

*Université Abderrahmane Mira de Bejaia  
Faculté des Sciences économique et gestion commercial  
Département Science économique*

# *Mémoire de Fin de Cycle*

*En vue d'obtention d'un diplôme de Master II, en économie*

*Transport*

## *Thème*

*Le transport collectif interurbain dans la cote  
est un secteur appelé à évoluer  
Cas : Souk El Tenine, Aokas, Tichy*

*Réalisé par :*

◆ *M<sup>elle</sup>: ARAR Wassila*

*Dirigé par :*

*Mme: MADANI Zoulikha*

*Les membres de jurys*

◆ *Mr, AKROUR M.S*

◆ *Mr, REDOUANE A*

*Année Universitaire : 2016 - 2017*

# **Sommaire**

## Sommaire

### Introduction générale

#### Chapitre 01 : cadre générale sur le transport e commun et la mobilité des personnes.

<b>Introduction générale.....</b>	<b>06</b>
<b>Introduction de chapitre.....</b>	<b>08</b>
<b>Section 01 : généralité sur le transport en commun.....</b>	<b>08</b>
1 : définition d'un système de transport.....	08
2 : définition de transport en commun.....	08
3 : historique du transport en commun.....	09
4 : les d'efférents types de transport en commun.....	10
5: Enjeux de transport en commun.....	13
3 : la congestion du transport en commun.....	15
<b>Section 02 : le transport en commun et le développement durable.....</b>	<b>15</b>
1 : définition de développement durable .....	15
2 : définition de transport durable .....	15
3 : aspect de développement durable.....	16
4 : participation de transport en commun au développement durable .....	18
<b>Section 03 : la mobilité et la congestion de transport en commun :.....</b>	<b>24</b>
1 : définition de la mobilité.....	24
2 : les échelles de la mobilité.....	26
<b>Chapitre 02 : demande et gestion de transport collectif interurbain dans la cote Est de ville de Bejaia.</b>	
<b>Introduction de chapitre.....</b>	<b>31</b>
<b>Section 01 : évolution des infrastructures de transport et leur relation avec le développement économique Algérien .....</b>	<b>31</b>
1 : La situation des infrastructures de transport .....	31

2 : Les politiques des infrastructures .....	32
3 : Le développement des infrastructures de transport.....	34
4 : rôle de l'Etat dans le Financement des infrastructures de transport.....	38
<b>Section 02 : aperçus générale sur la le transport collectif dans wilaya de Bejaia.....</b>	<b>40</b>
1 : cadre géographique de la wilaya de Bejaia.....	40
2 : répartition de la population sur le territoire de la wilaya de Bejaia.....	42
3 : répartition des entités économique et sociale.....	43
4 : évolution de réseau routier dans la wilaya de Bejaia.....	44
<b>Section 03 : le transport interurbain dans la cote Est de la willaya de Bejaia et son évolution cas (souk el tenine, Aokas ,Tichy).....</b>	<b>48</b>
3.1 : présentation de cote Est.....	48
3.2 : Evolution de la population dans la cote est de la wilaya de Bejaia.....	49
3.3 : Répartition de transport collectif dans la cote Est.....	50
3.4 : Le transport collectif interurbain dans la cote Est : .....	51
3.5 : Problèmes de Congestion : .....	53
3.6 : La gestion de transport interurbain dans la cote Est.....	55

### **CHAPITRE III: discussions des résultats et synthèse des données**

Introduction.....	56
1. Méthodologie de l'enquête.....	57
2. Traitement et analyse des résultats de l'enquête.....	58
Conclusion .....	73
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>74</b>

#### **Liste bibliographique**

#### **Liste des figures**

#### **Liste des cartes**

#### **Liste des tableaux**

#### **Les annexes**

## *Remerciements*

*Je remercie, Dieu, le tout puissant qui a enseigné l'Homme à ce qu'il ne savait pas et aussi de nous avoir donné la force et le courage afin d'accomplir ce modeste travail.*

*Tout d'abord, je tiens à remercier ma promotrice **Mme MADANI Zoulikha** pour sa qualité d'enseignement, pour le suivi qu'il m'a accordé au déroulement de ce projet, d'avoir dirigé ce travail et d'avoir veillé à son élaboration en ménageant aucunement son temps ses conseils.*

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

*Je tiens à remercier également les enquêtés pour leurs collaborations.*

# *Dédicaces*

*Je dédie ce modeste travail à MES chers*

*Parents, ma familles, mes amis(e) ainsi mes collègues de*

*Travail. Et tout qui m'ont Encouragés de prêt ou de loin*

*tout au long de ma carrière universitaire.*

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

*souad , sihem, mouna, linda, dahbia, mounia, bariza, billal,*

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

*oumoussa, mounia, Diidji*

## Liste des abréviations

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Liste des abréviations

**DD** : Développement Durable

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer

**TGV** : Train Grande Vitesse

**PIB** : Produit Intérieur Brute

**IMC** : l'indice de masse corporelle

**TEC** : Transport en Commun

**CNES** : Le Conseil National Economique et Social

**CW** : Chemin de Wilaya

**DTP** : Direction des Travaux Publique

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**DPSB** : La Direction de la Programmation et de Suivi Budgétaire de la wilaya de Bejaia

**DT** : Direction de Transport de la Wilaya



## Introduction générale

Selon un enceins proverbe, «**si le ventre a de quoi manger, c'est que les pieds ont bougé**».

Depuis la nuit des temps, l'homme a manifesté son besoin de voyager, d'abord sur terre, puis par mer et ensuite dans l'espace. Mais c'est avec la révolution industrielle et l'innovation de la machine à vapeur que le transport est devenu une activité essentielle pour tout les communautés, consistant a déplacer de la marchandise et des gens d'un point a un autre, cependant un système de transport comprend des infrastructures, des ressources énergétique, des véhicules et des systèmes d'exploitation. Il est souvent régi par des réglementations pour favoriser les échanges commerciaux.

L'homme d'aujourd'hui se déplace beaucoup et de plus en plus loin. Pourquoi ? Pour son travail ou ses études (ou ses formations de qualification), ses loisirs ou encore ses vacances. Sa mobilité est décomposer de plusieurs modes (marche a pied, cyclomoteur, véhicule particulier, transport ferroviaire, transport collectif). Chacun est doué d'une logique propre de la demande et de l'offre.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

A travers cette analyse nous nous intéressons au sujet de transport collectif interurbain dans la cote East de la wilaya de Bejaia (souk el tenine, aokas, tichy). Dans il est nécessaire d'orienter notre réflexion sur cette thématique, pour répondre a la question centrale suivante :

### **Pourquoi le secteur de transport collectif interurbain doit évoluer ?**

Compte-tenu de cette problématique primaire. Plusieurs question secondaire seront tout fois posés et mérite d'être soulevés a savoir.

- Quelle est la situation actuelle de transport collectif interurbain ?
- Quelles sont les défis et difficultés rencontrées par le secteur ?
- Est-ce que l'offre de transport collectif interurbain arrive t'il a satisfaire les besoins de déplacement de la population de la cote côtière de la wilaya de Bejaia ?

Pour une meilleure appréhension de l'étude et repense aux questions, les hypothèses suivantes seront appuyé :

- ❖ **Hypothèse 1** : la concentration des équipements socio-économiques dans la ville de Bejaia constitue un facteur décisif dans l'attractivité de la ville, conduisant à un accroissement important des flux de la mobilité vers celle-ci.
- ❖ **Hypothèse 2** : la prédominance de transport routier et l'insuffisance d'infrastructures entrave la mobilité des personnes.
- ❖ **Hypothèse 3** : l'offre de transport collectif interurbain reste incapable de satisfaire la demande des voyageurs en termes de quantité et de qualité.

Pour réaliser ce modeste travail, nous avons opté pour le plan suivant : dans le premier Chapitre nous allons d'abord présenter les différents approches de transport en commun et la mobilité, En deuxième lieu, nous décrirons les différentes enjeux et limites de transport en commun

Dans le second chapitre, il sera question d'évolution l'état des infrastructures de

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Chapitre 01 : Cadre général sur le transport en commun et la mobilité des personnes

### Section01 : Généralités sur le transport en commun

#### 1.1. Définition de transport

Le **transport** de quelque chose est le déplacement de celle-ci, objets, marchandises ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble, l'acheminement par pipe-line et le transport spatial. Le mode dépend également du type de véhicule ou d'infrastructure utilisé. Les moyens de transport peuvent inclure l'automobile, la moto, le scooter, la bicyclette, la trottinette, le bus, le métro, le tramway, le train, le camion, la marche à pied, l'ascenseur, l'hélicoptère, ou l'avion, etc. Le type de transport peut se caractériser par son appartenance au secteur public ou privé.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

En effet, le transport public regroupe tous les transports organisés pour le compte d'un tiers. Par exemple les taxis traditionnels sont un transport public, mais pas un transport en commun. La nuance reste cependant tenue puisqu'un taxi pourrait être arrêté dans le cadre d'un transport à la demande et être alors considéré comme un service de transport en commun.

#### 1.3. Historique des transports en commun

##### a) Le train

La première voie ferrée au monde fut construite en 1825 en Angleterre. C'est l'invention de la locomotive à vapeur qui a permis au transport ferroviaire de se développer. L'énergie qui alimentait ces locomotives provenait de la vapeur d'eau obtenue en la chauffant avec du charbon par exemple. A partir des années 1950, les locomotives diesel se développèrent, plus puissantes et plus rapides.

Au début des années 1970, le coût croissant du pétrole et la saturation du réseau français conduisent la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) à créer le TGV (Train Grande Vitesse) à traction électrique.

## b) La voiture

Depuis deux siècles, les voitures ont la même fonction d'usage : se déplacer vite et loin avec une très grande liberté de mouvements.

Les premières automobiles utilisaient la vapeur mais ce moyen de transport ne rencontra le succès qu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle avec l'invention des moteurs thermiques, dont le principe consiste à utiliser la chaleur dégagée par la combustion d'essence ou de gasoil.

De nos jours, et malgré l'essor qu'a connu l'utilisation de l'énergie électrique dans le domaine automobile, les moteurs thermiques sont les plus utilisés.

## c) L'avion

Grâce au perfectionnement des moteurs à vapeur et à combustion interne, les expériences effectuées sur des avions motorisés se multiplient à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Le 9 octobre 1890, l'ingénieur français Clément Ader décolle du sol (de 50 cm) sur une distance de quelques dizaines de mètres. Les 2 guerres mondiales permettent une évolution rapide des

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le bateau est un moyen de transport ancien : les premières pirogues creusées dans des troncs d'arbre datent de la préhistoire et se mouvaient à la force des bras.

Au 9<sup>e</sup> siècle, les Vikings naviguaient avec leurs drakkars équipés de voiles, se déplaçant donc avec la force du vent.

Le premier vapeur à hélices, le Napoléon, fut achevé en 1841 au Havre. Au 20<sup>e</sup> siècle, c'est la propulsion diesel qui l'emporte car elle s'avère plus performante. Pour répondre à une même fonction d'usage, transporter des personnes ou des marchandises en milieu aquatique ou marin, les bateaux ont beaucoup évolué.

