

ATTRACTIVITE DES CENTRES URBAINS DE MONTAGNE EN KABYLIE : RESULTATS DES ENQUETES SUR LA MOBILITE : CAS DE BOUZEGUENE

ATTRACTIVENESS OF URBAN CENTERS OF THE MOUNTAININ KABYLIE: RESULTS OF THE INVESTIGATIONS ON THE MOBILITY: CASE OF BOUZEGUÈNE

OUAHIBA ALIANE ⁽¹⁾, MOHAMED BRAHIM SALHI ⁽²⁾

⁽¹⁾Département d'architecture Université Mohamed Khider de Biskra.

⁽²⁾Université Mouloud MAMMERRI de Tizi-Ouzou¹

alianeouahiba@yahoo.fr

RESUME

La région montagneuse kabyle, autrefois, enclavée et dépendante de l'extérieur est aujourd'hui complètement transformée. La proximité des services offre à sa population la possibilité de profiter des avantages de la ville tout en restant dans son terroir. Facilitée par l'émergence des moyens de transport privés et encouragée par la micro-urbanisation, cette région vit au rythme de la ville et devient ainsi attractive. A travers l'analyse de la mobilité et du réseau de transport de la daïra de *Bouzeguène*, nous essayerons de mettre en exergue un nombre de facteurs jouant un rôle déterminant dans l'attractivité des centres urbains de montagne, émergeant du phénomène de micro-urbanisation.

MOTS CLES: Micro-urbanisation, milieu montagneux, Kabylie, Bouzeguène, mobilité, centre urbain, attractivité

ملخص

منطقة القبائل الجبلية المعزولة قديما تعرف حاليا تحولات جديدة. توفر مختلف الخدمات في المنطقة منحت لسكانها إمكانية الاستفادة من مزايا المدينة دون الهجرة إليها. التسهيلات التي تمنحها وسائل النقل الخاصة و التعمير الذي تعرفه المنطقة جعلها تعيش على وقع المدينة و تستقطب إليها سكان آخرون. بواسطة تحليل الحركية وشبكة النقل لدائرة بوزقن سنحاول توضيح عدد من العوامل التي تلعب دور محدد في استقطاب السكان الذي تعرفه المراكز العمرانية الجبلية، المولودة من التعمير الذي يميز المنطقة.

كلمات المفتاح: التعمير، المناطق الجبلية، القبائل، بوزقن، الحركية، المراكز المعمارية، استقطاب السكان

ABSTRACT

The kabyle mountainous region, landlocked and dependent from the outside, is nowadays completely transformed. The proximity of its services offers to its population the opportunity to benefit from the advantages of the city with being on its territory. Facilitated by the emergence of private transport and encouraged by the micro-urbanization. This one lives on the rhythm of the city and so became attractive. The analyses of the mobility and transport network of the daïra of Bouzeguène highlighted a number of factors that play a key role in the attractiveness of urban centers of the mountain, emerging from the micro-urbanization phenomenon.

KEYWORDS: Micro-urbanisation, mountain environment, kabylie, *Bouzeguène*, mobility, urban center, attractivity.

¹Je souhaite rendre un grand hommage à la mémoire du professeur SALHI Mohamed Brahim à travers cet article qui est une partie de la thèse dont il était directeur 07 années durant. Il nous a quitté le 25/08/2016.

*Je ne remercierai jamais assez le professeur émérite Marc COTE d'avoir lu cet article et la quasi-totalité de ma thèse et de m'avoir toujours encouragé à continuer.

1 INTRODUCTION

L'émigration représentait le seul moyen pour la montagne Kabyle de s'ouvrir vers le monde urbain. Cette mobilité était, au départ externe, principalement vers la France, ou interne, désigné autrefois par exode rural. Aujourd'hui, cette mobilité a pris d'autres formes. Comme le notent P. Levy et F. Dureau, (2004), «... la mobilité désigne le phénomène migratoire qui peut être considéré à plusieurs échelles : migrations internationales, migration campagne-ville, migration résidentielle au sein d'une ville, ou entre villes »². La promotion administrative et le fort développement sur les plans économiques et démographiques, qu'a enregistré le milieu montagnoux ces dernières années, lui ont permis de connaître un fort mouvement de micro-urbanisation. Celui-ci a contribué à tasser cette migration définitive des populations et la disponibilité des moyens de transport privés a créé une nouvelle forme de mobilité dans le milieu montagnoux. La région d'Aït Idjeur³, actuellement daïra de *Bouzeguène*, connue par une densité remarquable de la population (363 hab/Km² pour la commune de *Bouzeguène*, suivant le recensement de 2008) et un relief très difficile, représente un exemple de cette mobilité. Celle-ci est centrée sur une petite agglomération urbaine de 24311 habitants à 27 kilomètres au sud-est d'*Azazga*. Le présent article souhaite développer une réflexion sur l'attractivité des centres urbains de montagne, émergeant du phénomène de micro-urbanisation, en cherchant à comprendre pourquoi leurs habitants sont toujours attachés aux centres urbains anciens ? A travers l'analyse de la mobilité et du réseau de transport dans cette région de montagne, nous tenterons de mettre en relief les insuffisances de ces centres faisant persister ce déséquilibre urbain-rural malgré leur statut administratif.

