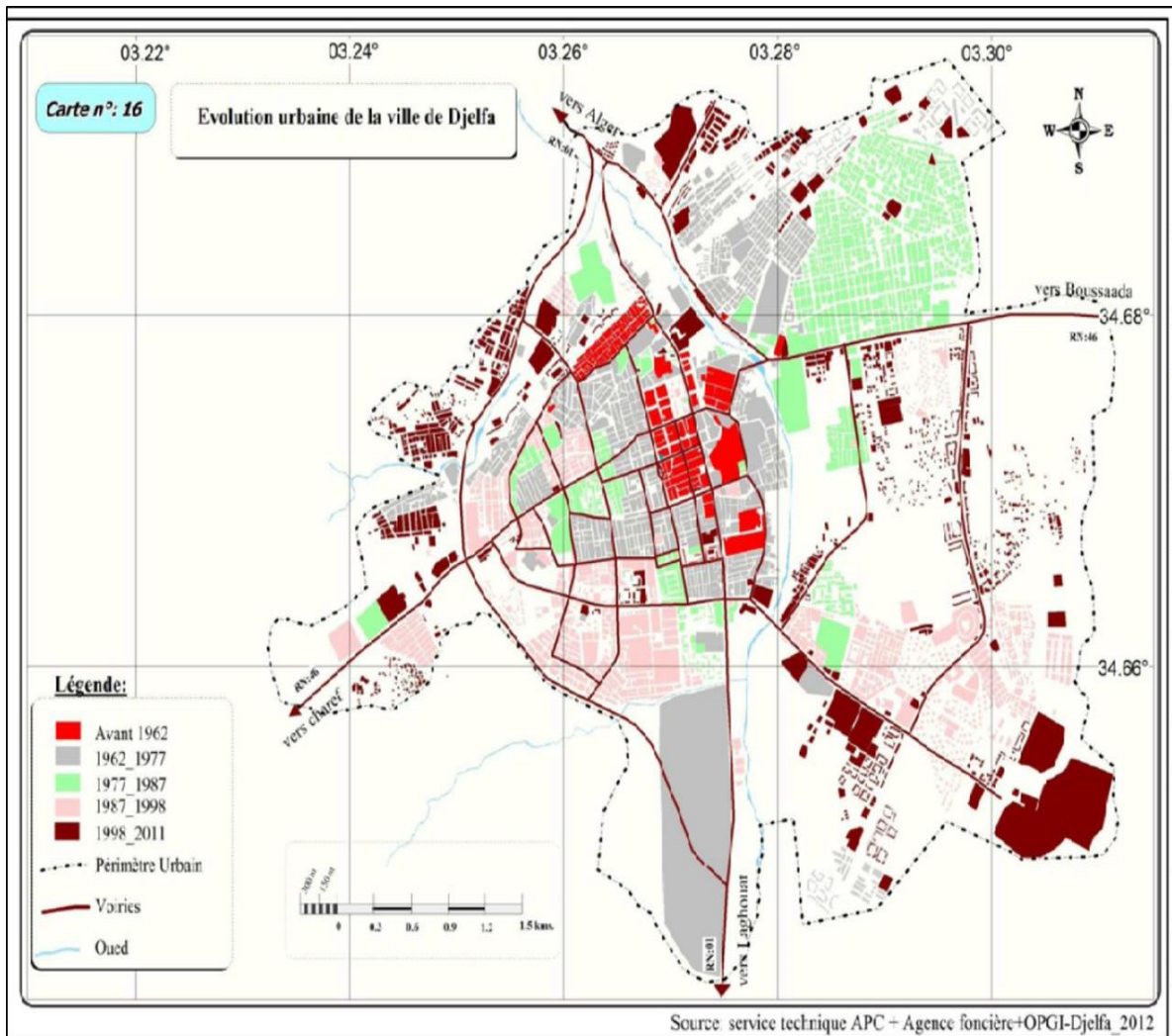
- **Habitat individuel**

L'habitat individuel à Djelfa, comme dans beaucoup d'autres régions d'Algérie, est un élément important du paysage urbain et rural. Les styles architecturaux de l'habitat individuel à Djelfa vont de la maison traditionnelle à l'immeuble moderne. Dans les zones rurales, les maisons sont souvent construites avec des matériaux locaux, tandis que dans les zones urbaines, on trouve des bâtiments en béton et en briques. En raison du climat semi-aride de Djelfa, les maisons sont souvent conçues pour résister à des températures estivales élevées et à des hivers froids, et les cours intérieures et les toits plats sont des caractéristiques architecturales courantes. L'urbanisation de Djelfa a conduit à la construction de nombreux nouveaux logements individuels, en particulier à la périphérie de la ville, souvent associée à la croissance de la population et à l'amélioration des conditions de vie. Dans les zones rurales de Djelfa, l'habitat rural individuel est très répandu, souvent financé par des subventions publiques. La croissance de la population à Djelfa a augmenté la demande de logements individuels. Les politiques de logement du gouvernement algérien ont également influencé le développement de l'habitat individuel, notamment par le biais de programmes de subventions à la construction et les programmes de lotissements de terrain à bâtir. L'économie locale de Djelfa, basée sur l'agriculture et l'élevage, influence également les types de logements individuels autoconstruits.

• **Equipements et infrastructures**

Les infrastructures et les équipements sont des structures servant aux activités urbaines hors habitat. Ce sont l'ensemble des installations qui permettent d'assurer aux populations résidentes, les services dont ils ont besoin.(Zucchelli A., 1984). Les infrastructures urbaines représentent essentiellement la voirie, les réseaux de transport et les réseaux divers : assainissement, A.E.P., électricité, gaz ainsi que les réseaux de télécommunication.

La ville de Djelfa a connu une évolution en matière d'infrastructures et d'équipements, cependant le manque d'équipements est toujours prégnant et les difficultés de gestion des infrastructures et services collectifs sont importantes étant donné la croissance démographique et le développement urbain non maîtrisé.

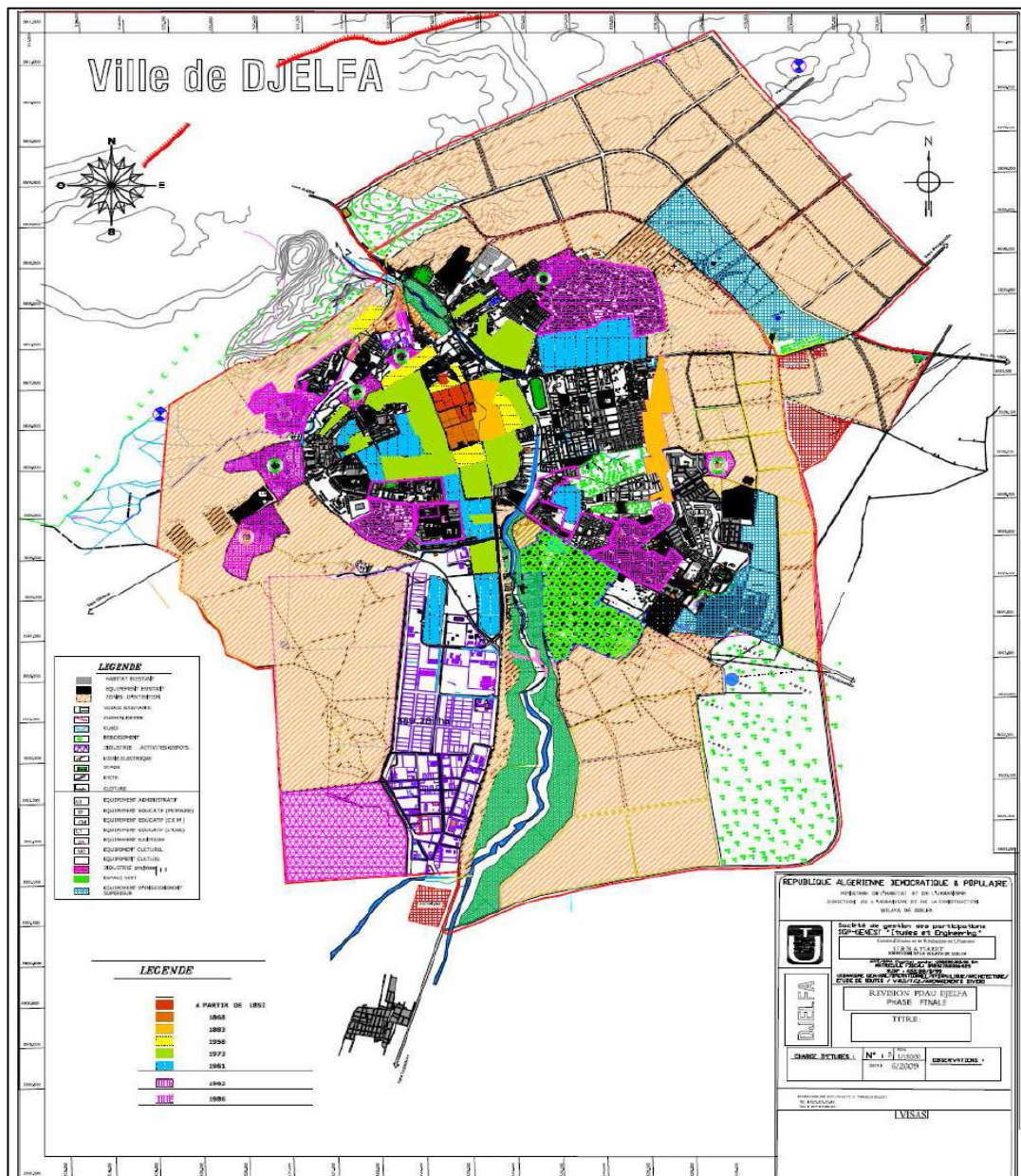


Plan -1 résumant les étapes d'extension urbaine de la ville Djelfa  
Source : Kherfane N., 2014

- **Extensions et planification urbaine**
  - **Les extensions prévues dans le PDAU**

Les pouvoirs publics essaient de maîtriser l'aménagement du territoire et plus particulièrement l'organisation et la croissance urbaines à travers les instruments d'urbanisme que sont les PDAU et les POS. Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU définit les orientations stratégiques pour le développement de la région.