## e) Le métro

Le métro fut créé au 19<sup>e</sup> siècle pour résoudre les problèmes de circulation des grandes villes. Aujourd'hui, c'est le moyen de transport urbain par excellence.

En 1863, le 1<sup>er</sup> métro fut inauguré à Londres, il fonctionnait à la vapeur malgré les problèmes d'aération.

En 1900, Paris inaugure sa 1<sup>ère</sup> ligne de métro et son réseau est électrique. En 1983, Lille fut la 1<sup>ère</sup> ville équipée d'un métro entièrement automatique (pas de conducteur).

## 1.4. Les différents types de transport en commun

Un mode de transport est, dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer d'un point A à un point B.

Il existe différents modes de transport, tel que la voiture, la motocyclette et vélocipède, qui sont des moyens de transport individuels. Il ya également les modes de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train, le taxi...et bien d'autres.

### 1.4.1. L'autobus :

L'autobus est le moyen de transport le plus couramment utilisé pour assurer les transports collectifs aussi bien en milieu urbain ou rural ; il constitue d'ailleurs la seule moyenne de transport collectif avec des modalités d'application selon l'intensité du trafic : minibus, bus à soufflet et télé bus en fonction des lignes et des moments de la journée ou de la semaine.

### 1.4.2. Le tramway (plus couramment appelé le tram)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Est un véhicule proposant un bruit et des vibrations réduites par rapport à un tramway ferré, ainsi que les couts d'investissement moindre, la plateforme étant plus simple, avec un seul rail de guidage. Il est indépendant des circulations routières et donc sans contrainte de longueur<sup>1</sup>.

### 1.4.3. Le trolleybus :

C'est une variante de l'autobus bien adaptée au milieu urbain ; il dépend de caténaire pour son alimentation en électricité. Ce véhicule original semble être un mélange parfait entre le tram et le bus, il possède la technique d'alimentation du premier et la souplesse d'exploitation du second. En effet, ce véhicule n'est pas prisonnier des rails, et suit un câble aérien d'où il prend son énergie.

<sup>1</sup> (JEONG-HWA AN, thèse de doctorat de l'université paris-Est, le choix d'un système de transport durable : analyse comparative des systèmes de transport guidé de surface, avril 2011. P33).

#### 1.4.4. Le métro :

C'est l'un des systèmes de transport en commun desservant une ville ou une agglomération. Souterrain ou sur un viaduc, destiné aux voyageurs avec une fréquence élevée de desserte, il constitue le meilleur moyen qui évite la congestion des grandes métropoles.

#### 1.4.5. Le bus :

Aussi appelé « car », est un moyen de transport routier pouvant accueillir confortablement plusieurs voyageurs pour de longues distances, notamment pour les liaisons interurbaines.

#### 1.4.6. Le téléphérique :

C'est un moyen de transport par câble aérien. Dans le langage commun, le téléphérique représente une remontée mécanique équipée de cabines de grandes capacités desservant généralement un sommet difficile d'accès, traversées de fleuve ou accès à des îles. Son coût est sensiblement inférieur aux autres systèmes de transport à haut débit.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

à savoir :

- **Motifs obligés** : il s'agit des déplacements effectués vers le lieu de travail et depuis le lieu de travail, auxquels il est nécessaire d'ajouter les déplacements du lieu de travail ou de résidence vers une destination d'affaires. Sont également inclus les déplacements liés à l'éducation, les déplacements vers une institution d'enseignement par des personnes qui y suivent une formation, quel que soit leur niveau d'étude. Ces déplacements s'effectuent à des horaires fixes, même s'il est difficile de savoir si cette tendance se poursuivra. Car, l'essor du travail à temps partiel pourrait modifier la donne dans certaines villes.
- **Achats** : C'est les déplacements vers n'importe quel magasin, quels qu'en soit la taille et le type de marchandises que l'on y vende, que l'on y achète.

- **Motifs privés** : Dans cette catégorie sont inclus les déplacements liés aux démarches administratives, aux visites des parents ou des amis et aux soins.
- **Loisirs et vacances** : déplacements effectués dans le but de se récréer et d'accomplir une activité sociale ou culturelle (forêts, plages, stade, cinéma, etc.).

#### 1.6. Limites et enjeux des transports en commun : -

La question de transport en commun fait aujourd'hui l'objet d'un intérêt grandissant dans les politiques d'aménagement.

Ce type de transport ayant des intérêts évidents, notamment d'ordre collectif. Cependant, un certains nombres de limites entrave la démocratisation de leurs usages.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Nous en dénombrons quatre principaux usages :

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

- Un usage confiné aux zones denses

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

important. Un frein, la majeure partie de la population est située dans les villes urbaines ou aux alentours, alors pourquoi cette obligation de densité ? Tout simplement parce que lorsque la densité bâtie diminue, la densité d'usagers potentiels baisse d'autant, réduisant ainsi le potentiel de fréquentation d'un arrêt de TC.

#### Structure radiales des réseaux :

Le concept de réseau englobe la totalité des installations, notamment les lignes aériennes, les câbles, les transformateurs et les appareils avec leurs moyens de contrôle et de sécurité, les interrupteurs, etc., nécessaires au transport et à la distribution de l'énergie électrique.

<sup>2</sup> MIRABEL François, REYMOND Mathias, 2013, *Economie des transports urbains*, collection "Repères" économie, 125p

### 1.6.2. Enjeux de transport en commun

L'un des principaux objectifs du développement de l'offre en transports collectifs est de faire émerger un compromis acceptable à l'*automobilisme* aujourd'hui dominant. Partant de là, les TC permettent de répondre à trois enjeux majeurs que sont : la transition énergétique des territoires, la question environnementale et la valorisation du paysage urbain.

#### A : La transition énergétique :

La hausse constante du prix du baril et le souhait de d'autonomie énergétique des pays demandent à réduire le plus rapidement possible la dépendance à la voiture. Une dépendance qui trouve par ailleurs des conséquences sociales négatives, notamment en ce qui concerne les ménages du périurbain. **Rapport sur le développement des infrastructures routiers, conseil national, économique et social)**

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

d'amenagement, cette solution etant vue comme un moyen de reduire le cout de des travaux plutôt que de valoriser le paysage urbain (en plus de la plus grande évolutivité du réseau créé). Le potentiel du bus en termes de valorisation paysagère est pourtant lui aussi élevé.

#### C : La question du développement durable :

Une autre solution a émergé ces dernières années en vue de répondre non seulement à la question de la transition énergétique mais aussi à celle de l'empreinte environnementale issue de l'usage automobile : la voiture électrique. Souvent brandie comme LA solution à tous nos problèmes bien qu'elle ne solutionne pas grand-chose (à des degrés variables cependant, selon différents facteurs) en dehors de la réduction du bruit émis (Cordier), cette solution est révélatrice de la difficulté des *cleantech* en général à résoudre les problèmes en profondeur sur ces questions (Ascher, 2010). La technologie est une chose, mais l'évolution des habitudes



reste fondamentale. Et sur ce point, la « mutualisation » des moyens de transports apparaît comme étant la réponse la plus adaptée aux enjeux précités<sup>3</sup>

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

---

<sup>3</sup> MIRABEL François, REYMOND Mathias, 2013, *Economie des transports urbains*, collection "Repères" économie, 126p

## Section 02 : Le transport en commun et le développement durable

Il est admis que le transport est une fonction horizontale qui affecte toutes les activités d'un pays. En effet, il joue un rôle moteur dans le développement économique et social et qu'à l'échelle régionale et mondiale, la performance d'un système de transport est de nos jours devenue déterminante dans les échanges commerciaux<sup>4</sup>

### 2.1. Définition de développement durable (DD)

Le développement durable (anglais : sustainable development, parfois traduit par développement soutenable) est une nouvelle conception de l'intérêt général, appliquée à la croissance économique et reconsidérée à l'échelle mondiale afin de prendre en compte les aspects environnementaux et sociaux d'une planète globalisée.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le développement durable est donc le « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. »<sup>5</sup>

### 2.2. Définition de transport durable :

Le centre Canadien pour un transport durable, leader sur ces réflexions, définit plus finement la notion de transport durable devant : « permettre de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre

<sup>4</sup> Rapport sur le développement de l'infrastructure routière, conseil national, économique et social

<sup>5</sup> Centre pour un transport durable, 1998, bulletin du transport durable n°1, [www.cstctd.org](http://www.cstctd.org) mars, p.2

celles-ci ; être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et appuyer une économie dynamique ; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit.»<sup>6</sup>

### **2.3. Les piliers de développement durable :**

Il repose sur trois dimensions majeures, à savoir :

#### **2.3.1. La dimension environnementale :** Il s'agit de préserver l'environnement :

Les ressources naturelles ne sont pas infinies. La faune, la flore, l'eau, l'air et les sols, indispensables à notre survie, sont en voie de dégradation. Ce constat de rareté et de finitude

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

#### **2.3.2. La dimension sociale :**

Il s'agit de favoriser la cohésion sociale. C'est la capacité de notre société à assurer le bien-être de tous ses citoyens. Ce bien-être se traduit par la possibilité pour tout un chacun, d'accéder, quel que soit son niveau de vie, aux besoins essentiels : alimentation, logement, santé, accès égal au travail, sécurité, éducation, droits de l'homme, culture et patrimoine, etc.

---

<sup>6</sup> (Rapport sur le développement de l'infrastructure routière, conseil national, économique et social)

- parmi les principaux enjeux sociaux :
- Instaurer une politique sociale avancée ;
- Garantir de bonnes conditions de travail ;
- Favoriser la formation, intéresser les salariés...
- Mettre en place une politique d'aide à la réinsertion (professionnelle et/ou personnelle) ;
- Développer des projets ciblés pour limiter les disparités : égalité Homme – Femme, nivellement des salaires, accessibilité pour tous ;
- Contribuer au bien-être de la société.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

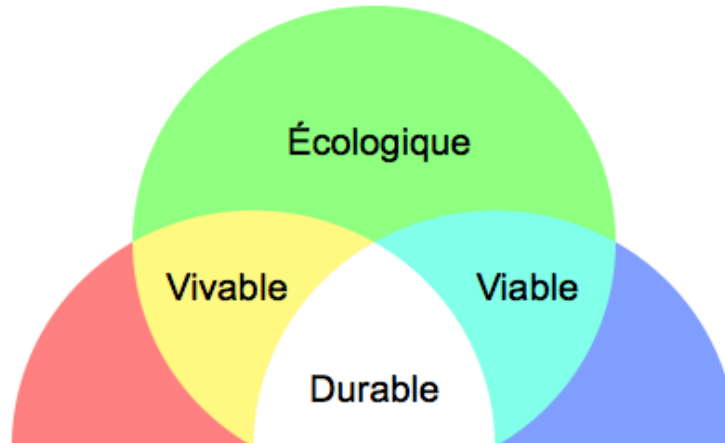
1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Ce plan dépend en particulier sur :

- Développer des pratiques commerciales innovantes et éthiques pour mieux répartir les bénéfices et les richesses. Ex : le commerce équitable, le microcrédit, le micro-don ;
- Répartir les richesses et les bénéfices de façon plus juste ;
- Intégrer le coût social et environnemental dans le prix des produits ;
- Chercher à développer le tissu économique local ;
- Economie circulaire : réduire, récupérer, recycler, réparer au lieu de produire ;
- Economie de la fonctionnalité : payer pour un service ou pour l'usage d'un bien au lieu du bien lui-même. Ex : auto-partage, habitat collectif, location de pneu aux kilomètres parcourus, vente de l'usage des photocopieurs et de leurs services...
- Consommation collaborative ou économie du partage, dont le principe repose sur la mutualisation des ressources (compétences, temps, argent, biens) à travers de

nouvelles formes d'échanges entre particuliers (partage, troc, échange, location) ainsi que les nouveaux styles de vie collaboratifs.