Nous allons répondre à ces questions à partir de la réalité du terrain. Pour ce faire, nous avons réalisé 03 enquêtes de terrain, ayant pour objectif principal de mesurer l'attraction exercée par le centre de *Bouzeguène* sur sa région. Pour chacune des trois communes de la daïra, nous avons pris un échantillon de 100 personnes qui sont venues à *Bouzeguène-centre*. Nous avons posé à chacune d'entre-elles 03 questions. 1) Pourquoi vous êtes venus à *Bouzeguène* aujourd'hui ? 2) Combien de fois venez-vous à *Bouzeguène* par semaine ? 3) : Est-ce que vous préférez venir à *Bouzeguène* ou aller à *Azazga* ? Pourquoi ?

³La confédération des Ath Idjeur est localisée dans les hauteurs de l'*Akfadou*. Actuellement daïra de *Bouzeguène*, elle compte 04 communes: *Bouzeguène* (chef-lieu de daïra depuis 1990), *Idjeur*, *Illoula-Oumalou* et *Aït Zikki*. Elle est située à 65 km au sud-ouest du chef-lieu de wilaya en passant par *Azazga* et à 38 km de la daïra d'*Akbou*, wilaya de Bejaïa. L'actuelle daïra de *Bouzeguène*, suivant le recensement de 1866 (A. HANOTEAU, A. LETOURNEUX), regroupe la confédération des *Aït Idjeur*, la tribu d'*Illoula Oumalou* et celle d'*Aït Zikki*. La division politique française s'est superposée à l'organisation tribale et confédérale (A. MAHE, 2000). Ainsi la confédération des *Aït Idjeur* a été partagée en deux douars : *Idjer* et *Akfadou*, la tribu des *Illoulen Oumalou* est devenue le douar d'*Illoula-Oumalou* et les *Aït Zikki* le douar de *Béni Zikki*. Ces mêmes douars représentent les quatre communes actuelles portant les mêmes noms, excepté *Akfadou* devenu *Bouzeguène*.

Azazga représente la daïra à laquelle appartenait *Bouzeguène* avant qu'elle ne devienne daïra à son tour en 1990. Les habitants de la daïra de *Bouzeguène* demeurent attachés à leur ancienne daïra. Les raisons de cet attachement seront révélées par la troisième question.

La 4ème enquête de terrain, ayant pour objectif de mesurer la mobilité de cette population de montagne pour comprendre les raisons principales engendrant son déplacement. Celle-ci a été effectuée au chef-lieu de la daïra de *Bouzeguène* le dimanche du 23/02/2014 et débutée à 05h00 du matin. Le choix du premier jour de semaine était dans l'intérêt de déterminer le caractère de cette mobilité. Le choix du lieu était pour relever les insuffisances ou les manques de ce centre urbain de montagne. Les questions posées étaient relatives à la destination, à l'objectif, et à la fréquence de ces déplacements.

Nous avons pu, à travers les différentes explorations de terrain, enregistrer et transcrire des entretiens, principalement avec les transporteurs des différentes communes, ayant pour objectif principal la connaissance de l'organisation du transport. Les données de nos observations directes, comme le note V. Berdouley et O. Soubeyran, (2000), "l'observation était sans doute la première étape du travail scientifique."⁴, ainsi que la cartographie de la région ont été exploitées pour comprendre cette organisation. L'historique de la région a été d'une grande utilité pour interpréter certains résultats de l'enquête. L'analyse de ce corpus nous a permis de répondre à nos questions.

2 LA MOBILITE DE LA POPULATION DE BOUZEGUENE

La mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Andan, Faivre d'Arcier, Raux, 1994). Elle concerne les déplacements routiniers liés au travail, aux achats et aux loisirs. Les déplacements interurbains ou ruraux sont réalisés dans un milieu non urbain. Le déplacement est en relation avec le motif, ou encore, la réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuil, 1996). Sa fréquence demeure en étroite relation avec le motif.