A Djelfa, le PDAU révisé et approuvé en 2010, prévoit plusieurs extensions, comme le montre le plan ci-dessous (extension en orange clair). Ces extensions se répartissent en plusieurs POS, à court, moyen et long terme.:



Plan :2 Les extensions urbaines (en orange) prévues par le PDAU  
Source : PDAU de Djelfa : (URBATIA)

En tant que chef-lieu de wilaya, la ville possède une attractivité est très importante étant donné qu'elle est située au centre de la wilaya et qu'elle concentre le plus grand nombre d'équipements et d'infrastructure et l'essentiel des activités de la wilaya. Elle polarise un flux migratoire et des déplacements quotidiens très importants de la part des populations des autres communes de la wilaya. La ville ne cesse de s'étendre et sa population ne cesse de croître ce qui engendre des besoins toujours plus importants en termes de mobilité et une tension sur les transports

collectifs qui sont présents dans la ville : le transport collectif urbain par bus et le transport par taxis.

### **3-7 L'offre de transport collectif dans la ville**

L'offre de transport collectif à Djelfa est essentielle pour le développement de la ville. L'offre de transport collectif à Djelfa est assurée principalement par des bus et des taxis collectifs. La SOGRAL (Société de Gestion des Gares Routières) joue un rôle important dans la gestion des gares routières et l'organisation du transport interurbain. Des applications comme Yassir facilitent également les déplacements en proposant des services de VTC. La SNTF (Société Nationale des Transports Ferroviaires) dessert aussi Djelfa, offrant une alternative pour les longs trajets.<sup>34</sup>

#### **a/ Le réseau de transport collectif urbain par bus**

Le transport par autobus est un moyen de transport essentiel, tant à l'intérieur des villes qu'entre elles, car il constitue une option abordable et largement disponible.

Les services d'autobus comprennent :

- Des autobus urbains qui desservent des zones à l'intérieur des villes,
- Des autobus interurbains qui relient les villes entre elles,
- Les bus longue distance qui couvrent de vastes étendues.

Bien que les bus prennent plus de temps que les autres modes de transport, ils ont une large couverture et sont moins chers, ce qui en fait un choix populaire pour de nombreuses personnes.

Concernant le transport collectif urbain la ville de Djelfa est desservie par le réseau de transport collectif Privé et le réseau public.

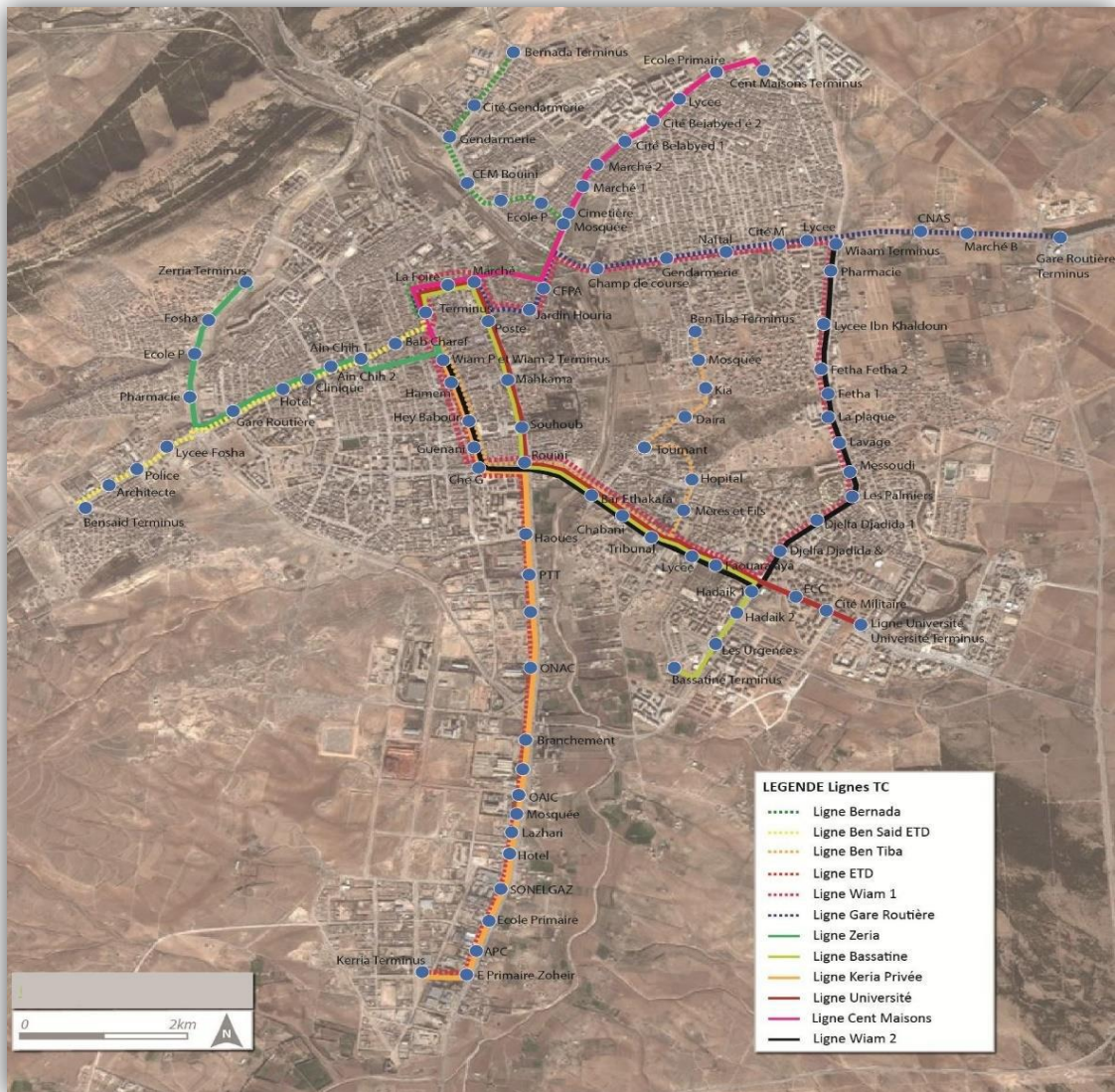
On dénombre 131 minibus d'opérateurs privés exploitant ainsi 11 sur 16 les lignes exploitées, contre 34 autobus ETUD (Entreprise des transports urbains de Djelfa) qui desservent 12 sur les 16 lignes existantes couvrant une distance totale de 69,5 Km sur un support de voiries estimé (total de la ville) de 190 km, représentant une couverture de 36,57 %8 de la distance totale du réseau de voiries de la ville.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Direction des transports Djelfa

## Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

Le tableau N°-08 ci-dessous nous montre le nombre de bus ainsi que les itinéraires des lignes de transport urbain dans la ville et la carte n° 08 montre les différentes lignes et les arrêts existants. On peut constater que seules les grandes artères de la ville sont desservies.



Carte n°08 : Lignes de transport Dans la ville de Djelfa  
Source : Direction des transports de Djelfa

On remarque que seules les grandes artères sont desservies. Pas de lignes de bus à l'intérieur des quartiers.

<i>Itinéraire</i>		<i>Nombre de minibus et autobus</i>		
La ligne	Origine/ destination	Longueur du trajet allé (KM)	Nombre et type de bus	Places offertes par bus
01	Centre-ville Djelfa / el Wiaam	5,8	31 minibus 02 autobus	1430
02	Centre-ville Djelfa / 100 maisons	2,9	15 minibus 02 autobus	651
03	Centre-ville Djelfa/ Boutrifis	3,1	05 minibus 02 autobus	199
04	Centre-ville Djelfa / Bernada	3,3	04 mini bus 01 auto-bus	202
05	Centre-ville Djelfa/Oulad Oubaidallah	7,9	13 mini-bus 02 auto-bus	656
06	Centre-ville Djelfa / 05 juillet	3	09 mini-bus 02 auto-bus	535
07	Centre-ville Djelfa / cite des Jardins	3	16 minibus 02 autobus	765
08	Centre-ville/ Cité universitaire (chagra)	4	12 minibus	324
09	Centre-ville/ Bassatine	3	11 minibus	413
10	Centre-ville Djelfa / Zeriaa	3,4	14 minibus	386
11	Centre-ville /Bensaid	3	01 minibus	27
12	Boutifis / Ben said	6	04 autobus	404
13	Zerria / Bentaiba	6	02 autobus	202
14	Station urbaine Ainserrar / Wiaam	5	02 autobus	202
15	Station urbaine Ain serrar / Université	5	05 autobus	505
16	Gare routière C / Gare routière A	8	08 autobus	808
<b>total</b>	/	<b>69,5</b>	<b>165</b>	<b>7909</b>

**Source : Direction des transports 2012 (Djelfa)**

Tableau08. : Offre de transport par bus à Djelfa en 2012

Source tableau : Direction des transports Djelfa

<i>Centre-ville Djelfa elWiaam</i>	<b>17</b>
<i>Centre-ville/ universitaire</i>	<b>14</b>
<i>Centre-ville - Quartier de Bahrara</i>	<b>05</b>
<i>Centre-ville - Pôle urbain Houari Boumediene</i>	<b>08</b>
<i>Centre-ville - Oulad Oubaidallah</i>	<b>06</b>
<i>Centre-ville/ Bassatine</i>	<b>15</b>
<i>Centre-ville - Gare terrestre</i>	<b>06</b>
<i>Centre-ville - 5 juillet Quartier</i>	/
<i>Centre-ville - Quartier Berbih</i>	/
<i>Centre- ville - Quartier Bernada</i>	/
<i>Centre- ville – Quartier boutrifis</i>	<b>02</b>
<i>Centre-ville - Gare Train</i>	<b>02</b>
<i>Centre-ville - Quartier Ben Said</i>	<b>01</b>
<i>Quartier 5 juillet - Quartier de Bahrara</i>	/
<i>Centre-ville - Quartier de Zariyah</i>	<b>04</b>
<i>Itinéraire libre</i>	/
<b>Total</b>	<b>80</b>

Tableau 09: Itinéraire Nombre de bus dans centre-ville Djelfa  
Source tableau : Direction des transports (2025) DJELFA

Le nombre de bus- autobus -minibus transportant des passagers dans le centre- ville de Djelfa a atteint 80 bus, soit le nombre de bus publics et privés en 2025.