**Figure 01 :** Les trois piliers du développement durable



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**Figure 02 :** Détail des trois piliers de développement durable



Détail des piliers du développement durable

## 2.4. La participation du transport en commun au développement durable

Le développement durable subdivise souvent ce concept en trois pôles inter reliés ; environnement, sociale et économie. Le volet « durabilité » suggère un équilibre entre ces trois dimensions. Le volet « développement » est plus complexe à cerner, impliquant une amélioration de bien-être et du mode de vie, et donc une comparaison avec un état intérieur. Le développement durable s'inscrit par ailleurs dans une volonté d'équité et intergénérationnelle, ce qui implique de tenir compte de la pérennité des ressources consommées.

Les contributions du transport en commun au développement durable sont vastes et touchent une multitude d'aspects des pôles sociaux, environnementaux et économiques. Les recherches visant à documenter ces contributions font appel à une grande variété d'indicateurs. On en propose un survol ci-dessous.

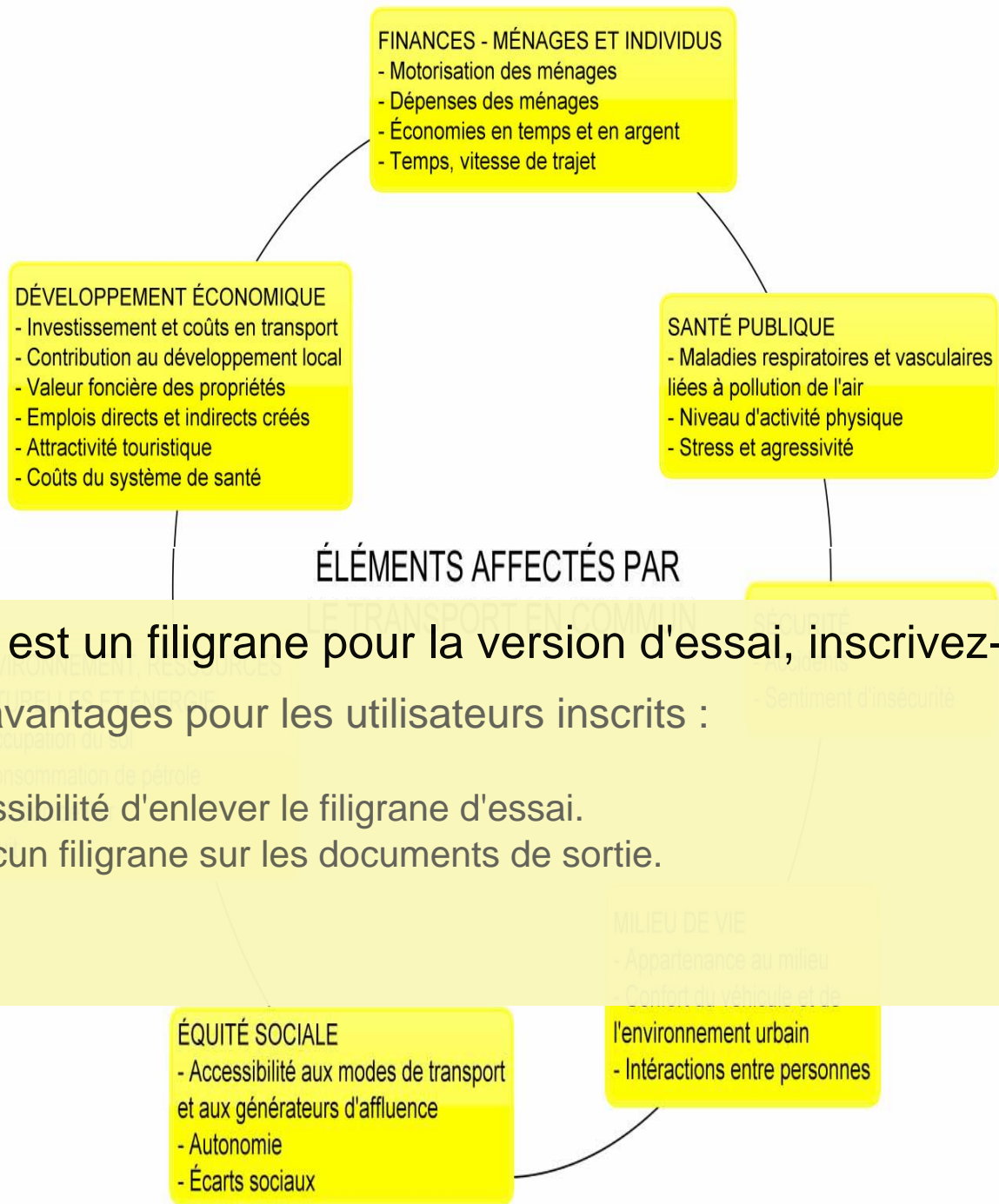
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

stress et d'agressivité, et augmentent le niveau d'activité physique. Aussi, la sécurité des passagers est accrue en transport en commun par rapport au véhicule particulier. Les transports en commun améliorent tout autant le milieu de vie, en offrant un environnement urbain confortable et en créant ainsi des espaces d'interaction entre les personnes et, par conséquent, en favorisant l'appartenance au milieu de vie. Enfin, l'accès et la proximité aux services de transport en commun permettent l'accessibilité aux services essentiels et aux activités touristiques, favorisant ainsi l'autonomie des individus et réduisant par le fait même les écarts sociaux.

La figure suivante résume les nombreuses contributions des sociétés de transport en commun au développement durable. Les indicateurs développés tenteront d'estimer et de quantifier ces contributions.



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**Figure03.** Schéma des éléments affectés par les sociétés de transport en commun

Il est aussi possible de regrouper ces apports sous les trois grands pôles du développement durable, soient : (1) Environnement, ressources et énergie ; (2) Économie globale et des ménages ; et (3). Société, santé publique, sécurité et équité.

#### **2.4.1. Économie globale et des ménages**

Concernant l'économie, les contributions au développement durable sont tant au niveau régional qu'individuel. Les indicateurs sont donc divisés en deux catégories : économie globale et des ménages.

La part du PIB consacrée au transport, la contribution au développement local, le nombre d'emplois directs et indirects créés par les sociétés de transport en commun, le nombre d'emplois créés par somme d'investissement en TEC par rapport au secteur automobile et le coût moyen par passager-kilomètre permettent d'estimer l'apport du transport en commun à la dynamique économique régionale. Dans le même ordre d'idées, il est

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

automobilistes.'

Finalement, l'offre de transport en commun peut influencer l'attractivité touristique d'une ville, favoriser la fréquentation de certains sites et mobiliser une part modale des participants qui assistent à un évènement touristique ponctuel.

#### **2.4.2. Environnement, ressources et énergie :**

En ce qui a trait aux impacts sur l'environnement, notamment sous l'angle de la quantification des ressources consommées et les polluants émis par le transport en commun, ils doivent être comparés avec ceux dépensés et émis par le secteur automobile. Il s'agit notamment de la quantité totale de carburant dépensé et la distance parcourue pour un litre de carburant, ainsi que les polluants atmosphériques émis (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, CO, COV, NO<sub>x</sub>,

<sup>7</sup> (GERARD DEAUDET, CATHERINE MORENCY, étude sur la contribution du transport en commun au développement durable, 2010 p 45



particules fines, SO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>). Plutôt que d'adopter un point de vue comparatif, il est possible d'exprimer ces apports du transport en commun en termes de quantité théorique de substances qui auraient été consommées ou émises par les usagers actuels du transport en commun s'ils utilisaient plutôt l'automobile. Ainsi, il est pertinent d'estimer la quantité de carburant, de rejets de polluants atmosphériques, de stationnements et de voies routières évités par le transport en commun. Aussi, l'angle considérant les impacts négatifs de la congestion routière est intéressant, comme la consommation supplémentaire de carburant et les émissions polluantes supplémentaires dues à la congestion.

En ce qui a trait particulièrement à l'utilisation de l'espace urbain par les transports, les indicateurs pertinents sont la part de la ville occupée par le réseau routier, la largeur d'emprise au sol équivalente au débit de personnes en transport en commun et le nombre de voies automobiles équivalent au débit de personnes en transport en commun.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

l'urgence pour un accident cardiovasculaire, quantité de décès par maladie cardiovasculaire et vasculaire cérébrale). De surcroît, plusieurs indicateurs permettent de représenter les journées de smog et de mauvaise qualité de l'air : le nombre de jours avec des symptômes respiratoires aigus, des symptômes d'asthme, une restriction d'activité physique et de mauvaise qualité de l'air selon l'indice de qualité de l'air. Aussi, des niveaux de stress et d'agressivité plus faibles sont des indicateurs liés à l'usage du transport en commun.<sup>8</sup>

De plus, les problèmes de santé publique reliés à l'obésité sont moins présents chez les personnes physiquement plus actives. Puisque le transport en commun favorise l'activité physique, phénomène estimable notamment par le décompte du nombre de pas faits par les usagers du TEC, la comparaison de l'indice de masse corporelle (IMC), de la tension

<sup>8</sup> (GERARD DEAUDET, CATHERINE MORENCY, étude sur la contribution du transport en commun au développement durable, 2010 p 46 ).

artérielle des usagers du TEC et du profil lipidique sanguin des usagers du TEC par rapport aux automobilistes devient pertinente.

En outre, la compilation des divers accidents et leur gravité des véhicules de TEC et automobiles indique le degré de sécurité d'un mode de transport. Ainsi, il est intéressant d'estimer le nombre annuel de personnes décédées ou blessées et dont la cause est directement associée à un accident en transport en commun et de le comparer avec ce nombre calculé pour un accident en automobile. La part des décès associés à un accident en transport en commun peut aussi être comparée avec les données d'accidents en automobile. De même, le nombre d'accidents impliquant un véhicule de TEC par passagers-km en TEC, est un des indicateurs du niveau de sécurité en TEC.

Ensuite, afin d'estimer le degré d'autonomie des personnes sans automobile, l'équité sociale et la réduction des écarts sociaux, l'accessibilité aux attraits touristiques et aux services essentiels par le TEC sera estimée en fonction des groupes minoritaires et à mobilité

**Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po**

desavantages).

**Les avantages pour les utilisateurs inscrits :**

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

l'automobile.