Notre région de montagne connaît un fort mouvement de micro-urbanisation. Le centre urbain principal est le chef-lieu de daïra. Mais pour ne pas rentrer dans le détail de la hiérarchie des centres nécessitant une autre publication, nous utiliserons le terme mobilité seul qui signifie les « déplacements de personnes, liés à des activités, que l'on peut définir dans leurs dimensions temporelles et spatiales. » (Raux, Andan, 1988). Ce sont les transformations socio-spatiales qu'a connu la région qui ont induit des besoins de plus en plus importants en matière de déplacements. En effet, l'extension spatiale des agglomérations, ayant enregistré une fusion pour le cas de la commune de *Bouzeguène*, l'a classé dans la strate des agglomérations urbaines au recensement de 2008. En effet,

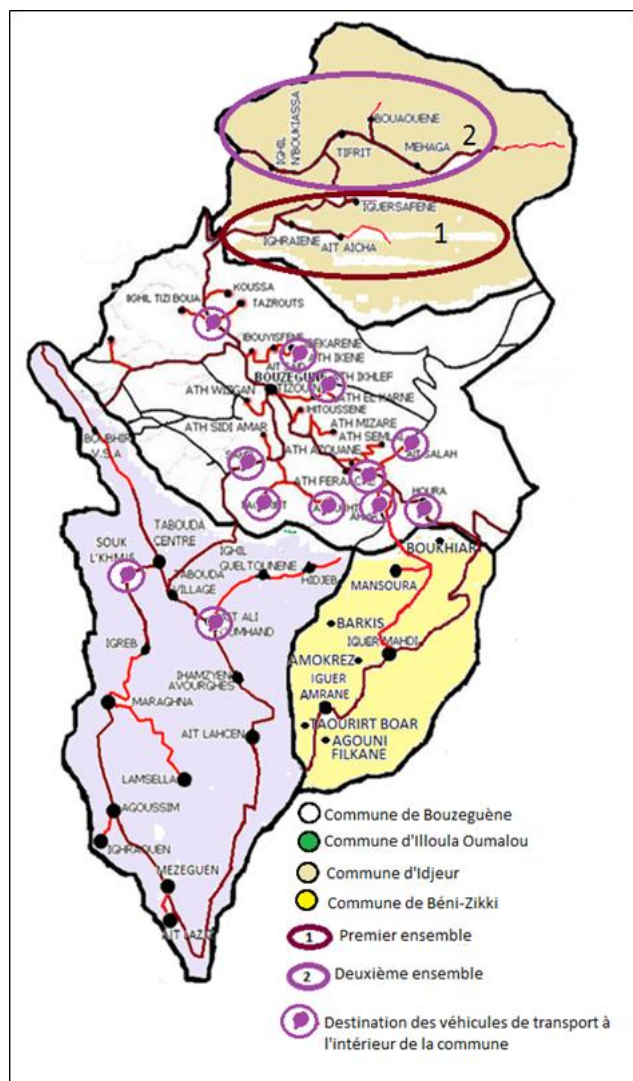
comme cela a été noté par Boukerzaza et Acherard en 2011, « *Sous l'effet d'une urbanisation rampante qui fait avancer les maisons les unes vers les autres, des agglomérations "enflent" sous la pression du croit démographique et des flux migratoires locaux. Elles participent à un mouvement d'urbanisation par le bas qui contribue à la fois à la fixation et à la mobilité* »

Le niveau d'instruction de plus en plus élevé a permis aux personnes de bénéficier des emplois de la ville. Les investissements privés dans le domaine de véhicules de transport de voyageurs, grâce aux revenus extérieurs (migrations) (Fontaine, 1983), essentiellement, puis par les différents dispositifs d'aide à l'emploi de jeunes, accessoirement, sont venus répondre à ce besoin de déplacement. Les voies pédestres spécifiques au territoire traditionnel et rural de la région ont ainsi disparues pour laisser place aux routes goudronnées si non cimentées, à l'intérieur des villages, représentant une réponse à la forte motorisation de sa population et à ses déplacements par voie mécanique. La population de la daïra d'étude se déplace, essentiellement, suivant trois rayons. Le premier, à l'intérieur de la commune, concerne les déplacements des villages vers leur chef-lieu de commune. Le second, à l'intérieur de la daïra, concernent les déplacements des populations des différentes communes vers leur chef-lieu de daïra (*Bouzeguène*). Le troisième, à l'extérieur de la daïra, concerne les déplacements qui se font vers les autres chefs-lieux de daïra et de wilaya. Dans ce schéma se dessine trois lignes de transport. A chaque direction, un nombre de véhicules de transport et un emplacement pour leur arrêt. Comme l'ont noté les chercheurs du centre de CRESO-UMR CNRS sur les espaces et les sociétés en 1997, « *Il serait erroné de croire que la mobilité spatiale est un phénomène qui est propre aux sociétés industrielles.* »