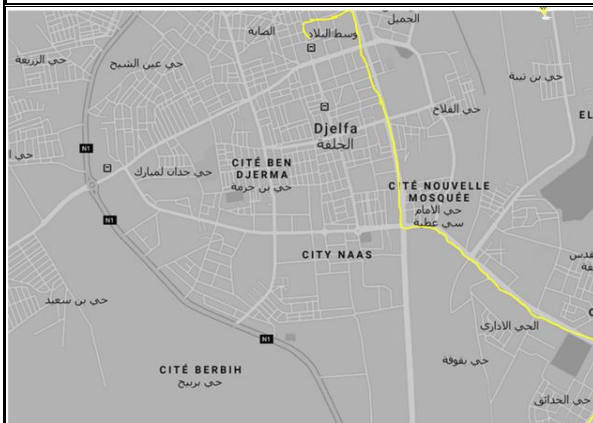
**La ligne de bus : Centre-ville– Quartier 5 juillet**

Ligne de 14 bus, partant de la proximité du Lavoir au centre- ville, et les points de transit : Essahoub, le quartier Guanani, le quartier Chaabani, la wilaya, le tribunal administratif jusqu'au point d'arrivée à la porte de l'université Ziane Achour, en passant par la Direction de la Sûreté Nationale



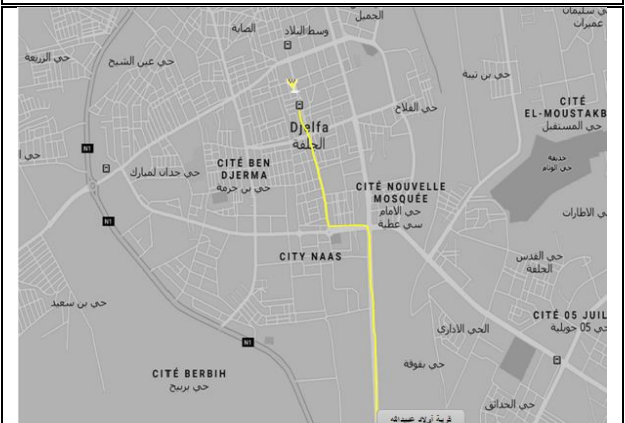
**La ligne: C. Ville (Dar elbaroud)–Elwiam**

ligne de 17 bus dont le point de départ se situe à côté de Dar El Baroud au centre- ville, et dont les points de transit sont Hammam El Harraf, le quartier Kanani, Dar El Kultura, l'axe Durani, les Jardins, la Direction de l'Education, le quartier Messaoudi jusqu'au point d'arrivée du quartier El Wiam.



**La ligne : Centre-ville – Elbassatine**

ligne de 15 bus, partant de la proximité du Lavoir au centre -ville, et dont les points de passage sont la Poste Centrale, le quartier Saadat, le quartier Guanani, l'axe Roueni, le siège de l'Etat, la Direction de l'Environnement dans les jardins, le parti de l'Etat jusqu'au point d'arrivée de Tasahoumi dans le quartier Bassatine



**La ligne : C.ville (Dar elbaroud)- Ouled oubaidallah**

ligne de 06 bus partant de Dar El Baroud au centre -ville, et dont les points de passage sont le quartier de Guanani, le stade du quartier de Che Guevara, l'axe Durrani Ruwaini, le lycée Naim Naimi, la direction des services agricoles jusqu'au village d'Oulad Obaidallah.

Exemples: de trajets de lignes de bus à partir du Centre-Ville desservant les grandes artères  
 Traitement : L'étudiant

- **Analyse des données**

, par rapport à la population de la ville estimée en 2012 à 361 143 habitants le nombre de places de bus disponibles (7909 places) est faible, atteignant seulement 21,9 places pour 1 000 habitants ( $7909 \times 1000 / 361143$ ).<sup>36</sup>—Et on voit que le nombre de bus desservant le centre-ville en 2025 (tableau09.) n'a pas beaucoup évolué alors que la population a considérablement augmenté (elle était déjà estimée à 520 622 habitants en 2019).

Il est à noter qu'il y a eu une légère amélioration par rapport à 2007, où le taux était de 9,23 places pour 1 000 habitants. Cette progression peut être attribuée à l'arrivée de l'entreprise publique ETUD, qui a contribué à l'augmentation de l'offre de transport.<sup>37</sup>

Sachant que : Il n'existe pas de norme internationale unique et universelle imposant un taux précis de places de transport collectif urbain en fonction de la population d'une ville. Cependant, plusieurs organisations et recommandations influencent les politiques de transport en milieu urbain :

- **Références et recommandations internationales**

ONU-Habitat<sup>38</sup>

- Encourage un accès universel aux transports publics avec un objectif de 500 mètres maximum à pied d'un arrêt pour chaque habitant en zone urbaine.
- Propose un taux de couverture élevé pour garantir une mobilité durable.

UITP (Union Internationale des Transports Publics)<sup>39</sup>

- Met en avant des indicateurs de performance comme le nombre de places disponibles par habitant ou le pourcentage de trajets réalisés en transport en commun.

---

<sup>36</sup> Daiffallah Ahmed Wael, Mailbi Mohamed Amine, 2019 « Intégration des transports en commun en sites propres dans la ville de Djelfa - le rôle du tramway » Mémoire de master  
<sup>37</sup> Ibid

<sup>38</sup> ONU-Habitat Rapport : "Mobility for the 2030 Agenda"

<sup>39</sup> UITP Lien : <https://www.uitp.org/publications/public-transport-trends-2021/>

**Exemples :**

- Un réseau performant couvre au moins 40 à 50 % des déplacements urbains.
- Un bon taux est souvent de 0,5 à 1,0 place de transport collectif par habitant.

Banque Mondiale & OCDE<sup>40</sup>

- Ils recommandent un investissement adapté au PIB et une approche orientée vers la réduction de la congestion et des émissions de CO<sub>2</sub>.
- Ils soutiennent un développement du transport public selon la croissance démographique et économique
- Environ 30 à 50 places de transport collectif pour 1 000 habitants dans les grandes métropoles.

On voit qu'on est loin de ces recommandations internationales, cependant il existe également une offre de taxis individuels et collectifs qui participe à réduire ce déficit de transport collectif au moins d'un point de vue quantitatif.

**b/ Le transport par taxis**

Les taxis sont un mode de transport pratique et flexible, en particulier pour les courtes distances ou lorsqu'il s'agit d'atteindre rapidement une destination spécifique. Les taxis offrent un service de porte à porte, ce qui en fait une option idéale pour les personnes qui ont des bagages lourds ou qui veulent éviter les tracas liés à la recherche d'un parking. Les taxis sont disponibles dans la plupart des villes et des zones urbaines, et peuvent être hélés par téléphone ou par des applications pour smartphone, ou être trouvés à des stations de taxis désignées.

Bien que les taxis puissent être plus chers que les transports publics, ils offrent un niveau élevé de confort et d'intimité. Cependant, les taxis augmentent l'activité routière et donc la congestion et la pollution.

A Djelfa, Le transport par taxi à Djelfa est une option pour se déplacer dans la ville et combler le manque de bus. Les taxis sont disponibles dans divers quartiers, facilitant ainsi l'accès aux destinations pour les habitants et les visiteurs. Ce mode de transport

---

<sup>40</sup> Banque Mondiale, 2019 Rapport "The Urban Mobility System Upgrade"

se distingue par le confort qu'il offre, permettant aux passagers de bénéficier d'un espace privé pendant leur trajet, ce qui le rend plus agréable par rapport aux transports en commun. Cependant, il est important de prendre en compte le coût, car les tarifs des taxis peuvent être plus élevés que ceux des autres moyens de transport.

- **L'alternative du « taxi collectif »**

Une alternative a été mise en place à travers les « taxis collectif » qui prennent plusieurs passagers vers une même destination. Cette solution qui s'apparente à du « co-voiturage » a un double avantage :

- Elle permet de réduire le cout pour les usagers
- Elle optimise l'utilisation du véhicule : un même taxi conduit plusieurs usagers = réduction de la congestion et de la pollution

En somme, le transport par taxi à Djelfa constitue une option pour se déplacer rapidement et confortablement dans la ville, mais le problème de cette option réside en la congestion des routes et la pollution étant donné que le nombre de véhicules en circulation et la vétusté du parc automobile.



Photo15 Un nombre important de taxis : congestion et pollution  
Source : L'étudiant, 2025

**- L'offre de transport par taxis :**

\*

Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

- 934 taxis (individuels et collectifs) desservent l'ensemble de l'agglomération, dont :
- 534 taxis en mode itinéraires libres reliant le centre -ville aux quartiers périphériques, et
- 400 taxis sur des lignes dédiées garantissant la desserte de l'ensemble du périmètre urbain et entre les quartiers.

Le tableau suivant présente la répartition et le nombre de taxis. :

<i>Itinéraire</i>	<i>Nombre de taxis</i>
<i>Centre-ville Djelfa elWiaam</i>	<b>11</b>
<i>Centre-ville/ universitaire</i>	/
<i>Centre-ville - Quartier de Bahrara</i>	<b>45</b>
<i>Centre-ville - Pôle urbain Houari Boumediene</i>	<b>35</b>
<i>Centre-ville - Oulad Oubaidallah</i>	/
<i>Centre-ville/ Bassatine</i>	/
<i>Centre-ville - Gare terrestre</i>	<b>32</b>
<i>Centre-ville - 5 juillet Quartier</i>	<b>52</b>
<i>Centre-ville - Quartier Old Berbih</i>	<b>32</b>
<i>Centre- ville - Quartier Bernada</i>	<b>23</b>
<i>Centre- ville – Quartier boutrifis</i>	<b>42</b>
<i>Centre-ville - Gare Train</i>	<b>15</b>
<i>Centre-ville - Quartier Ben Said</i>	<b>41</b>
<i>Quartier 5 juillet - Quartier de Bahrara</i>	<b>35</b>
<i>Centre-ville - Quartier de Zariyah</i>	<b>37</b>
<i>Itinéraire libre</i>	<b>534</b>
<i>Total</i>	<b>934</b>

Le nombre de taxis dans le centre de Djelfa est estimé à 934, couvrant toutes les zones et tous les quartiers de la ville.

Source : Direction des transports Djelfa

- **Les sociétés de taxis :**

En plus des licences individuelles, il existe également à Djelfa des sociétés de taxis, soit 4 sociétés (tableau10)

Ces sociétés se caractérisent par le fait qu'elles n'ont pas d'itinéraires spécifiques, elles se déplacent dans la ville de Djelfa uniquement dans le centre- ville. (photo08.)

Quant aux sociétés telles que Yasir, in drive, heetch, yango et autres, ce sont des startups privées algériennes créées en 2017 (2017 Yasir).