## Section 03 : La mobilité et la congestion de transport en commun :

### 3.1. Définition de la mobilité :

Le dictionnaire la rousse définit la mobilité comme « la *facilité à se mouvoir, à changer et à se déplacer* ».

MARIE MADLEINE Damien définit la mobilité « *déplacement de personne, on parle de la mobilité résidentielle, de travail (navette), de vacance* »<sup>1</sup>

PIERE Marlin et Françoise CHOAY, urbanistes, proposent une définition large de la mobilité. Elle correspond à la « proportion d'une population à se déplacer ». L'unité des déplacements est l'une des unités utilisée pour mesurer la mobilité des individus, elle peut être réalisées avec plusieurs mode de transports, elle correspond au mouvement d'une personne qui va d'un lieu à un autre pour un motif déterminé, comme par exemple un déplacement

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 3.2. Les composants de la mobilité

#### 3.2.1. Les spécificités de la demande transport

Dans une économie où la libre circulation des personnes est un droit fondamental, le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens. Il est donc important de comprendre les raisons profondes qui conduisent les gens à se déplacer et déterminent ainsi une demande de transport, cette demande dépend à la fois du prix de déplacement, du confort et de la sécurité.

---

<sup>9</sup> P MARIE MADLEINE Damien, dictionnaire de transport et de logistique 2eme édition DONUD Paris 2001-2005, p 331.

### 3.2.2. La mobilité des personnes

La mobilité fait partis des besoins de l'homme parmi les fondamentaux, la notion de la mobilité comme son nom l'indique, est mesurer en nombre de déplacements, c'est-à-dire de mouvements d'une personne d'une origine a une destination.

La mobilité peut être caractérisée par des éléments très divers à savoir :

- Le (ou les) mode (s) de transport utilisé(s) ;
- L'origine et la destination ;
- La durée ;
- L'horaire ;
- Le motif de déplacement.

➤ *Les déplacements réguliers* : Sont effectués pour se rendre de son domicile à son lieu de travail ou d'étude.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- **L'horaire** : les transports publics sont mieux adaptés aux déplacements massifs des heures de pointe, grâce à leur capacité élevée à des horaires adaptés.
- **Le revenu** : le choix de mode de transport s'effectue en fonction de la comparaison du revenu au coût des différents modes de transport. Ainsi, la marche à pied est le mode préconisé en cas d'insuffisance de moyens financiers. L'automobile étant moins chère que les transports publics.<sup>10</sup>
- **Le trajet** : les transports publics se prêtent bien dans les zones encombrées, en particulier dans les dessertes du centre des grandes villes, dans les

<sup>10</sup> CARL C., (2007), op.cit, p.41

grandes liaisons interurbaines, etc. Au contraire, l'automobile, par sa quasi\_ubiquité, se prête mieux aux déplacements en milieu rural, dans les petites villes, etc.

### 3.3. Les spécificités de l'offre de transport :

Les infrastructures de transport ont pour objet de faciliter les déplacements et d'améliorer l'accessibilité des personnes. Elles augmentent la capacité du système de transport et plus généralement l'offre de transports. La notion d'offre de transport est différente de l'offre d'un autre bien sur un autre marché. Les mécanismes habituels du marché pour un bien homogène consistent à confronter une offre et une demande pour déterminer le prix d'équilibre. L'offre est la relation entre le prix proposé et la quantité de bien que les producteurs sont prêts à mettre sur le marché à ce prix. Cependant, le service de transport n'est pas homogène. Elle prend des formes multiples. En reprenant la terminologie

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**Le niveau ou qualité de service** : correspond au service offert au consommateur final, il est caractérisé par le prix, la fréquence et la qualité du service. Dans l'organisation interne des opérateurs de ce niveau.

### 3.4. Les échelles de la mobilité :

Le questionnement sur les échelles vient de l'évolution des pratiques de mobilité et de la diversité des moyens qui lui sont d'édités. Cela implique qu'on les observe et qu'on les analyse avec les instruments appropriés. Les majorités des études menées sur la mobilité concernant les espaces urbains ou interurbains suscitent l'intérêt des géographes. Des urbanistes et des économistes, notamment dans les pays nord. Cela est partie du a

l'accélération de l'accroissement de la mobilité, et tous les problèmes qui ont découlent (problèmes de congestion, pollution, bruit, allongement des trajets, etc.).<sup>11</sup>

### 3.4.1 Les différentes approches sur les échelles de mobilité :

En mettant à part « les échelles urbaines classique allant du quartier à la ville dense », XAVIER GODARD pense que la mobilité peut se classées selon deux échelles spatiale et temporelle

- Les échelles du quartier : relevé de la marche à pied ou d'autres modes de proximité (vélo) ;
- Echelle de la ville ancienne dense : relevant des modes motorisés dont les TC ;
- Echelles de l'agglomération (intégrant les zones suburbaines et préurbaine) ;
- Echelles métropolitaines (associant plusieurs villes) ;
- Echelles régionale ou interrégionale qu'il appelée « métropolitaine » ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- Proximité : rayon de 15 minutes, permettant 2 allers retours dans la journée.
- Vie quotidienne, rayon de 30 minutes, permettant 1 aller-retour dans la journée.
- Vie quotidiennes métropolitaine, rayon de 1 heure.
- Déplacements non quotidiens, occasionnels, au-delà de 1 heure.

D'après l'auteur, comme les performances de vitesse des modes ne sont pas identiques et varient aussi selon la période, les territoires géographiques impliqués par cette typologie sont relatifs à ces paramètres au croisement de différents échelons. De même, le positionnement en fonction du centre de la ville principale peut éclater. Ainsi que la centralité elle-même. Cependant, le recours à une typologie des zones d'un espace métropolitain n'est pas pertinent pour ces échelles de la mobilité.

<sup>11</sup> (QUINET E. (1998). Op.cit. Paris. p.186).

<sup>12</sup> XAVIER GODARD, Querey M (2006), Thomas S. prospective mobilité et échelles de la métropolisation. Rapport de recherche Interts , Dre Paca.

Par ailleurs, il faut noter que la classification de Xavier Godard ne s'éloigne pas des classifications classiques qu'on retrouve, par exemple, chez Pierre Merlin. Celui-ci classe la mobilité selon deux échelles :

- ✓ Echelles temporelles qui se résument à
  - La mobilité saisonnière ;
  - La mobilité occasionnelle ;
  - La mobilité hebdomadaire et la mobilité quotidienne.

Ces échelles renvoient plus à des mobilités différentes qu'à une temporalité du déplacement ;

- ✓ Echelles spatiales qui s'exercent sur des espaces allant du continent au quartier, ou l'on distingue :
  - \_ La mobilité à l'échelle intercontinentale ;
  - \_ La mobilité à l'échelle interrégionale ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Tableau n° 01 : Type de mobilité spatiale :

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

**Source :** kaufmann V et J emelin C (2004). La mobilité une forme de capital permettant d'éviter les réversibilités socio-spatial P4.

Le mouvement cyclique selon cette hauteur est un déplacement avec intention de retour à court terme (aller-retour). Si le retour à court terme n'est pas envisagé, le déplacement alors est linéaire (origine- destination).<sup>13</sup>

Quant à la portée spatiale du déplacement, elle peut être interne au bassin de vie de domicile ou au contraire, impliquant un changement de bassin de vie. L'auteur explique les types de mobilité comme suit :

<sup>13</sup> kaufmann V et J emelin C (2004). La mobilité une forme de capital permettant d'éviter les réversibilités socio-spatial P4.

- La mobilité quotidienne, soit l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne ;
- Les voyages, soit l'ensemble des déplacements interrégionaux ou internationaux impliquant l'intention d'un retour à court terme ;
- La mobilité résidentielle, soit les changements de localisations résidentielles internes à un bassin de vie sans intention de retour à court terme ;
- La migration, entendue comme l'installation dans une autre région ou un pays sans intention de retour à court terme

### 3.4.2. Les contraintes de la mobilité :

Les contraintes à la mobilité sont toutes ces distances, physiques ou cognitives, qui limitent les interactions spatiales. Elles interagissent entre elles dans une logique systémique ou la distance entraîne un manque d'accessibilité et un sentiment d'enclavement. La

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- ✓ Les contraintes politiques regroupent toutes les décisions, individuelles ou collectives, qui influent sur la mobilité des personnes et des biens à toutes les échelles. Rentrent sous cette catégorie les projets d'ouverture (ou de fermeture) à d'autres espaces et les politiques d'aménagement qui en résultent.
- ✓ Les contraintes économiques concernent les difficultés individuelles liées principalement aux prix d'accès aux différents modes de transport. Elles concernent aussi les entraves collectives relatives aux coûts de réalisation et d'entretien des infrastructures.

En dehors de ces deux contraintes (politiques et économiques) qui peuvent être considérées comme éléments majeurs dans la restriction de la mobilité des personnes, d'autres contraintes peuvent être rajoutées à savoir : les contraintes techniques et énergétiques.

<sup>14</sup> YsguerH. Octobre. Enclavement des espaces ruraux approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyle. Thèse de Doctorat en géographie, université du havre (2009), p59



- ✓ Les contraintes techniques concernent l'organisation, la sécurité, la qualité et les moyens d'accès surtout pour les personnes à mobilité.
- ✓ Les contraintes énergétiques portent sur le prix des carburants et la politique énergétique d'un pays.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Chapitre II : la demande et gestion de transport collectif interurbain dans la cote Est de ville de Bejaia.

### Introduction de chapitre

Il est admis que le transport est une fonction horizontale qui affecte toutes les activités d'un pays parce qu'il joue un rôle moteur dans le développement économique et social et qu'à l'échelle régionale et mondiale, la performance du système de transport.

En Algérie, le réseau routier national assure à lui seul près de 90 % du volume des échanges des personnes, ce qui n'existe plus d'investissement dans le domaine d'infrastructure.

Malgré les efforts fournis par l'Etat en terme d'infrastructure, L'Algérie accuse un grand retard dans ce domaine ce qui se traduit par un coût économique et des conséquences

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 1 : La situation des infrastructures de transport :

#### 1.1 les infrastructures routiers

En matière d'infrastructure, L'Algérie Le Conseil National Economique et Social a mené de multiples réflexions et analyses sur les questions des infrastructures de communications à la faveur de saisines et d'auto-saisines se rapportant à l'Aménagement du Territoire et

L'Environnement et à la conjoncture économique et sociale du pays.

Les différentes productions ont à chaque fois attiré l'attention sur les infrastructures de transport terrestre et routier, en considérant que la route a un rôle éminemment stratégique tant au plan du développement économique et social que celui de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Le programme est Fortement marqué par :

- la saturation d'un grand nombre de sections situées sur des axes inter urbains ;
- l'accélération de la congestion routière en milieu urbain ;
- un nombre élevé d'accidents de la circulation.<sup>1</sup>

## 1.2. Le système de transport en Algérie : Aperçu général

L'étendue géographique de notre pays a créé une importance de déplacement des personnes dans tout le pays. Ce qui a contribué a une forte demande en terme de transport.