2.1 L'organisation du transport à l'intérieur et vers l'extérieur des communes : tributaire de la distribution des agglomérations sur le territoire

Seuls les deux chefs-lieux de *Bouzeguène* et de *Tabouda-centre (Illoula Oumalou)* assurent le transport avec leurs agglomérations secondaires. A *Iguersafène* (chef-lieu d'*Idjeur*), le transport s'organise autrement. Le chef-lieu de *Béni Zikki* n'assure pas non plus la liaison avec toutes ses agglomérations secondaires.

Dans la commune de *Bouzeguène*, organisée autour d'un axe linéaire sur lequel se greffent différentes voies, nous retrouvons 10 arrêts de fourgons menant chacun vers une direction. Dans celle d'*Illoula Oumalou*, organisée en forme d'un V, nous ne retrouvons que 02 arrêts ; l'un mène de l'agglomération de *Souk L'khamis* jusqu'à *Ait Laziz* et toutes les agglomérations situées tout le long ; le second mène de *Ait Ali Ou M'hand* jusqu'à *Avourghes* desservant toutes les agglomérations situées sur l'axe routier ou à proximité (carte 01). A *Tabouda-centre* le nombre de fourgons assurant le transit vers le chef-lieu de la daïra d'*Azazga* est de 104 ; alors que 20 fourgons seulement assurent le transport vers son chef-lieu de daïra *Bouzeguène*. Le transport dans la commune d'*Idjeur* s'organise indépendamment du chef-lieu, en raison de la distribution des agglomérations sur le territoire. Celui-ci se répartit en deux entités. Pour se rendre à *Azazga* les habitants d'*Iguersafène*, d'*Ighraïène* et d'*Aït Aïcha* sont pris en charge par les transporteurs d'*Iguersafène* ; les habitants des agglomérations de *Bouaouène*, de *Tifrit*, *Mehaga* et *Ighil N'boukiassa* sont pris en charge par les transporteurs de *Bouaouène*. S'agissant du transport vers *Bouzeguène*, ce sont les transporteurs de l'agglomération de *Mehaga* qui prennent en charge les habitants de *Bouaouène*, de *Tifrit* et d'*Ighil N'boukiassa*. Quant aux agglomérations d'*Iguersafène*, *Ighraïène* et *Aït Aïcha* chacune assure le transport de ses habitants, seule (carte 01). Les habitants de la commune de *Béni Zikki* sont contraint de passer par le chef-lieu de leur daïra, *Bouzeguène*, pour se rendre à *Azazga* ou à Tizi-Ouzou. *Béni Zikki* est longée par un axe routier traversant la majorité de ses agglomérations. Le transport assure, ainsi, le déplacement de la population du chef-lieu de daïra, *Bouzeguène*, jusqu'à l'agglomération la plus éloignée (*Agouni Filkane*) excepté l'agglomération de *Mansoura*. Celle-ci est située à la frontière de la commune de *Bouzeguène*. Le transport de ses habitants est assuré vers leur chef-lieu de daïra, *Bouzeguène*, mais pas vers celui de leur commune, *Béni Zikki*. Le transport ainsi organisé fait qu'elle est presque détachée de sa commune (carte 01).



Carte 01: Organisation du transport à l'intérieur et vers l'extérieur des communes dans la daïra de Bouzeguène