Elles proposent des services de VTC via une application sur téléphone mobile.<sup>41</sup>

<i>Sociétés taxis</i>	<i>Nombre de taxis</i>	<i>Ligne itinéraire dans la ville</i>
<i>El Nasr</i>	<i>59</i>	<i>Centre-ville. Libre</i>
<i>Sidi Nayel</i>	<i>58</i>	<i>Centre-ville. Libre</i>
<i>Taj Amir</i>	<i>34</i>	<i>Centre-ville. Libre</i>
<i>Quadria</i>	<i>16</i>	<i>Centre-ville. Libre</i>
<i>TOTAL</i>	<i>183</i>	<i>/</i>

Tableau 10. Les entreprises privées de la ville de Djelfa  
Source : Direction des transports 2025 de Djelfa



Photos 16 et 17 - Taxis Sociétés dans le centre- ville : Sidi Nayel et El Nasr

Source : L'étudiant.

---

<sup>41</sup> Direction des transports de wilaya Djelfa

- Exemples d'itinéraires de taxis à partir du Centre-ville

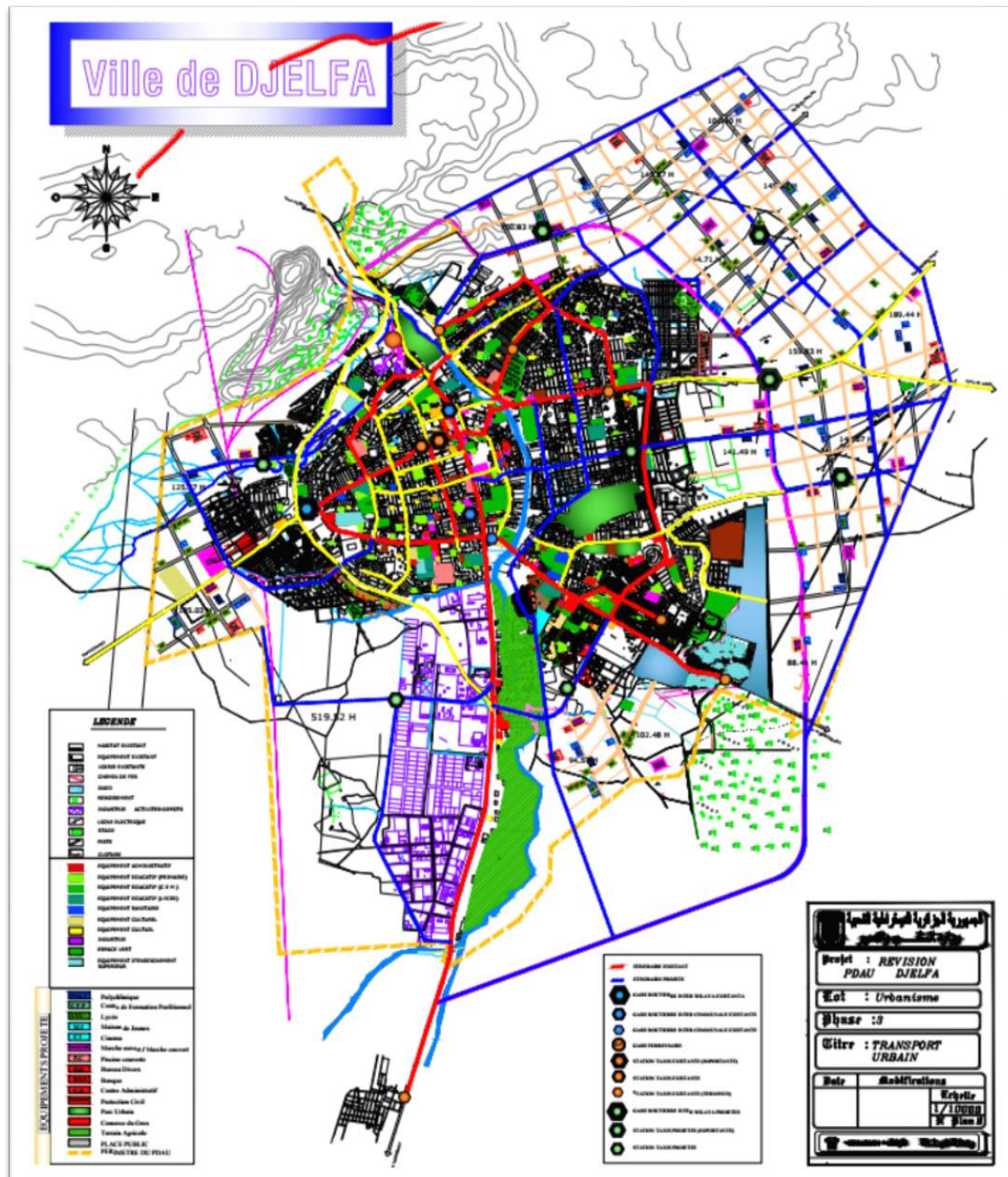
<p>وسطة المدينة – حي 05 جويلية</p>	<p>وسطة المدينة – حي بوتريفيس</p>
<p>ligne de taxis qui comprend 52 taxis, qui part de l'axe rotatif Bab Charef au centre de la ville à côté du photographe Ben Cherif, et les points de transit par lesquels les taxis passent comprennent le quartier Guanani, le quartier Shaabani, l'Etat, la Direction de l'Education jusqu'au point d'arrivée dans le quartier du 5 juillet</p>	<p>ligne de 42 taxis, partant de la mosquée Ben Maatar (80 m au centre de la ville), et les points de transit que les taxis traversent comprennent le parc de la liberté, la station-service, la mosquée Sidi Nayel jusqu'au point d'arrivée dans le quartier de boutrifis, rue Dubaï.</p>
<p>وسط المدينة – القطب بريج 800 سكن عدل</p>	<p>وسط المدينة – المحطة البرية صنف أ</p>
<p>ligne de 35 taxis commençant à côté de l'espace Dar El Baroud (30m) au centre - ville, y compris les points de transit à côté du rondpoint Dar El Baroud (30m) Jusqu'au point d'arrivée dans le quartier du centre urbain 582 à côté du Bataillon Régional de la Gendarmerie Nationale</p>	<p>ligne de 32 commençant à côté du quartier de Dalel (80m) au centre-ville, y compris les points de transit : Station-service de Benteba, et en face de l'hôtel Asalouni Jusqu'au point d'arrivée de la gare routière de classe A (100 m)</p>

Exemples d'itinéraires de taxis à partir du Centre-ville

Traitement : l'étudiant à partir des données de la Direction des transports Djelfa

### c/ Le réseau de transport urbain dans le PDAU

Le plan ci-dessous représente l'ensemble du réseau de transport urbain (bus et taxis) dans la ville : itinéraires, gares, stations existantes et projetées.



Carte 9 : Le réseau de transport urbain dans le PDAU

Source : URBATIA



Dans le PDAU, il n’y a pas de prévision de réseaux de transport collectif en site propre TCSP tel que le tramway comme le montre la légende ci-contre.

Pourtant, les problèmes d’embouteillages sont déjà très importants (photos 15, 18) alors que les infrastructures de transports existantes ne sont pas suffisantes pour répondre à la demande de la population en

constante augmentation. Il semble donc impératif de réfléchir à d’autres alternatives.



Photos 18 et 19 - Minibus, autobus et taxis dans la ville de Djelfa  
Source : Photos prises par l’étudiant. (2025)

### **3-8 Conclusion du chapitre 3**

La ville de Djelfa a connu une urbanisation et une croissance démographique très importante en particulier depuis son accession au statut de chef-lieu de la wilaya du même nom en 1974.

La ville ne cesse de s'étendre et sa population ne cesse de croître étant donné son attractivité (aussi bien à l'échelle de la wilaya qu'à l'échelle régionale) ce qui engendre des besoins toujours plus importants en termes de mobilité et une tension sur les transports collectifs.

Le réseau de transport est représenté par un parc de bus et de minibus publics et privés, insatisfaisant aussi bien d'un point de vue quantitatif (le nombre de places est largement insuffisant par rapport à la population) que qualitativement (les bus et minibus sont souvent vétustes). Le réseau de transport urbain est également composé de nombreux taxis, utilisés en partie comme « taxis collectifs » qui tentent de combler le manque de transport en commun.

Tous ces véhicules en circulation s'ajoutent aux automobiles privées en nombre très important. Les problèmes d'embouteillage sont donc nombreux avec toutes les difficultés engendrées en particulier aux heures de pointe. De même la question de la pollution due aux émanations de gaz des carburants se pose même si nous n'avons pas pu obtenir de données exactes et fiables.

Le prochain chapitre propose de s'intéresser aux propositions envisageables afin d'améliorer la qualité de vie des habitants et accroître l'efficacité des services de transport tout en intégrant les conditions d'une mobilité plus durable.



**CHAPITRE- 4- POUR UNE MOBILITÉ URBAINE PLUS DURABLE  
LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

## **4-1 Introduction du chapitre 4**

Le transport urbain à Djelfa est donc représenté par un parc de bus et de minibus publics et privés souvent vétustes auquel s'ajoute de nombreux taxis collectifs (par place) qui comblent le manque de transport collectif. Tous ces véhicules en circulation s'ajoutent aux automobiles privées en nombre très important. Les problèmes d'embouteillage sont donc nombreux en particulier aux heures de pointe, de même que ceux relatifs à la pollution due aux émanations de gaz des carburants.