Le système de transport comprend l'ensemble des modes de transport : le transport ferroviaire, le transport maritime et le cabotage national le transport aérien et le transport routier.

Ce dernier, est le mode le plus utilisé aussi bien pour le transport des voyageurs que

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## 1.3 : Les politiques des infrastructures

### 1.3.1 : la stratégie sectorielle

Dans la perspective de la poursuite de la dynamique de croissance, impulsée et consolidée par les précédents programmes de développement engagés depuis 1999 et, basé sur les recommandations des schémas directeurs sectoriels 2005-2025 (routier, autoroutier, maritime et aéroportuaire), la stratégie du secteur des Travaux Publics vise la concrétisation des deux objectifs principaux :

- La préservation et la modernisation d'un patrimoine infrastructurel, de plus en plus important ;
- La réalisation, par des investissements ciblés, de nouveaux projets structurants pour répondre aux exigences du développement économique et social ;

<sup>1</sup> Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports 25eme session plénière Décembre 2004.)

### 1.3.2 : Objectifs visés par la politique sectorielle:

Les principaux objectifs arrêtés par le secteur des travaux publics dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie sectorielle sont:

- La réalisation d'un réseau routier moderne et structurant dans le cadre de la mise en œuvre des grandes options d'aménagement du territoire ;
- L'amélioration du niveau de service du réseau routier par des actions d'entretien et d'amélioration des conditions d'exploitation ;
- L'adaptation et le développement des infrastructures maritimes en fonction des besoins futurs ainsi que la création de nouvelles infrastructures pour le commerce, la pêche et le tourisme ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 1.4. Les principale réalisation en termes d'infrastructure routiers :

En 1999, L'Algérie disposait d'un patrimoine infrastructurel composé de :

- 104 000 km de routes dont 73 000 Km revêtues;
- 49 km autoroute Est-Ouest ;

Actuellement, le patrimoine actuellement se compose de :

- 123 000 km de routes dont 96 000 Km revêtues ;
- 1216 km autoroute Est-Ouest dont 1100 km livrés à la circulation ;
- 14 Tunnels totalisant un linéaire de 25 Km;

Le plan d'actions du secteur a connu depuis 1999 une nouvelle dynamique confortée par l'évolution des budgets alloués à travers les différents programmes initiés par son Excellence Le Président de la République Monsieur Abdelaziz Bouteflika. Cette dynamique s'est traduite par la livraison d'un important nombre d'infrastructures.

A ce titre, les efforts consentis depuis 1999 se sont traduits par :

- 1 167 km d'autoroutes ;
- 23 000 km de nouvelles routes ;
- 73 000 Km de routes (modernisation et entretien) ;
- 1 547 ouvrages d'arts sur RN et CW ;

**Parallèlement le secteur a entrepris un ensemble d'actions d'appui destinées à l'entretien routier, notamment :**

- Constructions de 499 Maisons cantonnières ;
- Mise en place de 15 parcs régionaux ;
- Acquisition de 636 Matériels pour les parcs régionaux ;
- Acquisition 2 690 unités de matériels pour l'entretien routier ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- 3 700 Km en matière de développement des infrastructures routières, créations nouvelles, dédoublement et modernisation ;
- 5 724 km en matière de sauvegarde du patrimoine routier, renforcement, renabilitation et entretien routier ;
- La construction et le confortement de 136 ouvrages d'art ;
- 46 opérations d'élimination de points noirs accident gènes ;

### 1.5.2. Programmes de développement des régions du Sud et des Hauts Plateaux

Un programme qui a été décidé par Son Excellence Monsieur le Président de la République :

- **En ce qui concerne le Sud :**

Le programme spécial de développement des régions du Sud est issu des recommandations du Schéma Directeur Routier et Autoroutier (2005-2025), dont les principes directeurs visent :

- La mise en œuvre d'une stratégie de développement dans un cadre cohérent et global par la réalisation d'axes structurants,
- La desserte progressive de tout le territoire,
- La mise à niveau du réseau routier notamment les axes structurants et le développement des liaisons principales (renforcement du maillage) et de routes frontalières pour le désenclavement et l'ouverture vers l'Afrique.

**La période 1999-2014** : Le programme concerne les wilayas d'Adrar, Laghouat, Biskra

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

➤ **En ce qui concerne les Hauts Plateaux :**

**Au titre de la période 1999-2014**, les wilayas des Hauts Plateaux ont également bénéficié d'un important programme ayant permis la réalisation de 21 154 km de sauvegarde du patrimoine routier, modernisation des RN et CW, extension de capacité (dédoublage et évitement), créations nouvelles et de 196 ouvrages d'art sur RN et CW.

Il est à noter également le lancement de la réalisation d'un linéaire de 102 Km de l'autoroute des hauts plateaux, entre Khenchela et Batna.

Ces programmes sud et hauts plateaux ont eu des retombées positives et ont permis l'amélioration des conditions de vie, puisque ils ont permis de désenclaver une partie de la population algérienne, lui permettant de bénéficier des amenées d'énergie électrique, de l'alimentation en eau potable et de la mise en valeur des terres agricoles.

- ✓ **Réalisation des liaisons autoroutières** : le schéma directeur routier autoroutier 2005- 2025, a identifié 24 liaisons autoroutières nord-sud qui permettront de relier les chefs lieu de wilaya et les ports :
- 07 Pénétrantes autoroutières ports/AEO pour un linéaire global de 350 km : **Béjaia** (100), Djendjen (110Km), Skikda (31 Km), Tenes (22 km/54 Km), Oran 08/26 Km), Mostaganem (66 Km), Ghazouet (13/41Km);
- 04 Pénétrantes autoroutières Chef-lieu de wilaya/AEO pour un linéaire de 146 km: Tizi-Ouzou (48 Km), Batna (20 Km/20 Km), Mascara (43 Km), Guelma (35 Km);
- Contournement autoroutier de Cherchell (17 Km) ;
- Pénétrante autoroutière 2ème rocade –VN Sidi Abdellah (06 Km)
- Pénétrante AEO (Maghnia) – Marsa Ben M’Hidi pour un linéaire de 60 Km ;

Tableau 1 : Schéma Directeur National des Infrastructures Routières Nord-Sud (SDIRN) - Classification des Infrastructures - 2005-2025

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : Direction travaux publique

➤ **Actions d'accompagnement :**

**En matière de réorganisation de l'entretien et promotion du service public routier :**

- La mise en place des Unités de Surveillance et d'intervention Routières (USIR), dont l'objectif est d'assurer une présence de proximité et une intervention immédiate pour le nettoyage et le rétablissement de la circulation routière en cas de situation difficile (accident de la circulation, obstacles sur chaussée, intempéries, etc...). Il y a lieu de relever que les USIR, mises en place récemment, prennent en charge les travaux de première urgence.
- La mise en place des Plans d'Organisation de la Viabilité Routière au niveau de l'ensemble des structures déconcentrées, pour faire face aux intempéries.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

surveillance et les interventions d'urgences.<sup>2</sup>

Un important programme répondant aux standards internationaux, est en cours de réalisation. Il concerne :

- 48 Gares de péage sur échangeurs ;
- 07 Gares de péage en pleine voie ;
- 22 Centres d'entretien et d'exploitation ;
- 71 Aires de repos;
- 43 Aires de service (05 sur échangeurs et 19 couples) ;

---

<sup>2</sup> À propos du rôle de l'État dans la mise en œuvre des infrastructures de transport et de communication en Algérie.



- Les équipements en section courante, portent principalement sur 1412 postes d'appel d'urgence, 154 Stations Radio FM, 154 Antennes pour radio d'exploitation, 1252 km de fibre optique, 1289 Caméras de surveillance, 146 Stations de recueil de données de trafic (soit 1752 boucles de détection de trafic), 63 Stations météo, 39 Panneaux à message variable d'information, 42 Panneaux à message variable d'accès.

### 1.6 : Rôle de l'Etat dans le Financement des infrastructures de transport :

Le développement des infrastructures est le plus efficace des moyens de stimuler l'économie, et la répartition des investissements correspondants constitue un facteur décisif pour le développement d'une région donnée. De ce fait, l'Etat est le seul agent pouvant supporter jusqu'à présent une part importante des dépenses d'infrastructure - les

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Dans ce qui suit, nous allons citer ces principaux modes de financement étant donné que le transport peut et doit jouer un rôle stratégique dans le processus de relance économique grâce à des actions concrètes et des incitations intégrant pleinement les objectifs assignés.

#### 1.6.1 : L'aide publique au développement

Constituée par les prêts nationaux ou étrangers, de source bilatérales et multilatérales, accordés généralement par des institutions financières internationales (Organismes des Nations Unies, Banque mondiale, autres fonds africains et arabes); les subventions multilatérales, l'Union Africaine, la Ligue Arabe, l'UMA, l'union européenne, etc.

#### 1.6.2 : Les ressources privées

De nombreux pays développés et émergent ont mis en place des structures de financement pérennes des infrastructures de transport avec l'ouverture de l'infrastructure à la

maîtrise d'œuvre et au financement du secteur privé. A titre d'exemple, le Gouvernement du Bangladesh a récemment créé un fonds pour le financement de la promotion des investissements, [Investment Promotion Financing Facility (IPFF)] qui doit permettre de financer des initiatives du secteur privé en matière de développement des infrastructures

### 1.6.3 : Le partenariat public-privé

Le partenariat public-privé est aussi une voie possible, parfois nécessaire, pour développer les infrastructures et les services manquants. A cet égard, développer les partenariats public-privés est un puissant levier pour aider l'État à progresser pour analyser des risques dans l'évaluation des projets. Le secteur privé apporte une série d'avantages généraux que l'on retrouve dans les infrastructures. Le recours au partenariat public-privé

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Section 02 : aperçus générale sur le transport collectif dans wilaya de Bejaia

### 1.2 : cadre géographique de la wilaya de Bejaia

#### 2.1.1. Présentation de la ville de Bejaia.

La ville Bejaia est une ville méditerranéenne, située au nord du pays dans la région de la Kabylie. La population résidante de la wilaya telle qu'évaluée lors du recensement de 31/12/2016 est de 965 150 résidents, alors que la ville de Bejaia dépasse 188 250 habitants

Grace à sa situation géographique, elle possède le plus important pôle industriel de la Région, notamment par la concentration de nombreuses industries, et la présence d'un des plus grands ports pétroliers et commerciaux du pays. Bejaia est également dotée d'un aéroport international.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



**Source :** Annuaire statistique (2016). Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaires de la wilaya de Bejaia (DPSB).

<sup>3</sup> Annuaire statistique (2016). Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaires de la wilaya de Bejaia (DPSB).

## 2.4 : L'Accessibilité dans la ville de Bejaia

La ville de Bejaia est desservie par tous les modes de transport terrestres (routier et ferroviaire), transport maritime, et transport aérien. Elle est équipée d'une gare routière, une gare maritime, une gare ferroviaire, ainsi d'un aéroport. Avec ces infrastructures de desserte proviennent de nombreux passagers et marchandises et permettent un bon fonctionnement de cette ville.