Source : ALIANE Ouahiba, 2014

2.2 Analyse des résultats de l'enquête sur l'attractivité du centre de Bouzeguène

L'analyse des résultats de l'enquête a montré que les raisons de déplacement des populations sont différentes d'une commune à l'autre (tableau 01) ; elles se partagent globalement entre l'attractivité, le besoin et la nécessité. Cette différence révèle un déséquilibre dans leur développement en matière de commerces et d'équipements. Les besoins des habitants d'Illoula-Oumalou se limitent à l'emploi, l'administration, la santé, la mobilité de convenance, les commerces, les visites familiales et la formation professionnelle. Ceux-ci sont partagés entre les trois communes de la daïra. Idjeur présente comme besoin en plus : le dentiste, la pharmacie, le vaccin antigrippal et l'achat du journal. Le transport n'étant pas assuré vers le chef-lieu de commune, les habitants de ses agglomérations secondaires préfèrent se rendre à Bouzeguène vers où le transport est assuré. L'escale signifie que les habitants rentrant d'Azazga viennent à Bouzeguène, où le transport

est disponible, pour se rendre à leur agglomération. Cela témoigne de la fluidité du transport Azazga-Bouzeguène et aussi de la fluidité du transport Bouzeguène- Idjeur. Les habitants de Béni-Zikki ont évoqué l'escale à 12%, du fait de l'inexistence d'une ligne direct Azazga-Béni-Zikki. L'achat du journal et le vétérinaire ont été évoqué à 1% chacun. Pour le premier, il ne se vend pas à Béni-Zikki, sauf si une personne se rend à Bouzeguène et en achète plusieurs pour les revendre sur place ; concernant le second, il n'existe pas également.

Tableau 01: Les raisons du déplacement vers Bouzeguène, par taux, pour les habitants des trois communes d'Illoula-Oumalou, Idjeur et Béni-Zikki

Services Communes	Illoula-Oumalou	Idjeur	Béni-Zikki
Travail	39%	17%	21%
Administration	30%	18%	13%
Santé	08%	15%	19%
Mobilité de convenance	07%	11%	12%
Commerce	06%	13%	16%
Visite familiale	05%	02%	04%
Formation professionnelle	05%	03%	—
Dentiste	—	08%	—
Vaccin antigrippal	—	03%	—
Pharmacie	—	01%	—
Acheter le journal	—	02%	1%
Escale	—	03%	12%
Vétérinaire	—	—	01%

Source: ALIANE Ouahiba, 2014

2.2.1 Bouzeguène un petit centre urbain et des emplois

Bouzeguène attire un certain nombre de fonctionnaire dans ses services publics ; mais le fait le plus marquant est le nombre de personnes travaillant dans le privé et dont beaucoup sont des femmes. Les femmes d'Illoula Oumalou, par exemple, travaillent plus dans des ateliers de couture ou comme vendeuses dans des magasins ou secrétaires dans des cabinets médicaux. Celles d'Idjeur ont, la plupart, ouvert leurs propres ateliers de couture et de confection de robes Kabyles. Réputée dans ce domaine, Bouzeguène attire de la clientèle de plusieurs coins du pays. La demande sur ce produit est très important localement, du fait que la robe kabyle représente leur tenue d'intérieur et des occasions. Elle est également portée à l'extérieur dans la région. Concernant la commune de Béni-Zikki, ce sont surtout les hommes qui travaillent à Bouzeguène et dont la plupart sont des maçons.

Tableau 02: Le domaine de travail à Bouzeguène des habitants des trois communes d'Illoula-Oumalou, Idjeur et Béni-Zikki

Communes	Chez l'état	Chez privé	Comme privé
Illoula Oumalou	43%	43%	13%
Idjeur	47%	29%	24%
Béni-Zikki	28,50%	28,50%	43%

Source : ALIANE Ouahiba

2.2.2 Azazga-Bouzeguène : une dualité de longue date

La population d'Illoula Oumalou interrogée ne semble pas trop satisfaite de ce centre de montagne où beaucoup de manques sont soulignés en comparaison avec Azazga, leur ancienne daïra. Les habitants justifient cela au fait que le centre de Bouzeguène est très exigu et la circulation automobile est très anarchique ; contrairement à Azazga qualifiée de spacieuse, aérée, organisée et où existent plus de moyens en matière d'équipements et de commerces... Le transport également est plus disponible vers Azazga en comparaison avec Bouzeguène et la route qui y mène est en meilleur état. Bien qu'Illoula Oumalou soit plus proche de Bouzeguène (09Km) par rapport à Azazga (28Km) sauf que la disponibilité du transport a raccourci la distance vers la seconde et l'a éloigné vers la première. Aussi il a été souvent mentionné la préférence du marché hebdomadaire (souk) d'Azazga, qui se tient chaque samedi, contrairement à celui de Bouzeguène qu'on juge très mal organisé et très exigu. En effet, le souk de Bouzeguène a mainte fois changé d'emplacement, contrairement à celui d'Azazga qui depuis toujours a pris une seule et même place. Comme le fait remarquer Mar Cote (1996), « Chaque espace rural a son souk, l'ensemble constitue un maillage qui organise le territoire national et établit à travers lui les flux de produits » attirant principalement les hommes. Ceux déclarant préférer Bouzeguène, ce sont la plupart des femmes jugeant que la courte distance est un facteur favorisant le déplacement. L'habitude et le sentiment d'appartenance à la même région : même accent, mêmes mœurs rendent les femmes plus attirées par Bouzeguène que par Azazga. Pour ceux déclarant qu'entre Azazga et Bouzeguène c'est pareil, ce sont les personnes se déplaçant là où elles ont affaire ou là où elles trouvent du travail. Elles déclarent souvent préférer 06⁵ Akbou), car il y a plus d'opportunités d'emploi jugeant cette région plus ouverte que celle de Tizi-Ouzou.