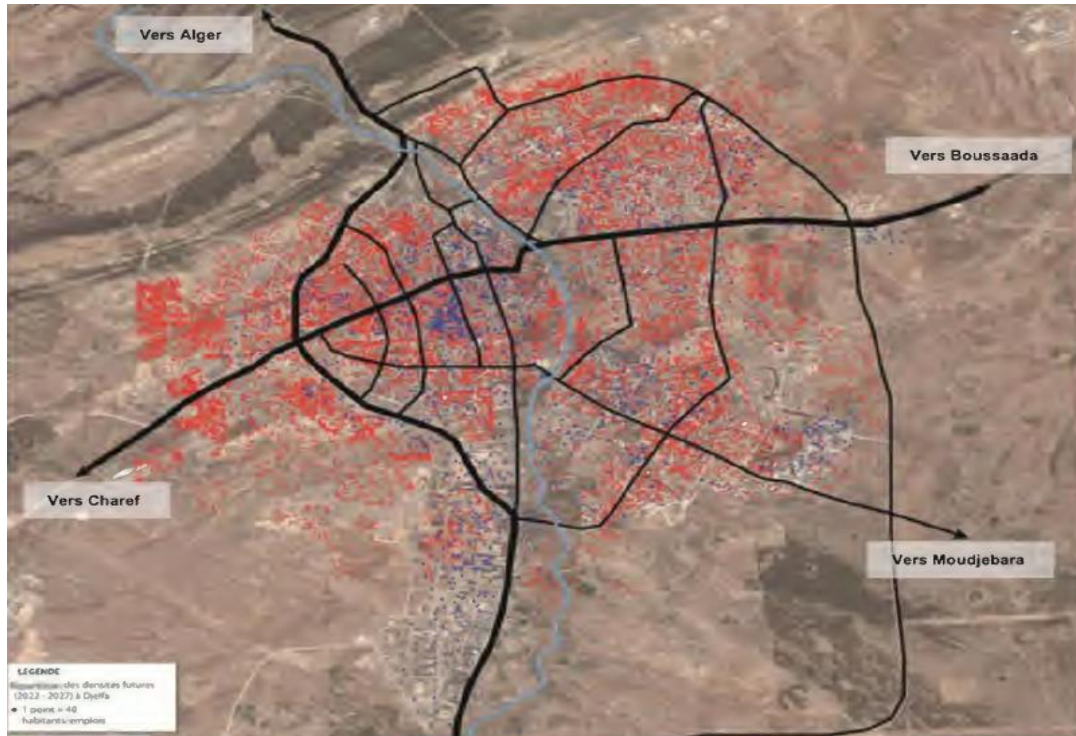
Dans ce chapitre des suggestions et des propositions seront présentées pour tenter de remédiera ces lacunes et mettre en évidence les points clés des transports publics pour une mobilité urbaine plus durable, par exemple en s'appuyant sur les transports collectifs en site propre TCSP et en encourageant l'utilisation d'autobus électriques afin de lutter contre la pollution et les émissions de carbone, tout en répondant aux besoins en transport urbain de la population.

## **4-2 Croissance démographique et difficultés de transport**

### **❖ Études antérieures sur l'urbanisation**

Les études antérieures sur l'urbanisation et la croissance démographique à Djelfa ont révélé des dynamiques significatives influençant le développement de la région. Ces recherches ont mis en évidence l'augmentation continue de la population urbaine, alimentée par des migrations internes et des facteurs économiques locaux. L'urbanisation à Djelfa a été marquée par des investissements dans les infrastructures, tels que les routes et les services publics, qui ont facilité l'accès aux zones urbaines. Cependant, cette croissance rapide a également entraîné des défis, notamment la congestion, et des problèmes environnementaux liés à la pollution.

Les études ont également souligné l'importance de mettre en œuvre des stratégies de développement durable pour répondre aux besoins croissants de la population tout en préservant l'environnement, en particulier en ce qui concerne la mobilité. Ces analyses fournissent un cadre essentiel pour orienter les politiques publiques et les initiatives de développement dans la ville de Djelfa.



Carte : 10 Répartition de la densité de population à Djelfa (2022-2027)

Source : bureau d'étude EGIS RAIL

### ❖ Les difficultés de transport rencontrées par la population

Les habitants de Djelfa souffrent d'une grave crise des transports urbains et éprouvent quotidiennement des difficultés à trouver des moyens de transport suffisants, en particulier aux heures de pointe. Le manque de bus et de taxis provoque de graves embouteillages et retarde les citoyens dans leur travail, leurs activités et leurs études. L'absence de réglementation et de contrôle ajoute à la souffrance des habitants, car le coût du transport privé augmente et les véhicules disponibles se détériorent



Photos 20 et 21 : Des citoyens attendant les taxis collectifs à Djelfa Djedida et au Centre-ville  
Photos prises par l'étudiant le 19/03/2025

Par exemple, une étude faite en 2014<sup>42</sup> a montré que la ligne qui relie le quartier Guanani (centre-ville) au quartier 5 Juillet en passant par le carrefour Rouini est la plus fréquentée aux heures de pointe à midi, où le nombre de véhicules dépasse les 2000 passagers par heure, en raison du départ des étudiants et des travailleurs de l'équipe du matin, de même à un degré moindre la ligne qui relie le carrefour Bab Charef à la rue Sidi Nayel ou encore La ligne qui relie le quartier de Belombrage et de Boutarifis vers la route nationale n°46. (carte 11).



Carte 11 - Le nombre de véhicules aux heures de pointe en fonction des quartiers

Devant cette réalité, une proposition pour la mise en œuvre du tramway dans la ville de Djelfa a été faite il y a plus de dix ans, en 2014.

---

<sup>42</sup> Etude de faisabilité d'une ligne de tramway à Djelfa élaborée par le bureau d'étude EGIS RAIL

### 4-3 - Une proposition de tramway depuis 2014

L'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Djelfa a été élaborée par le bureau d'études Egis Rail. Cette étude s'appuyait sur deux scénarios 1 et 2 proposant quatre lignes de desserte chacun sur 40 km et 74 stations. (Figure04).

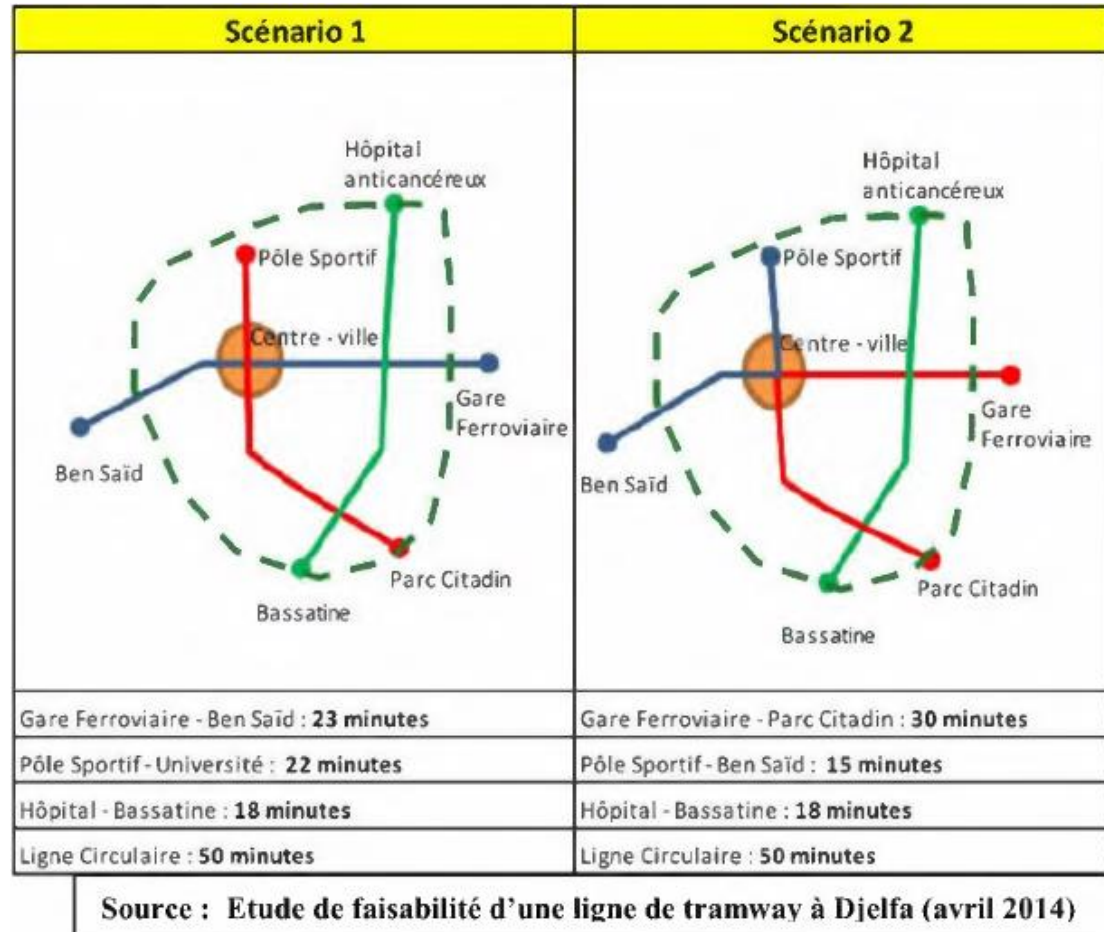
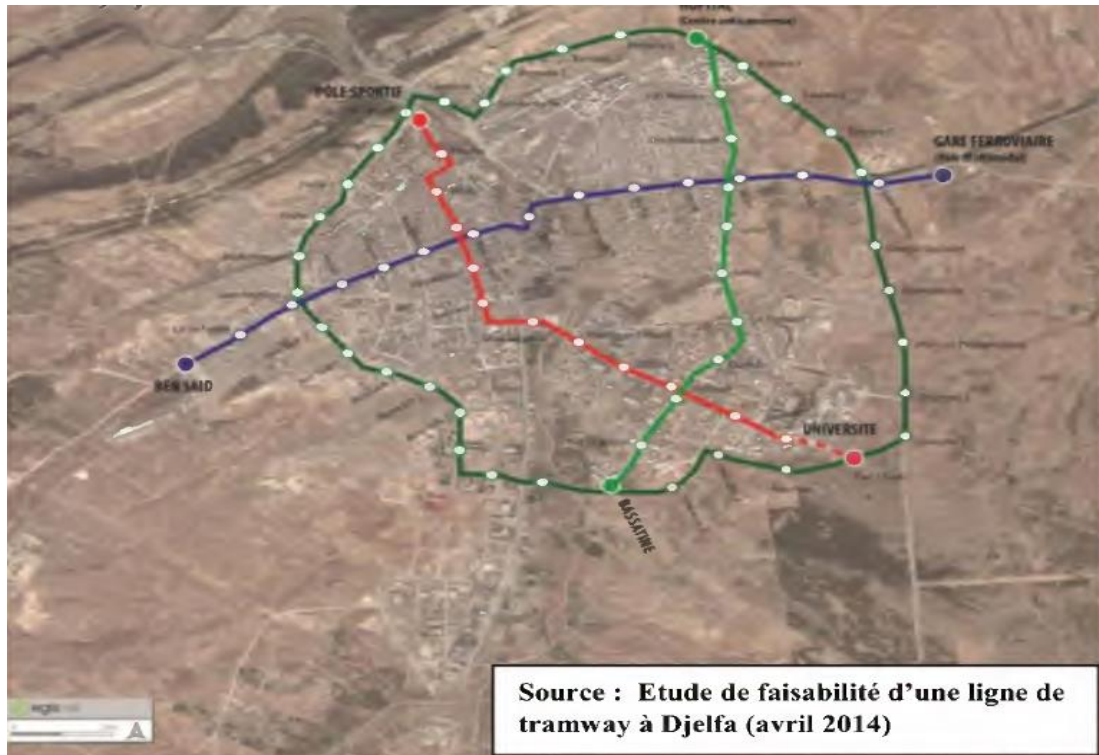