Avec son statut de chef-lieu de la wilaya, fait de cette ville un espace qu'on ne traverse pas. En effet, aucune route nationale ne la traverse, cependant on y arrive par trois routes nationales en l'occurrence la RN9 qui relie Bejaia à Sétif le long de la cote Est jusqu'à Souk- El-Tenine ou elle rejoint la RN43 qui l'allonge jusqu'à Jijel ; ainsi la RN24 qui relie Bejaia à Tizi-Ouzou puis Alger passant par la cote Ouest, c'est le parcours littoral; de plus la

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

de divers types de marchandises.

## 2.5 : Le réseau de transport routier dans la ville de Bejaia.

Le réseau de transport routier dans la ville de Bejaia occupe plus de 1/3 du réseau de transport routier de la wilaya de Bejaia avec une superficie inférieure à 1/4 de la superficie totale de la wilaya. Cette ville est traversée par un axe routier principal parallèle au littoral (RN9, RN12, RN24), il relie l'ensemble des communes entre elles et connecte la ville à deux wilayas de l'Est et de l'Ouest. La configuration du réseau de la voirie urbaine constitue des paramètres essentiels à la détermination des conditions de la circulation, en effet il est nécessaire de connaître la situation actuelle de la circulation afin de déterminer les principaux problèmes de circulations, notamment les carrefours les plus critiques.

## 2.6 : répartition de la population sur le territoire de la wilaya de Bejaia

La population de la wilaya de Bejaia se caractérise par une croissance constante, qui se répartit d'une manière homogène durant les dix dernières années.

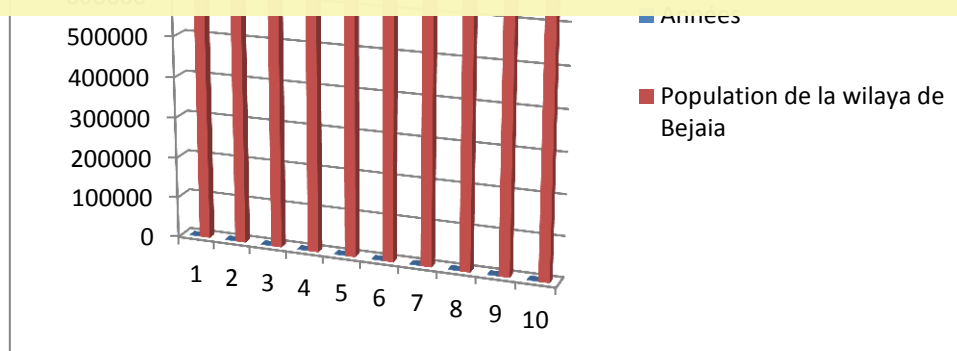
**Tableau n°02** : évolution de la wilaya de Bejaia

Années	Population de la wilaya de Bejaia
2007	904 219
2008	915 000
2009	924 280
2010	930 000
2011	935 200
2012	941 110
2013	947 100
2014	953 050
2015	959 100

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



**Source** : réaliser à partir des données fournies par la DT

## Commentaire

La wilaya de Bejaia compte 965 150 habitants a la fin de 2016, cette population est composée de 486 260 de sexe masculin et de 466 760 de sexe féminin, soit respectivement 51,98 %et 48 ,98%.

La densité dans la population dans la wilaya de Bejaia est estimée a 295,66 habitants / km<sup>2</sup> .la commun sidi aiche récence la plus grande densité de population au niveau de la wilaya avec 1868.31 habitants/km<sup>2</sup>. La commun de Bejaia vient en deuxième position avec une densité estimée à 1 546,18 habitants/km<sup>2</sup>. La commune de bni-ksila récence la plus faible avec une densité qui a estimée a 24,86 habitants/km<sup>2</sup>des annuaires statistiques de la Direction de la Programmation et de Suivi Budgétaire de la wilaya de Bejaia (DPSB).2016

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 3.1 : la situation des infrastructures dans la wilaya de Bejaia :

Selon les premiers responsables des travaux publics de la wilaya de Bejaia, ces infrastructures vont contribuer a la facilités et à l'améliorer l'accessibilité et réduire les embouteillages en particuliers sur tout a la rentré de ville et à l'intérieure de cette dernière. A cause de la saturation de parc automobile par apport au manque d'infrastructure.

Plusieurs projets sont prévus a la réalisation pour les années à venir tel que :

- La réalisation de dédoublement de la RN 09 entre souk el tenine et setif sur 37 km ;
- Liaison de la RN 12 au niveau d'Ibachirane à la RN 24 a Amtik ntafath
- Liaison de la RN 12 au niveau de Bir Slam à la RN à la RN 06 à Iriyahene ;

<sup>4</sup> Annuaires statistiques de la Direction de la Programmation et de Suivi Budgétaire de la wilaya de Bejaia (DPSB).2016.

- Liaison de la RN 26 au niveau de Guendouz à la RN 106 qui relie la wilaya de Bejaia et BBA sur 80 km ;
- La réalisation de dédoublement de la RN 26 entre El kseur et Sidi Aiche ;
- Evitement de route de ville d'Amizour ;

Ces quelques projets réalisés et en attente de réalisation, conjuguent la volonté des autorités d'améliorer l'accessibilité sur le territoire. Ainsi que le désenclavement des zones rurales dont l'offre des infrastructures reste insuffisante. Ce que nous allons aborder dans la section suivante.

Le réseau routier de la wilaya de Bejaia a connu une évolution remarquable qui a marqué une longueur de 3 283 durant ces dizaines d'années, soit une évolution de 10,32% ce dernier a connu également un essor des chemins de wilaya CW de 32,16%, une évolution de 6,32 de chemins communaux CC et une évolution de 8,25 des routes nationales RN.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 3.2 : Evolution et répartition du parc automobile par types.

La wilaya de Bejaia occupe la 5eme place du parc automobile national. Elle compte 253 441 véhicules à la fin de 2014. En espace de 4ans le parc automobile de la wilaya de Bejaia évolue d'environ 29%. Avec 56 965 nouveaux véhicules. Les véhicules individuels représentent environ 62% du nombre totale de l'automobile de cette wilaya.

Tableau n°03 : Evolution du parc automobile par types.

Types/Années	2007	2011	2015
Voiture	92 636	130 543	139 560
Camion	13 638	17 038	15 451
Camionnette	27 915	40 068	48 817
Autocar bus	3 842	4 705	4 949
Tracteur routier	3 272	4 648	4 572
Tracteur agricole	3 707	4 058	3 936
Véhicule spéciale	76	120	209
Remorque	5 853	7 370	7 488
Moto	439	633	1 642
Engin MTP	494	1 980	2 498
<b>Totale</b>	<b>151 872</b>	<b>212 163</b>	<b>229 122</b>

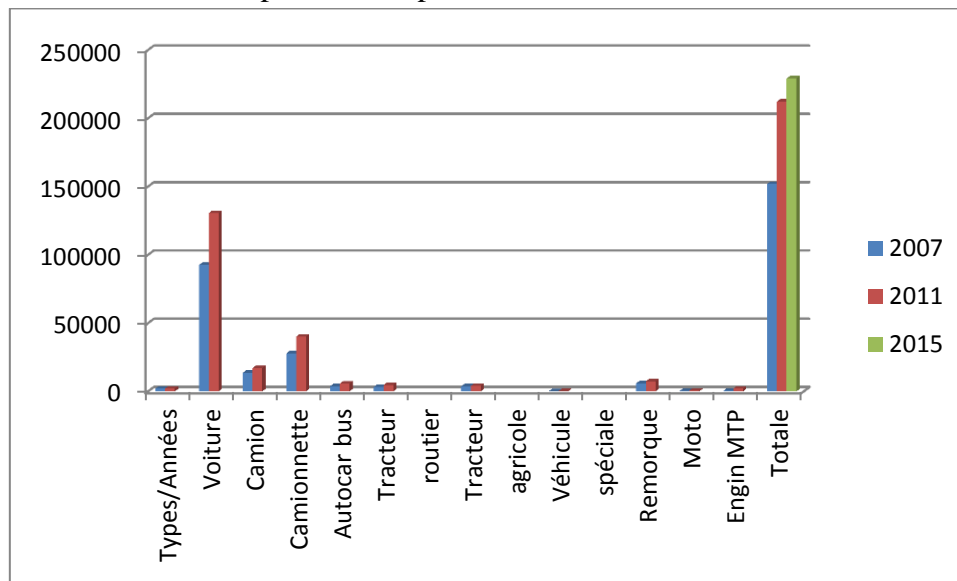
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Figure n°05 : Evolution et répartition du parc automobile



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

quantité.

### 3.3. Les activités du secteur de transport routier dans la wilaya de Bejaia :

Selon le rapport d'activités présenté par la direction de transport, lors de la session ordinaire de l'APW de Bejaia, consacrée à ce secteur en novembre 2016, il est retenu dans le cadre du quinquennat 2010/2014, la réalisation, entre autres, du dédoublement et de l'électrification de la ligne ferroviaire Bni-mansour Bejaia.

Ce projet comprendra la suppression des 98 passages d'une longueur de 88.8km ainsi que son électrification en 25 KV/50 Hz. Ce même rapport que l'appel d'offres pour la réalisation de ce projet sera lancé avant la fin

Un autre projet promoteur est tant attendu, concerne la réalisation d'une ligne téléphérique reliant le centre ville ( El Khmis ) au mont Gouraya qui recèle, de même nous

apprenons du même document que plusieurs étude sont lancés pour la réalisation d'une gare routière de type B à AKBOU

La réalisation de dix stations urbaines, ainsi qu'une étude de deux plans de circulations Bejaia et Akbou, en plus se secteur envisage de réaliser trois centres et circuits d'examen du permis de conduire, ils seront implantés respectivement à Bejaia, Akbou et Kharrata

Une étude de faisabilité d'un réseau de tramway pour l'agglomération de Bejaia et également inscrit au terme de quinquennat 2010/2014

Les travaux de réalisation de l'aménagement du carrefour dit des Quatre chemins qui est considéré comme le plus grand point générateur de trafic au niveau de la wilaya de Bejaia.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Section 03 : le transport interurbain dans la cote Est de la wilaya de Bejaia et son évolution cas (souk el tenine, Aokas ,Tichy)

### 3.1 : présentation de cote Est :

**La ville de Souk El Ténine** : est une ville côtière de petite Kabylie est située à 35 km à l'est de la ville de Bejaia, à 60 km à l'ouest de la ville de Jijel et à 75 km au nord-ouest de la ville de Sétif, installée au débouché de l'oued Agrion sur le littoral, au croisement des RN9 et RN43. L'agglomération est bâtie en plaine et s'étend sur le piémont des monts babors

Elle est composée des localités suivantes : Lota, Timiridjine, Ferdjoune, Village agricole du 8 mai 1945, Aït Boucherit, Djellal, Ighil Ichertiène, Chiba, Louasta, tiansrine, Ait ihmed, et Ahnou.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Outre son chef-lieu Aokas-ville, la commune d'Aokas est composée des localités suivantes : Aït Aïssa, Akkar, Mesbah, Tizi Djarmana, Allouane, Ansa, Tabellout, Tikherroubine, Amerzague, Tala Khaled, Laazib, Tidelsine, Iourarène, Tala Khelifa, Aguamoune, Tarmant I, Tarmant II, El Anser, Hersous

**La ville de tichy** : est une commune algérienne située dans la Wilaya de Béjaïa et la région de Petite Kabylie. Elle est une importante station balnéaire du littoral méditerranéen, connaissant une grande affluence touristique durant la saison estivale

La commune de Tichy est limitée par la mer Méditerranée au nord, la commune de Boukhelifa à l'ouest, les communes d'Aokas et de Tizi N'Berber à l'est et la commune d'Aït Tizi (dans la wilaya de Sétif) au sud.