⁵06 est le terme exact employé par la population pour désigner la ville d'Akbou, wilaya de Bejaia.

Tableau 03: Préférence des habitants des trois communes d'Illoula Oumalou, Idjeur et Béni-Zikki entre venir à Bouzeguène ou aller vers Azazga

Communes	Bouzeguène	Azazga	Pareil
Illoula Oumalou	35%	42%	23%
Idjeur	40%	33%	27%
Béni-Zikki	37%	32%	31%

Source : ALIANE Ouahiba

La population d'Idjeur préfère à 40% Bouzeguène par rapport à Azazga (33%). Ceci relève du fait que son passage au rang de commune s'est fait directement sous l'égide de la daïra de Bouzeguène. Appartenant à la même confédération, Aït Idjeur, ses habitants semblent mieux accepter le fait qu'elle soit leur daïra de rattachement. Les hommes comme les femmes disent appartenir à la région et la proximité et la disponibilité des moyens de transport ont accentué ce sentiment. Ceux-ci semblent très satisfaits de ce centre qu'ils considèrent le leur ; en plus de la disponibilité de tous les moyens : commerces, équipements et différents services ne les obligeant pas à se rendre plus loin. Ceux disant préférer Azazga, ce sont la plupart des jeunes, manifestant un sentiment d'exclusion. Ils disent que les habitants de cette commune "détiennent le monopole de décision en ce qui concerne l'emplacement des arrêts de fourgons, les commerces..." Aussi ils disent "ne pas trop aimer appartenir à un chef lieu, le jugeant "pas trop digne de ce nom" et dépendant d'Azazga sur plusieurs plans." Ils disent : "qu'il est trop exigu, trop saturé, il y a trop de monde, le code de la route n'est pas respecté, les aires de stationnement sont absentes". Les personnes disant pareil, se déplacent uniquement par nécessité.

La population de Béni-Zikki préfère à 37% venir à Bouzeguène pour les mêmes raisons qu'Idjeur. La proximité et le sentiment d'appartenance à la région, mais aussi et surtout en raison du coût de transport qui se multiplie par plus de 2 en se rendant à Azazga. Ils jugent que la disponibilité de tous les moyens et services à Bouzeguène rend le déplacement à Azazga inutile. Les 32% préférant Azazga ont évoqué comme raison l'organisation, l'espace et les moyens qui y existent, qualifiée de grande ville en comparaison avec le centre de Bouzeguène. Les 31% déclarant pareil se partagent entre les femmes se déplaçant suivant le besoin, les pères de familles suivant le lieu de travail et les jeunes préférant 06 (Akbou), justifiant cela par la disponibilité de l'emploi ; ils disent que c'est une : "ville en plein essor économique et une zone industrielle".

2.3 Analyse des résultats de l'enquête mesurant la mobilité de la population de Bouzeguène

Bouzeguène entretient une relation très étroite avec son ancienne daïra, aussi forte que celle entretenue avec Tizi-Ouzou. Celle-ci n'est pas due uniquement à leur longue histoire administrative ; mais elle est du, également, à

l'importance d'*Azazga* aujourd'hui. 04% seulement des habitants se rendent à Alger. Cette attraction exercée par ces centres de différentes échelles administratives, nous

dévoile combien la distance à parcourir et le temps à investir jouent un rôle primordial dans la mobilité (tableau 04).