Fig. 04 .Schémas des scénarios proposés

C'est le scénario 1 qui a été finalement retenu car il présentait l'avantage de couvrir l'ensemble des potentialités de déplacement de manière équilibrée entre les lignes du réseau projeté, avec deux lignes fortement structurantes (lignes 1 et 2) de longueur quasiment identiques et deux lignes structurantes complétant la desserte des deux premières lignes. (carte12)



	Longueur
Ligne 1 (Rouge)	10 km – 18 stations
Ligne 2 (Bleue)	5 km – 10 stations
Ligne 3 (verte claire)	6 km – 11 stations
Ligne 4 (verte foncée)	19 km – 35 stations
<b>TOTAL</b>	<b>40 km – 74 stations</b>

Carte12 : Le scenario retenu

- La première ligne (en rouge) elle relie le quartier Bensaid passant tout au long de la RN 46 jusqu'à la gare routière de transport de voyageurs (qui sera par la suite une gare multimodale abritant aussi le terminus tramway et une gare ferroviaire),
- la deuxième ligne (en bleu) s'étend en formant une ligne droite allant de l'ancienne gare ferroviaire passant par le boulevard Sidi Nail par le quartier El-bordj pour ensuite passer par le boulevard Laouas Mohamed, arrivant jusqu'à l'université tout en passant par le CW128,
- la troisième ligne (en vert clair) sur le long de la 2B (du quartier basatine jusqu'à bahrara),

- La quatrième ligne (en vert foncé) qui ceinture la ville passant tout au long des voies d'évitements.<sup>43</sup>

A travers cette étude, la mise en place d'un tramway apparaît tout à fait réalisable. Elle permettrait de réduire la congestion routière, la pollution etc... et de renforcer les transports publics existants pour mieux desservir la plupart des zones de la ville, qui aujourd'hui n'ont pas toutes une offre de service de mobilité minimale pour le plus grand nombre, en particulier au niveau des nouvelles extensions urbaines.

### **Comparaison de la pollution des véhicules thermiques et des tramways**

#### **1. Pollution causée par les taxis et bus :**

Émissions de carbone : Les taxis et bus fonctionnent généralement à l'essence ou au diesel, ce qui entraîne d'importantes émissions de carbone.

Les polluants atmosphériques comprennent les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO) et les particules (PM), qui contribuent à la détérioration de la qualité de l'air dans la ville. Nous notons également que les embouteillages augmentent la consommation de carburant et donc la pollution de l'air.

#### **2. Pollution des tramways :**

Les tramways sont essentiellement des véhicules électriques à faibles émissions, ce qui signifie qu'ils peuvent être respectueux de l'environnement si l'électricité est renouvelable.

Il n'y a pas de polluants directs ni d'émissions directes pendant l'exploitation, ce qui améliore la qualité de l'air dans les zones urbaines.

Il réduit également les embouteillages et le nombre de voitures sur les routes, ce qui contribue à réduire la pollution globale.

Le projet de tramway fait partie des plans de développement des infrastructures de transport de l'Algérie. La réalisation d'un projet de tramway prend généralement entre 3 et 5 ans, mais cette durée peut varier en fonction de plusieurs facteurs tels que :

- La planification et la conception
- Le financement
- Les défis techniques

---

<sup>43</sup> Daiffallah Ahmed Wael, Mailbi Mohamed Amine, 2019 « Intégration des transports en commun en sites propres dans la ville de Djelfa - le rôle du tramway » Mémoire de master

En Algérie, sept villes possèdent déjà ce précieux atout pour améliorer la mobilité du plus grand nombre et préserver l'environnement (tableau 11.)








	<b>Alger</b>	
		
<b>Constantine</b>	<b>Oran</b>	<b>Mostaganem</b>
		
<b>Ouargla</b>	<b>Sétif</b>	<b>Sidi Bel Abbès</b>
		

Tableau: 11 Les tramways dans sept villes algériennes

Sources des photos : <https://www.setram.dz/nos-reseaux/STF> (traitement : l'étudiant)

Pourtant, pour l'instant, malgré la croissance démographique de la ville (l'un des taux les plus élevés du pays) et malgré l'importance de ce moyen de transport aussi bien d'un point de vue environnemental que d'un point de vue social, il semble que le projet de Tramway à Djelfa soit repoussé par les pouvoirs publics mais en attendant d'autres propositions sont envisagées pour tenter d'améliorer la situation.

#### 4-4 D'autres propositions pour améliorer la situation

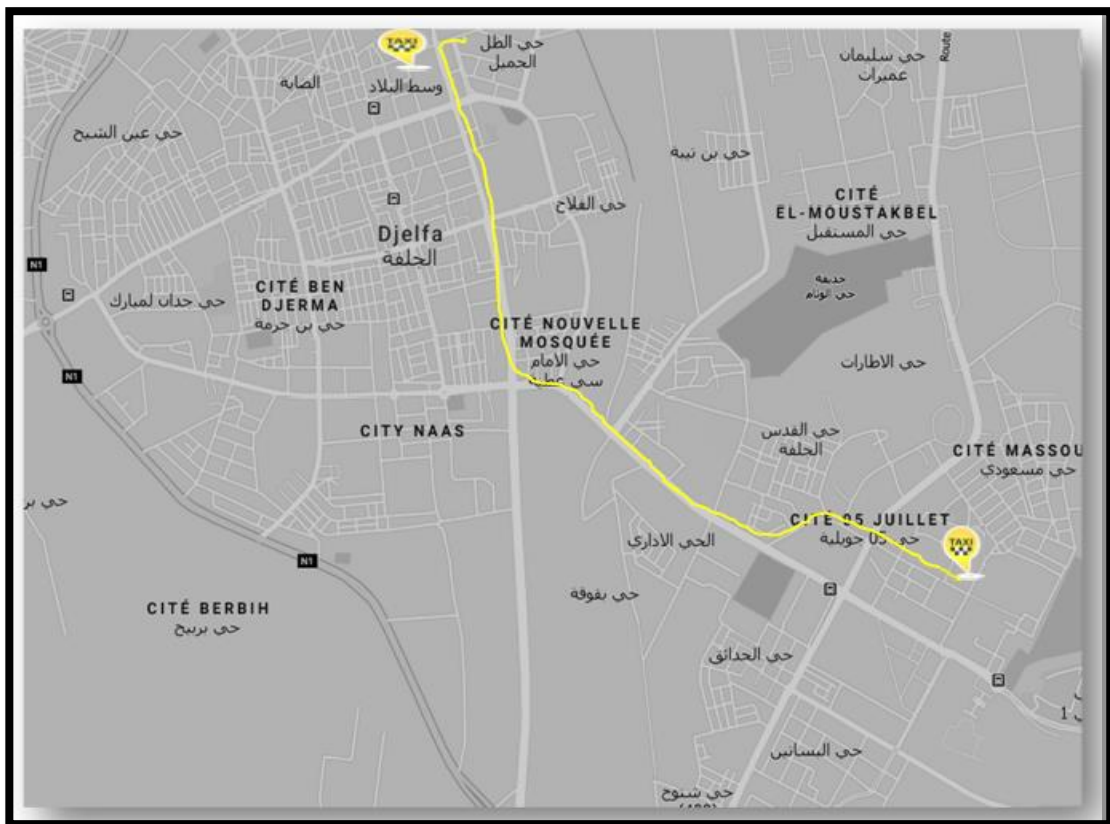
Cette partie rend compte de propositions suite à des entretiens et consultation de certains fonctionnaires de la direction des transports de Djelfa en 2025.

### a. Modification de l'agencement des stations de transport dans le centre –ville

Les enquêtes sur la mobilité des ménages montrent que de nombreuses personnes doivent faire une escale ou passer par le centre-ville pour atteindre leur destination. Ce phénomène est souvent dû à la connexion limitée entre certains quartiers et le centre-ville ainsi qu'à l'absence de lignes de transport en commun directes reliant les différents quartiers.

Par conséquent, on peut envisager une modification des trajets et de la position de certaines stations de transport dans le centre- ville pour soulager la pression et la congestion du trafic entre l'axe de rotation de Bab El Charef et l'axe de rotation au niveau de l'hôtel El Amir en modifiant certaines stations telles que la station du centre- ville et celle du quartier du 5 juillet comme cela est indiqué sur la carte 12.

En effet ce trajet est l'un des plus congestionné avec un nombre de taxis estimé à 52.



Carte 13 - Proposition d'une modification de la ligne Centre-ville /5 juillet par un déplacement de la station au niveau du quartier Belombrage

Cette proposition est susceptible d'être appliquée à l'avenir avec l'ouverture de la nouvelle route dans les quartiers de Birou Arab et Bentaiba, actuellement en projet. Un grand avantage serait de laisser les véhicules de Boutrifis et Bahrara au niveau du centre-ville pour décongestionner le trafic, en particulier pendant les heures de pointe de 12h et 16h dans le centre-ville et les autres stations.

### **b. Développement des applications électroniques et services à distance**

Dans le cadre des efforts visant à moderniser le secteur des transports, notamment les services de taxi, la direction des transports encourage le développement des applications électroniques à l'image de taxisafe (taxiSûr) proposé par le réseau des gares routières Sogral (la Société d'Exploitation des Gares Routières d'Algérie) qui permettra de demander des services de transport en taxi de manière simple et sûre, après avoir téléchargée et installée l'application sur le téléphone.

Cette initiative vise à moderniser et sécuriser le service de transport par taxi tout en facilitant la mise en relation entre les usagers et les chauffeurs. La plateforme permet aux chauffeurs de taxi d'intégrer le réseau en s'inscrivant via le " Mode conducteur ". Ce système couvre aussi bien les trajets urbains que les déplacements inter-wilayas, élargissant ainsi considérablement l'offre de transport disponible pour les usagers.