<sup>5</sup> Achour Cheurfi, *Dictionnaire des localités algériennes*, Casbah Editions, Alger, 2011

Outre son chef-lieu Tichy-ville, la commune de Tichy est composée des localités suivantes : Izoumam, Tala Meloulte, Taourirt Ikhelafène, Taount, Boumeloul, Tagouba, Ikherbane, Tibizelt, Ighil Isly, Turkine, Amalou, El Mizab, Lemaâden, Cité Ben Saïd (Vaccaro), Tizi Ahmed, Leftel, Tikhribt, Berber, Ihaloufène, Tizi Khelaf, Boukherou, Mahoui, Taourirt Ifouzar, Boussoumar, Tahalket, Boukharoubène, Larbaa, Afalou (complexe touristique), Club hippique et Targa.<sup>6</sup>

### 3.2 : Evolution de la population dans la cote est de la wilaya de Bejaïa.

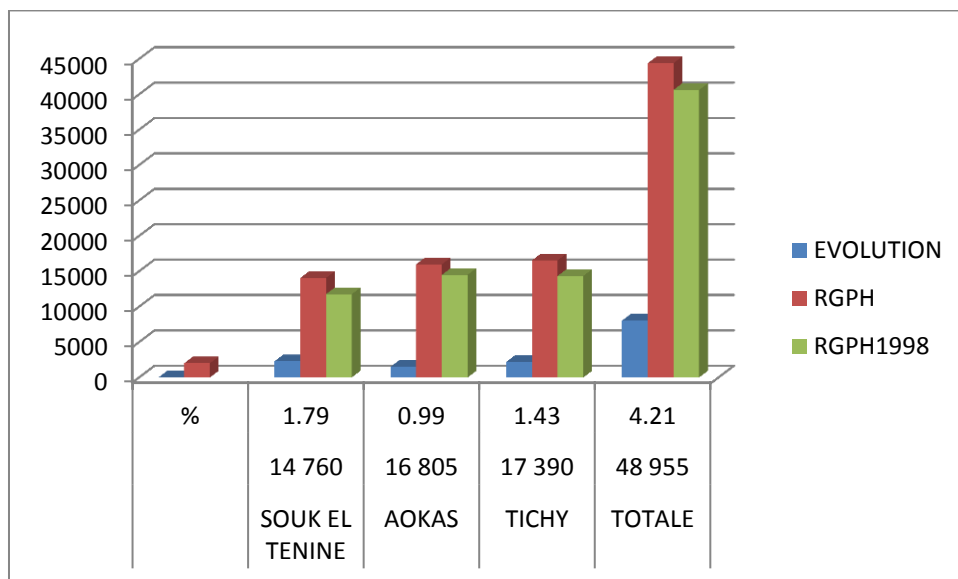
Tableau n°04 : la population de la cote Est de la wilaya de Bejaïa

Commune	Population 2015	T.A.A 1998/2008 %	EVOLUTION DE POPULATION	RGPH 2008	RGPH1998
TENINE	16 805	159	1 495	15 990	14 495
KOKAS	16 546	149	1 495	16 546	14 349
TOTAL	40 933	152	3 032	44 384	40 606

Source : les résultats des RGPH 1998/2008, DPSB W de Bejaia

<sup>6</sup> la consistance et les limites territoriales des communes », *Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire*, n° 67, 19 décembre 1984, p. 1562

Figure n° 06: population dans la cote est de la wilaya de Bejaïa 2008/2015



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 3.3 : Répartition de bus collectifs dans la cote

Tableau n° 05 : Les lignes de transport interurbain de la cote Est de Bejaia.

N°	Lieu d'origine	Lieu de destination	Nombre de ligne	Nombre de navette	Nombre de places	KM	Prix de ticket/ DZD
062028	Tichy	Bejaia	27	Chaque 10mn	35	18	30
062024	Aokas	Bejaia	39	Chaque 10mn	35	30	40
062047	Souk el tenine	Bejaia	30	Chaque 5mn	35	35	50

Source : Réaliser par nos soins à partir des données délivrées par la direction de transport de Bejaia

Le réseau de transport collectif interurbain qui assure la liaison entre la cote Est et la ville de Bejaia représente un nombre de 96 mini car, soit respectivement 27 de Tichy a Bejaia, 39 de Aokas a Bejaia et 30 min cars de souk el tenine Bejaia. Les horaires de passages sont de 5 à 10 minutes. Le nombre de place compris est de 35 pour chaque mini bus, et les trajets respectifs sont de 18, 30 et 35 Km. Les tarifs de chaque trajet varient entre 30, 40 et 50 Da.

### 3.4 : Le transport collectif interurbain dans la cote Est :

Le développement rapide du tissu urbain de l'agglomération de la cote Est de Bejaia a entraîné des besoins de déplacement de plus en plus important, et une mobilité aussi bien croissante que diversifié le développement de l'agglomération de la cote Est impose de rationaliser les déplacements, et de mieux canaliser les choix des usagers quant aux moyens

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

La fiche suivante démontre les principales caractéristiques de cet marque :

<b><u>CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES</u></b>	
<b>Catégorie</b>	<b>Autobus</b>
<b>Marque</b>	<b>Toyota</b>
<b>Nombre de places assises</b>	<b>30</b>
<b>Moteur (Cylindres)</b>	<b>6</b>
<b>Couple (Nm/rpm)</b>	<b>285 Nm à 2200 Tr/mn</b>
<b>Cylindrée (cm3)</b>	<b>4164</b>
<b>Puissance Dynamique (Ch)</b>	<b>130</b>
<b>Puissance Fiscale</b>	<b>14</b>

Carburant	Diesel
Boite de vitesses	Boite Manuelle
Nombres de rapports	5
Réservoir (Litres)	95
Longueur (mm)	6990
Largeur (mm)	2025
Hauteur (mm)	2445
Poids à vide (Kg)	3230
Poids Total en Charge(PTC) (Kg)	5670

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Toyota Coaster 30 Places+AC - Prix et Fiche Technique.

#### ✓ La demande de transport interurbain dans la cote Est :

Dans une économie où la libre circulation des personnes est un droit fondamental, le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens. Il est donc important de comprendre les raisons profondes qui conduisent les gens à se déplacer et déterminent ainsi les besoins de transport. Il apparaît que la mobilité des personnes suit des « lois » très stables. Ces lois sont très largement liées au mode de vie de la population ainsi qu'à l'organisation du territoire, à sa géographie ainsi qu'au type de développement des villes. S'il existe des marges de substituabilité possibles entre modes de transport, ces marges sont étroites et ne peuvent évoluer que très lentement.

Le transport urbain dans la cote Est de Bejaia est très important pour le bon fonctionnement de cette région. Les habitants de cette dernière utilisent souvent les transports collectifs pour différents motifs tel que le travail, les études, loisirs, achats...etc., bien que

l'analyse du système de transport inter urbain dans cette cote révèle de nombreux problèmes à savoir :

Congestion, encombrement, infrastructure, sécurité et qualité de service

### 3.4 : Problèmes de Congestion :

La congestion provoque un net allongement des temps de parcours, un engorgement des routes, plus long, et plus ressentie par les usagers.

Il est à noter que cette situation conduit à une dégradation des services avec une baisse des vitesses de déplacement qui résultent, notamment des embouteillages quotidiens et aux heures de pointes

Le réseau routier dans cette cote n'a pas connu de changement et de développement D'infrastructure depuis les dix dernières années. Cependant, ce dernier n'est plus adapté pour

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

*bleu* » qui consiste à organiser les transports en commun durant la saison estivale pleinement du littorale. Pour ce faire, la direction des transports a d'ores et déjà mis a la disposition des estivants des bus assurant des navettes au chef-lieu de la wilaya de Bejaia.

Concernant la cote Est , les transporteurs qui assurent les lignes interurbains, vers Tichy, Aokas et Souk el tenine et autres, doivent respecter leurs cartes d'horaires jusqu'à 12h00, à partir de laquelle ils peuvent transporter les estivants vers les plages de la cote est et cela tous les jours de la semaine sauf le vendredi et samedi. Les transporteurs peuvent travailler sur ces lignes et desservir les plages sur la cote toute la journée.

D'autre part, pour permettre une meilleure qualité de service aux usagers des transports en communs.

- ✓ Assurer les voyages vers les plages durant les weekends et les jours fériés.



Le secteur des transports est dans une situation peu reluisante du fait que la wilaya de Bejaia, constate le premier responsable du secteur, souffre d'un manque drastique en matière d'infrastructures tel que les routes, les arrêts de bus et la qualité de matériel, ce dernier reste toujours incapable de donner le confort et la satisfaction aux voyageurs

✓ **Problèmes des réseaux de voirie.**

L'analyse des réseaux des voiries urbaines et interurbaines dans la wilaya de Bejaia relève de nombreux Problèmes. Les réseaux principale de la voirie interurbain RN 09 sont notamment congestionnés, Saturés et males entretenus. Des chaussés et trottoirs sont abandonnés et ravinés par les pluies et les divers travaux. Ce qui entravant la circulation automobile.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- Le respect de conditions d'hygiène au sein de bus
- Le respect de tenus des transporteurs et les receveurs
- Le respect des horaires de travail
- Le respect de nombre de passages autorisés par chaque bus
- Le respect des l'itinéraire de chaque ligne
- Assurer la sécurité des passages

### 3.5 : la gestion de transport interurbain dans la cote Est

Un système de transport est généralement décomposé en plusieurs modes (marche a pied, cyclomoteur, véhicules particuliers, transport collectifs.) chacun a une gestion propre a suivre pour aboutir au bon fonctionnement.

### 3.5.1 : Présentation de l'organisme de transport interurbain de la wilaya de Bejaïa :

#### La direction de transport (DT)

La direction de transport est un organisme qui s'occupe de la gestion des transports sous les directifs du Ministère des Transport sous forme de décrets, lois, instructions, et articles. Elle a pour objet de gérer et contrôler toutes les opérations de transport au sein de la wilaya.

Organisation de du bureau de transport :

❖ Les services des transports terrestres qui contiennent :

- ✓ Bureau du transport terrestre des voyageurs
- ✓ Bureau du transport terrestre des marchandises

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- Assume vis-vis du ministre une fonction de conseil ;
- Elabore la réglementation ainsi que le suivi des décisions politique
- Assure la représentation du département dans des commissions, organismes ou associations en relation avec les transports publics
- Assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services des transports publics ou privés
- Assure l'élaboration, l'application et le suivi de la législation nationale et internationale en matière d'accès au marché des transports ;
- Analyser et exploiter les statistiques liées aux services : nombre de lignes exploitées, de véhicule, etc.
- Veiller sur un bon fonctionnement de réseau de transport et collectes des statistique en matière d'accidents de circulation.