Tableau 04: Destinations de 100 personnes, par bus, de Bouzeguène

Destinations	Azazga	Tizi-Ouzou	Fréha (usine ENEL)	Alger	Yakourène	Mekla	Tizi-Rached
Taux	36%	36%	20%	04%	02%	01%	01%

Source : ALIANE Ouahiba

2.3.1 L'emploi : la raison principale de la mobilité

Les 60% de la population se déplaçant pour le travail révèlent un manque d'offre d'emploi au sein de la daïra. Les 15% concernant les étudiants révèlent que cette mobilité va se perpétuer dans le temps (lorsqu'ils deviendront actifs à leur tour) appelant à une amélioration des moyens de transport et du réseau routier pour faciliter les déplacements. Les 10% se rendant chez des médecins spécialistes, en révèlent un manque dans les spécialités médicales dans la région. 04% se déplacent pour des stages dans des écoles privées, en raison des spécialités non disponibles à *Bouzeguène*. 04% se déplacent pour la

mobilité de convenance. Comme le note A. Bourdin, (2007), « *La capacité de se déplacer permet de garder des liens avec des personnes qui n'habitent pas à proximité et de chercher ailleurs pour élargir les relations* ». 03% se déplacent dans l'objectif de faire des papiers (*Bouzeguène* faisait anciennement partie de la commune mixte du *haut Sébaou* et ne dispose pas de tribunal). 02% seulement représentent des lycéens du fait que deux lycées existent à *Bouzeguène*, dont un technicum. 01% se déplacent pour une visite familiale et le 01% représente une personne rentrant chez elle après avoir passé le week-end à *Bouzeguène*.

Tableau 05: Motifs des déplacements de 100 personnes, par bus de Bouzeguène

Objectifs	le travail	étudiants	médecins	stages	Convenance	papiers	lycéens	visite familiale	rentrer
Taux	60%	15%	10%	04%	04%	03%	02%	01%	01%

Source: ALIANE Ouahiba

2.3.2 Une fréquence de déplacement en étroite relation avec le motif

Les 58% se déplaçant chaque jour de la semaine, révèlent une mobilité pendulaire témoignant du maintien de cette population dans son territoire. Celle-ci bénéficie des offres de la ville tout en se fixant en montagne. 18% se déplacent moins fréquemment (une fois par hasard, pour besoin, ça dépend, rarement, 01fois/mois et 01 fois/03 mois). Il s'agit soit d'un déplacement chez des médecins spécialistes ou

pour des fins administratives, des visites familiales ou de la mobilité de convenance. Les 10% se déplaçant une fois par semaine, représentent une population qui fait des déplacements hebdomadaires, des étudiants et des personnes travaillant à Alger ou même à Tizi-Ouzou ayant la possibilité d'hébergement les libérant des déplacements quotidiens. Concernant les 09% se déplaçant deux fois, les 03% se déplaçant 03 fois et les 02% se déplaçant 04 fois par semaine, ce sont des personnes travaillant dans des secteurs dont le régime de travail est autre que quotidien.

Tableau 06: Fréquences de déplacements de 100 personnes, par bus de Bouzeguène.

Fréquences	Quotidiennement	une fois par hasard	une fois par semaine	deux fois par semaine	trois fois par semaine	Quatre fois par semaine
Taux	58%	18%	10%	09%	03%	02%

Source: ALIANE Ouahiba

3 CONCLUSION

L'analyse de la mobilité dans la daïra de *Bouzeguène* présentée plus haut nous a permis de mettre en exergue des facteurs jouant un rôle déterminants dans l'attractivité des

centres urbains de montagne. Cette dernière est fortement liée au mouvement de micro-urbanisation des milieux montagneux, un phénomène aidant à pallier au déséquilibre urbain-rural que connaissent nos régions.

La disponibilité du transport est l'un de ces facteurs. Celle-ci joue un rôle primordial dans la mobilité, encourageant ou non une destination. Il est ainsi nécessaire que les collectivités locales et les services concernés interviennent pour une meilleure gestion de ces lignes, d'une part. D'autre part, la proximité et l'attraction exercée par la ville d'Akbou sur la population de Bouzeguène, principalement les jeunes d'Illoula-Oumalou et de Béni-Zikki (les communes frontalières) appelle à une ouverture de la daïra de Bouzeguène, en réseau routier et en transport vers cette région. La création d'une station au sein de la daïra va non seulement regrouper tous les moyens de transport, pour libérer tous les espaces occupés par les arrêts au centre, mais va permettre également de créer de nouvelles destinations demandées par les populations locales, en dehors de celles convergeant vers le chef-lieu de wilaya.