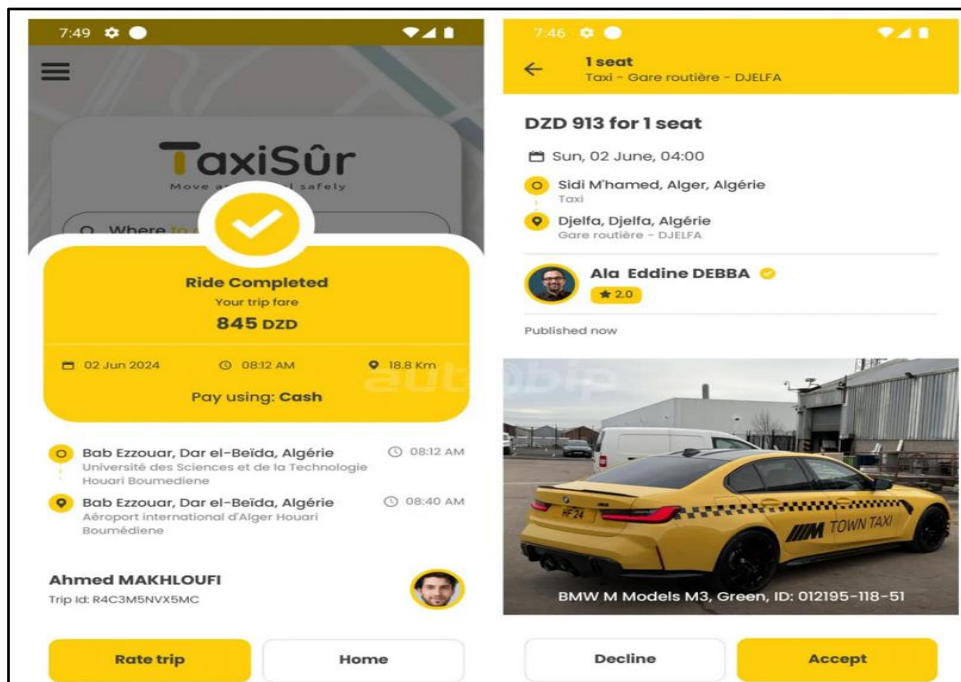


Image : 11 L'application lancée en 2025 par les directions des transports à travers l'Algérie.

Cependant, si ce type de solutions peut faciliter l'utilisation des services de taxis, elle demeure réservée aux citoyens qui en ont les moyens et ceux qui peuvent utiliser ce type d'application (les plus âgés et ceux qui sont victimes de la fracture numérique sont exclus d'office...), de plus elle ne réduit pas les impacts environnementaux dus à la circulation automobile.

### **c. Développement des bus électriques**

Le bus ou l'autobus est un véhicule destiné au transport en commun, qui effectue des arrêts fréquents. Ce type de véhicule dessert de nombreux lieux et points d'intérêt, généralement situés dans des zones urbaines.

Les autobus électriques sont des véhicules de transport public qui fonctionnent à l'énergie électrique plutôt qu'aux carburants traditionnels tels que le diesel ou l'essence.

Ces bus sont propulsés par des moteurs électriques et utilisent des batteries pour stocker l'énergie nécessaire à leur fonctionnement

Les avantages de l'utilisation d'autobus électriques sont notamment la réduction des émissions de carbone et des émissions de gaz à effet de serre, la contribution à la lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air. De plus, Les autobus électriques fonctionnent silencieusement, ce qui contribue à réduire les niveaux de bruit dans les villes et à améliorer la qualité de vie.

Qu'ils soient opérateur, constructeur, ou autorité organisatrice, tous s'accordent aujourd'hui à reconnaître qu'en matière de propulsion des autobus, l'avenir est à l'électromobilité. En utilisation purement urbaine, la supériorité du moteur électrique sur son homologue thermique classiquement accouplé à une transmission mécanique, ne semble désormais plus à démontrer. La seule comparaison des rendements énergétiques relatifs à ces deux modes de propulsion suffit d'ailleurs à s'en convaincre.<sup>44</sup>

Si le bus électrique peut être considéré comme un mode de transport collectif respectueux de l'environnement et durables, car ils réduisent la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et des énergies non renouvelables, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs de développement durable, ils présentent sont néanmoins sujets à débat comme sur la question du mode de rechargement. Il existe

---

<sup>44</sup> <https://www.ville-rail-transports.com/dossiers/bus-electriques-le-nouveau-debat-sur-les-modes-de-rechargement/>

principalement deux types de recharge pour les bus électriques : la recharge en station (par prise) et la recharge en ligne (par opportunité).

- **La recharge en station** : (CCS2 en Europe) implique de brancher le bus sur un poste de recharge dédié lorsqu'il n'est pas en service. Cette solution est généralement utilisée lorsque le bus doit être chargé pendant une période prolongée, comme pendant la nuit.



Photos 22 et 23 : Recharge à partir de stations

Sources: Getty images

- **La recharge en ligne (par opportunité)**: en revanche, se fait pendant que le bus est en service. Le bus est équipé d'un pantographe, qui est un dispositif permettant de transférer l'électricité du réseau de distribution au bus. Le pantographe se connecte à un câble aérien suspendu au-dessus de la voie, qui est alimenté en électricité. La recharge en ligne est généralement utilisée pour recharger rapidement le bus pendant les arrêts, afin qu'il puisse continuer à fonctionner sans interruption. Aucune intervention manuelle n'est nécessaire dans le cadre de cette technologie : c'est le véhicule qui prévient de son arrivée et qui alerte le chargeur de son intention de se charger.



Photos 24 et 25 : Recharge en ligne

Sources : Getty images

Une autre question est relative aux batteries qui ont une durée de vie estimée à environ 8 à 10 ans (la moitié de la durée d'exploitation d'un bus). La question de leur recyclage est donc à prendre en compte. Les conducteurs étudient avec les fournisseurs de batteries des solutions de réemploi (ex : usage statique).<sup>45</sup>

A noter qu'en 2017, le développement de la mobilité électrique, en tant que moyen de transport propre et d'avenir était à l'ordre du jour avec la signature d'un protocole d'accord entre la SNVI (Société nationale des véhicules industriels) et d'autres partenaires afin de mettre en place une coopération destinée à étudier le développement d'un bus électrique qui sera produit en Algérie.

---

<sup>45</sup> <https://www.transbus.org/dossiers/buselectriques.html>

#### **4-5 Conclusion du chapitre 4**

Le développement des transports publics à Djelfa est essentiel pour faire face à la croissance de la population de la ville et à l'augmentation de la congestion routière, pour promouvoir une mobilité urbaine durable. Cela implique l'intégration de systèmes de transport public efficaces, qui peuvent réduire la pollution et améliorer l'accessibilité aux services et la mobilité pour le plus grand nombre dans une ville en pleine extension.

Dans cette partie, nous sommes revenus sur les difficultés rencontrées par la population de la ville pour se déplacer et sur l'étude de la faisabilité du tramway établie il y a plus de dix ans. La solution du tramway semble adéquate pour s'orienter progressivement vers un accès universel aux transports publics avec un objectif de 500 mètres maximum à pied d'un arrêt pour chaque habitant en zone urbaine, comme le préconise ONU-Habitat<sup>46</sup>.

Cependant, en attendant la réalisation de ce projet, d'autres propositions ont été faites qui peuvent être mises en place plus rapidement et simplement à savoir par exemples, la modification de l'agencement de certaines stations pour décongestionner le centre-ville, le développement des applications et services à distance pour améliorer les services d'accès aux taxis, bien que cette « solution » ne soit pas applicable à tous (réservées aux personnes qui ont les moyens financiers et ceux qui peuvent utiliser ce types d'application) et qu'elle ne réduise pas les impacts environnementaux dus à la circulation automobile. Enfin, une proposition pour l'introduction de bus électriques a été faite eu égard aux bénéfices environnementaux.

---

<sup>46</sup> ONU-Habitat rapport sur la mobilité dans l'Agenda 2030



*CONCLUSION GENERALE*

## **Conclusion générale**

Le transport public urbain à Djelfa est un sujet crucial pour une ville confrontée à une croissance démographique rapide et à des problèmes de mobilité. Actuellement, le réseau de transport public est limité et insuffisant, d'où la nécessité de concevoir différents moyens pour résoudre le déficit de mobilité dans la ville et contribuer au développement durable.

. Elle souligne l'importance de la fluidité du trafic et de l'accessibilité comme condition préalable à la promotion de la mobilité durable.

En Algérie, en plus du cadre législatif et réglementaire, l'organisation du secteur s'appuie sur un plan d'action 2020-2024<sup>47</sup> mis en œuvre depuis 2020 qui prévoit de moderniser les transports en commun, d'améliorer l'accessibilité, et de décongestionner la circulation routière en développant des infrastructures adéquates. Bien que des progrès aient été réalisés, de nombreux défis restent à relever pour parvenir à un transport urbain efficace qui améliore la qualité de vie des citoyens, soutienne la croissance économique, réponde aux besoins de mobilité et intègre les enjeux environnementaux.

D'une part, l'augmentation du nombre de véhicules privés génère des embouteillages et une congestion sur les routes. Cela a des conséquences négatives sur l'environnement, notamment l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et la détérioration de la qualité de l'air. D'autre part, les questions relatives à l'offre de mobilité et l'accessibilité du plus grand nombre aux services et infrastructures collectifs se posent avec acuité dans cette ville en pleine expansion spatiale et démographique.

Pour faire face à ces réalités, il est nécessaire de développer un système de transport collectif public efficace et accessible. Cela pourrait inclure le projet de tramway, qui apparaît à comme l'option la plus appropriée et qui est considérée comme étant la plus positive aussi bien d'un point de vue social qu'environnemental. Aujourd'hui, sept villes ont déjà bénéficié de lignes de tramway et une étude sur la faisabilité d'un projet de ce type a été établie pour Djelfa, il y a plus de dix ans mais aucune suite n'a été donnée pour l'instant.

En attendant, le développement de lignes de bus reliant les zones clés, les zones d'activité, et les zones d'extension urbaines ; des modifications et des ajustements plus pertinents concernant les stations de transport pour décongestionner le centre-ville ; ou encore le développement des applications numériques pour faciliter l'utilisation des taxis au moins pour une partie de la population, sont des exemples de propositions qui pourraient renforcer le système et jouer un rôle dans l'amélioration de l'offre de transport existant. De même la mise en service de bus électriques constituerait un moyen de transport propre réduisant la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et des énergies non renouvelables.