L'attachement à un chef-lieu constitue également un de ces facteurs. Celui-ci est, à son tour, très en relation avec plusieurs autres facteurs. Citons la proximité et le sentiment d'appartenance qui est très présent dans l'esprit des populations. La proximité est un concept très large dans la réalité et le vécu des habitants. Il est en relation avec la disponibilité du transport, son coût, l'état des routes et la distance. Concernant le sentiment d'appartenance, celui-ci est très en relation avec l'histoire des régions, la qualité d'un centre et le pouvoir de décision des populations qui représentent un ensemble de facteurs favorisant ce sentiment. Ainsi la division administrative, à elle seule, ne suffit pas pour s'identifier à un territoire. En effet, les terres sont quasiment de propriété privée et dans l'optique de pallier aux conséquences que cela induit, les autorités locales sont appelées à une meilleure gestion, planification et réglementation de ces centres.

Le marché hebdomadaire ou le souk a également une importance capitale dans l'attractivité d'un centre. Leur valeur précieuse exige des autorités locales à y accorder de l'importance afin de les maintenir et de les faire subsister. Il est important de mentionner que *souk l'khamis* de la commune d'Illoula-Oumalou (se tenant chaque jeudi), est un exemple des souks qui ne se tiennent plus à présent.

Le développement des chefs-lieux de commune en services diminue du déplacement de la population au sein même de la daïra, comme l'a démontré notre enquête. Cela laisse déduire que ce n'est pas uniquement les centres de grandes importances qui exercent une attraction sur les populations ; mais ce sont plus ceux de petites importances qui les rejettent. Investir au sein même des chefs-lieux de commune est synonyme du maintien des populations dans leur terroir et de l'affaiblissement de l'attraction exercé par la ville.

La mobilité des populations de Bouzeguène, centre urbain de montagne émergeant du phénomène de micro-urbanisation, vers Azazga témoigne qu'elle n'arrive toujours pas à s'en détacher complètement en raison de la longue histoire administrative commune mais surtout en raison des offres d'emploi et d'un certain nombre de services qui font défaut à Bouzeguène, malgré son statut de chef-lieu de daïra. Doter les centres urbains de montagne et

leurs donner les mêmes opportunités que les anciens centres, partageant le même statut administratif, s'avère être plus que nécessaire.

REFERENCES

- [1] « L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question ». (2004), Sous la direction de J P LEVY et F. DUREAU, France, L'Harmattan, Collection Habitat et sociétés 411p.
- [2] Résultat du recensement général de la population et de l'habitat (R.G.P.H) de 2008.
- [3] HANOTEAU, A ; LETOURNEUX, A. « La Kabylie et les coutumes Kabyles », Seconde édition revue et augmenté Tome premier. Ed Bouchéne. 453P.
- [4] MAHE. A. (2000), « Histoire de la grande Kabylie XIX – XX SIECLES, Anthropologie historique du lien social dans les communautés villageoises », Ed Bouchéne, 458P.
- [5] V. BERDOULEY et O. SOUBEYRAN eds. (2000), « Milieu, colonisation et développement durable, perspectives géographiques sur l'aménagement. Paris, France, L'harmattan. 254 p
- [6] O. ANDAN, F. D'ARCIER, C. RAUX. (1994), « Mouvements, déplacement, transport : la mobilité quotidienne ». In encyclopédie d'économie spatiale. Sous la direction de J P. AURAY, A. BAILLY, P H. DERYCKE. J M. HURIOT. Paris, Economica. Pp 247-253.
- [7] J P. ORFEUIL. (1996), « L'évolution de la mobilité dans les années 80 », I.N.R.T.S. 17 p.
- [8] O. ANDAN, P. BONNEL, C. RAUX. (1988), « Les analyses des comportements de mobilité individuelle quotidienne ». Une synthèse bibliographique, laboratoire d'économie des transports. 62p.
- [9] H. BOUKERZAZA, S. ACHERARD. (2011), « La mobilité dans les montagnes littorales algériennes : Caractéristiques et organisation territoriale ». In Insanyat, revue Algérienne d'anthropologie et de sciences sociales «La montagne : populations et culture», Ed CRASC, P41-58.
- [10] « Mutations en Algérie, Essais de géographie sociale ». (1997), Départements de géographie humaine des universités d'Annaba et de Constantine (Algérie), centre de recherche sur les espaces et les sociétés (CRESO-UMR CNRS), Université de Caen, Ed Presses universitaires de Caen. 192P.
- [11] COTE Marc. (1996), L'Algérie, Edition Masson/Armand Colin, 253 P.
- [12] « Mobilité et écologie urbaine ». (2007), Sous la direction d'Alain Bourdin. Paris, France, Descartes et Cie. 284p.