En outre, des initiatives de sensibilisation aux transports publics peuvent encourager les habitants à adopter les transports en commun plutôt que de recourir à la voiture individuelle. En investissant dans les transports publics, la ville de Djelfa peut non seulement améliorer la qualité de vie de ses citoyens, mais aussi contribuer au développement urbain durable en préservant l'environnement pour les générations futures et en promouvant l'inclusion sociale et économique au sein de la communauté. Cette modeste a tenté de contribuer à la réflexion pour reconsidérer la mobilité globale à Djelfa afin d'améliorer les conditions de transport au sein de la ville, et d'ouvrir des perspectives pour de futures études plus approfondies relatives aux interactions entre le développement des transports collectifs, les questions d'équité sociale et les enjeux de préservation de l'environnement.

## Bibliographie

Ait Taleb A., Ferrat M., 2019 « Le secteur des transports et le développement durable: Quelles stratégies d'intégration pour l'Algérie? » in Journal Of North African Economies ISSN 1112-6132 Volume: 15 N°:21,2019

Bourdages J. ,2012 Champagne E., « Penser la mobilité durable au-delà de la planification Traditionnelle du transport», VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [Online], Hors-série 11 | mai 2012

Bureau d'études techniques et économiques, 2015 « projet de mise en place de l'observatoire de la mobilité urbaine ». Mars 2015.

Baouni. T , 2009 « Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », Insaniyat / 95-75 ,2009 | 45-44 ,إنسانيات.

Boussaid. K. et al., 2022 « La gouvernance des transports publics entre politiques publiques et participation citoyenne, la ville d'Alger, cas d'étude » Les Cahiers du Cread -Vol. 38 - n° 02 – 2022

Banque Mondiale, 2019 Rapport "The Urban Mobility System Upgrade"

Direction des transports Djelfa, cartes et autres documents

Daiff Allah A. W, Mailbi M. A, 2019 « Intégration des transports en commun en sites propres dans la ville de Djelfa - le rôle du tramway » Mémoire de master –Université de Djelfa

EGIS RAI France (B.E.T.), 2014 « Etude de faisabilité d'une ligne de tramway à Djelfa »

Fontaine J., 2021 « Les transports urbains en Algérie : un développement spectaculaire aujourd'hui stoppé » Revue Transports urbains n° 138 (avril 2021)

Harkat I, Bouba .B., Domenico G., 2021 « Les nouveaux projets de transport public et leurs impacts à Constantine (Algérie) » Transports urbains n° 138 (avril 2021)

Hirche A., 2015 « Milieu et végétation d'une zone steppique à Djelfa »

Huré M., 2022 « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité » Revue Informations sociales 2022/2 n° 206

ISTE, 2024 « Systèmes de mobilité urbaine dans le monde »

Journal officiel de la République algérienne <https://www.joradp.dz>

Kherfane N., 2014 « Les outils de gestion de l'espace et la réalité du développement urbain non maîtrisé "approche géomatique" (cas de la Ville de Djelfa) » .Mémoire de Magister - Université de Batna

Le développement des transports collectifs urbains : un enjeu environnemental et social « Le cas de la ville de Djelfa »

---

---

Lesteven G., 2024 « Introduction. Diversité et évolution des systèmes de mobilité urbaine » in Gaële Lesteven. 24 apr 2024

P. Merlin, F. Choay, 2010 « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement » éditions PUF

Ministère des Transports - Bilan d'activités 2020

ONU-Habitat Rapport: "Mobility for the 2030 Agenda"

Présentation du Colloque international : Repenser les transports publics pour une mobilité durable et inclusive 14-15 Janvier 2025

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

<https://www.google.com/searchTransports>

<http://www.transports.gov.dz/2025>

<https://www.uitp.org/publications/public-transport-trends-2021/>

<https://www.setram.dz/nos-reseaux/STF>

**Liste des Tableaux :**

Numéro	Tableaux	Pages
N° :01	Impacts directs, indirects et cumulatifs du système de transport traditionnel	13
N° :02	Evolution de la fréquentation de certains réseaux de transport collectif des villes passées à la gratuite en France et en Europe	19
N° :03	Tableau 04 : Moyenne annuelle des précipitations (mm)	57
N° :04	Moyenne annuelle de la température °C	58
N° :05	Étapes de l'évolution démographique de la ville de Djelfa entre 1966 et 2008	60
N° :06	Offre de transport par bus à Djelfa en 2012	71
N° :07	Itinéraire Nombre de bus dans centre-ville Djelfa	72
N° :08	Le nombre de taxis dans le centre de Djelfa	78
N° :07	Les entreprises privées de la ville de Djelfa	79
N° :09	Les tramways dans sept villes algériennes	92

▪ **Liste des Photos**

Numéro	photos	Pages
N° :1-4	Promouvoir la mobilité durable	09
N° :5-8	Les types de transports collectifs urbains en Algérie	27
N° : 9-10	Exemples de monorails	
N°:11-12	Télécabine et Tramway à Constantine	37
N° :13	Le tramway d'Oran	40
N° :14	Modèle de Bus électriques respectueux de l'environnement	42
N° :15	Un nombre important de taxis : congestion et pollution	77
N°. 16-17	Taxis Sociétés dans le centre- ville : Sidi Nayel et El Nasr	79
N°. 18-19	Minibus, autobus et taxis dans la ville de Djelfa	82
N°. 20-21	Des citoyens attendant les taxis collectifs à Djelfa Djedida et au Centre-ville	87
N°.22-23	Recharge à partir de stations	97
N°:24-25	Recharge en ligne	97

**- Liste des cartes**

Numéro	cartes	Pages
N° :01	Le projet de monorail dd'Alger	33
N° :02	Les transports en commun en site propre d'Alger	35
N° :03	Infrastructures de transport à Constantine et de leurs projets d'extension (cartographie Pierre de Fleurian	38
N° :04	Les transports en commun en site propre D'Oran	39
N° :05	Plan de situation commune de Djelfa	47
N° :06	Localisation de la scène Alsat sur le fond topographique de l'INCT au 1/200 000	<u>50</u>
N° :07	Carte des nouvelles circonscriptions administratives	<u>53</u>
N° :08	La carte de l'occupation du sol de la Wilaya de Djelfa 2015	<u>56</u>
N° :09	Lignes de transport Dans la ville de Djelfa	<u>70</u>
N° :10	L'ensemble du réseau de transport urbain (bus et taxis) dans la ville : itinéraires, gares, stations existantes et projetées	<u>81</u>
N° :11	Répartition de la densité de population à Djelfa (2022-2027	<u>86</u>
N° :12	Le nombre de véhicules aux heures de pointe	<u>88</u>
N° :13	Le scenario retenu	<u>90</u>
N° :14	Proposition d'une modification de la ligne Centre-ville	<u>94</u>

**Liste des plans:**

Numéro	plans	Pages
N° :01	Les étapes d'extension urbaine de la ville	66
N° :02	Les extensions urbaines prévues par le PDAU	68
N° :03	Itinéraires de bus à partir du Centre-ville	73
N° :04	Itinéraires de taxis à partir du Centre-ville	80

**Liste des Figures:**

Numéro	figures	Pages
N° :01	Principaux enjeux de DD dans le transport	15
N° :02	Les objectifs du plan d'action 2020-20	25
N° :03	Les types de transports collectifs urbains en Algérie	26
N° :04	Le développement des métros et tramways dans les principales villes algériennes	28

## Résumé :

Dans un contexte où les villes algériennes font face à des défis croissants tels que la congestion routière, la pollution de l'air et l'inégalité d'accès aux services de mobilité, le développement des transports collectifs urbains apparaît comme un élément essentiel pour améliorer la qualité urbaine et parvenir à un développement urbain durable. Ce travail propose de se pencher sur ce sujet en revenant sur le concept du Développement Durable, en particulier ses enjeux environnementaux et sociaux et la question de la mobilité urbaine, puis sur le cadre législatif et l'organisation des transports urbains en Algérie. Une illustration sera proposée à travers une analyse de la situation dans la ville de Djelfa et des propositions envisageables pour promouvoir une mobilité urbaine durable, impliquant l'intégration de systèmes de transport public efficaces afin de réduire les impacts environnementaux et d'améliorer l'accessibilité pour le plus grand nombre dans une ville en pleine expansion démographique et urbaine.

**Mots-clés :** transports collectifs, enjeux environnementaux et sociaux, mobilité, Djelfa

## المخلص :

في سياق تواجه فيه المدن الجزائرية تحديات متزايدة مثل ازدحام الطرق وتلوث الهواء وعدم المساواة في الحصول على خدمات النقل، يبدو أن تطوير النقل العام الحضري عنصر أساسي في تحسين جودة المناطق الحضرية وتحقيق التنمية الحضرية المستدامة. تقترح هذه الدراسة النظر في هذا الموضوع من خلال استعراض مفهوم التنمية المستدامة، ولا سيما قضاياها البيئية والاجتماعية ومسألة التنقل الحضري، ثم الإطار التشريعي وتنظيم النقل الحضري في الجزائر. وسيوضح ذلك من خلال تحليل الوضع في مدينة الجلفة والمقترحات الممكنة لتعزيز التنقل الحضري المستدام، بما في ذلك دمج أنظمة النقل العام الفعالة من أجل الحد من الأثر البيئي وتحسين إمكانية الوصول لأكثر عدد ممكن من الناس في مدينة تشهد توسعاً ديموغرافياً وحضرياً سريعاً.

**الكلمات المفتاحية :** النقل العام ، التحديات البيئية والاجتماعية ، التنقل ، الجلفة

## **Abstract**

In a context where Algerian cities are facing growing challenges such as road congestion, air pollution and unequal access to mobility services, the development of urban public transport appears to be an essential element in improving urban quality and achieving sustainable urban development. This work proposes to look at this subject by reviewing the concept of Sustainable Development, in particular its environmental and social issues and the question of urban mobility, and then the legislative framework and organisation of urban transport in Algeria. This will be illustrated by an analysis of the situation in the city of Djelfa and possible proposals for promoting sustainable urban mobility, involving the integration of efficient public transport systems in order to reduce environmental impact and improve accessibility for as many people as possible in a city undergoing rapid demographic and urban expansion.

**Key-words:** public transport, environmental and social challenges, mobility, Djelfa