## Chapitre III :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### Introduction du chapitre

Afin d'apporter quelques éléments de réponses concernant, le transport collectif interurbain, la situation des infrastructures, et le comportement des individus résidant la cote Est de la wilaya de Bejaia.

Nous avons organisé ce chapitre en deux parties :

La première partie sera consacrée à la présentation méthodologique de notre enquête et la seconde au traitement et à l'analyse des résultats.

### Section 1 : Méthodologie et présentation de l'enquête.

Pour la confirmation des hypothèses de notre problématique, nous avons réalisé une enquête de terrain basée essentiellement sur un questionnaire destiné aux utilisateurs de

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

#### 1.2. : Les objectifs visés par cette enquête.

L'élaboration de ce questionnaire vise à comprendre les points suivants :

- Démonstration de la situation de transport interurbain dans la cote Est ainsi que les problèmes survenus lors de l'utilisation de ce dernier ;
- Les raisons des déplacements
- Le choix modal de transport collectif interurbain
- Problèmes majeurs rencontrés quotidiennement par les utilisateurs de transport collectif interurbain notamment dans la saison estival.
- Proposition de solutions.

### 1.3. La population ciblée et l'échantillonnage :

Concernant la population ciblée par cette enquête, il s'agit notamment des utilisateurs de transport de transport collectifs interurbain qui résident la cote Est de Bejaïa, Souk el tenine, Aokas et Tichy. Dont l'échantillon est d'un nombre de 99 personnes entre hommes et femmes.

### 1.4. Elaboration de questions de l'enquête :

Afin d'évaluer le transport collectif interurbain en terme de qualité et de quantité dans la cote Est nous avons repartis notre questionnaire en 3trois parties.

- ✓ Le première axe est réservé a l'identification des enquêtés (utilisateurs de transport collectif)
- ✓ Le deuxième axe consacré pour le choix modal

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

informations.

Notre enquête s'est déroulée sur une période de 55 jours qui a été réservée à la réalisation et distribution du questionnaire. Nous avons pu administrer un nombre de 99 questionnaires. L'opération de collecte des informations des personnes utilisant le transport interurbain, nous a permis de récupérer 99 questionnaires, soit 100% de notre échantillon visé.

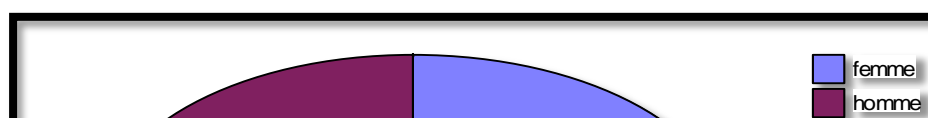
## Section 2 : Traitement et analyse des données de l'enquête.

Nous essayons dans cette partie de présenter dans un premier temps les données recueillies dans notre enquête de terrain et ensuite de procéder à leurs traitements, et analyses. Nous avons utilisé pour cet objectif le logiciel de traitement des données SPHYNX qui nous a permis de représenter graphiquement les données statistiques de notre échantillon.

### 2.1. Identification des enquêtés.

D'après l'enquête, 52 % des personnes sont de sexe féminin et 47 % sont de sexe masculin

Figure n°07: Répartition de l'échantillon par sexe.



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

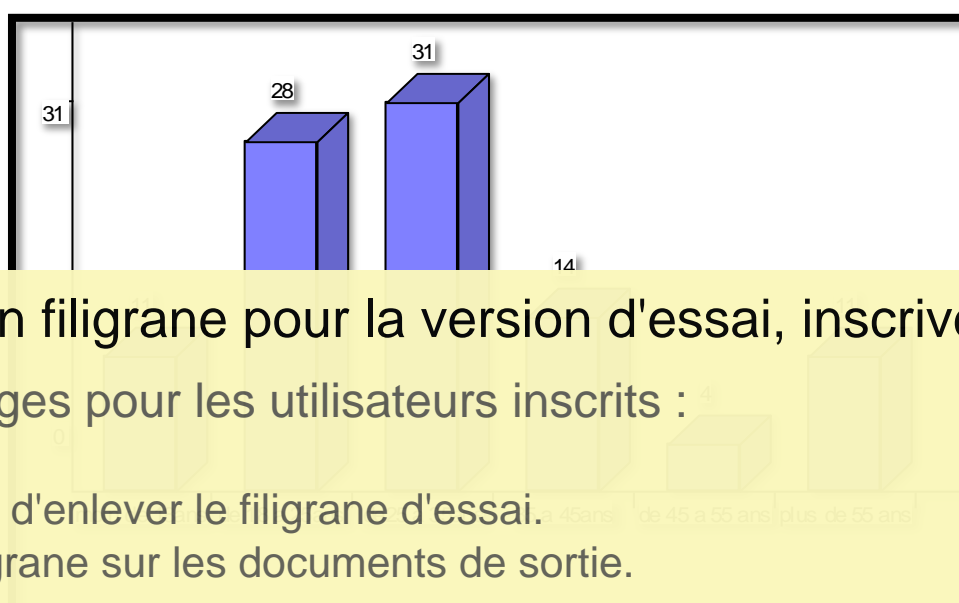
1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017).

## 2.2 : Répartition des enquêtés par tranche d'âge.

Concernant l'âge des enquêtés, la grande part de notre échantillon (31,3%) ont un âge entre 25 à 35 ans, suivi par (28,3)% des personnes dont l'âge est entre 18 à 25 ans. Par ailleurs, la plus faible part de notre échantillon a enregistré 04% des personnes qui ont un âge de 45 a 55ans, (voire la figure n°08).

**Figure n° 08:** Répartition des enquêtés par tranche d'âge.



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017).

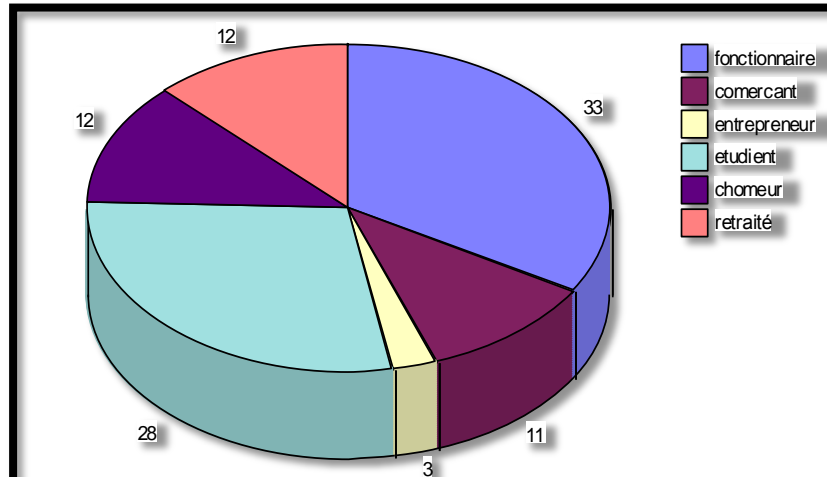
**Tableau n°06 :** la tranche d'âge des enquêtés

Age	N° repense	Fréquence %
Moins de 18 ans	11	11,1%
De 18 a 25 ans	28	28,3%
De 25 a 35 ans	31	31%
De 35 a 45 ans	14	14%
De 45 a 55 ans	04	04%
Plus de 55 ans	11	11%
<b>totale</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017).

### 2.3. La catégorie professionnelle

Figure n° 09 : Catégorie professionnelle de notre échantillon :



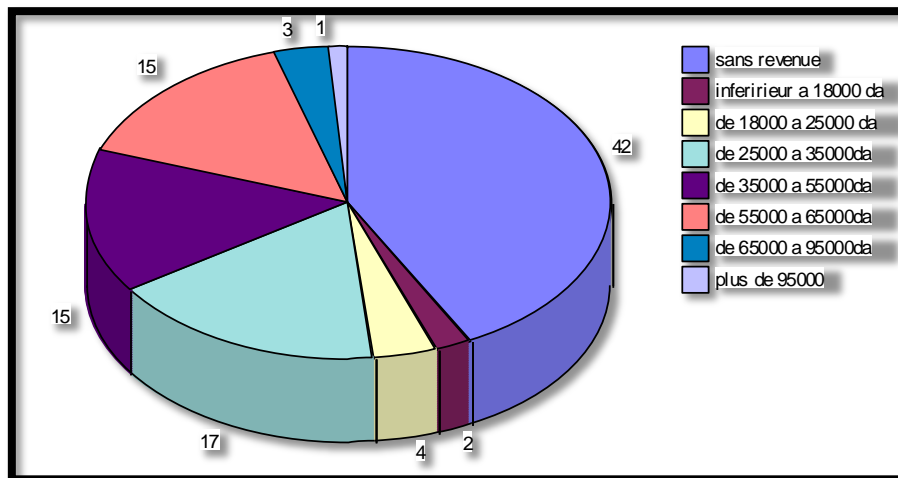
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

#### 2.4. Le revenu mensuel :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
  2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- Les voyageurs ont pas de revenu, soit la plus part de notre échantillon ont un revenu allant de 25 000 DA à 35 000 DA, tandis que les deux faibles part de notre échantillon ont un revenu plus de 95 000 DA et inférieure à 18 000DA, soit des pourcentages respectives 1 % et 2% (voir la figure n° 10 ). On remarque que, la plus part des personnes de notre échantillon sont sans revenu, cela veut dire que ce pourcentage réside sur les étudiants.

Figure n°10 : Le revenu mensuel de notre échantillon :



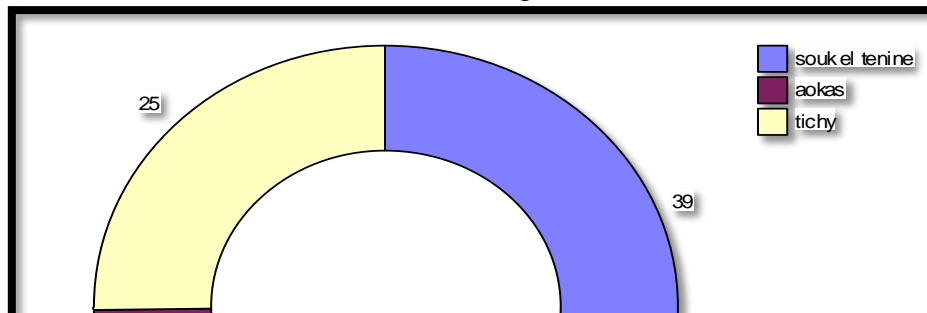
Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017).



## 2.5. L'appartenance des individus interrogés :

Dans notre cas de figure n° , 39,4 % des individus interrogés resident dans la commune de souk el tenine, 35,4 % appartiens a la commune d'Aokas , passant au nombre de voyageurs questionnés au niveau de la commune de Tichy qui represent 25,3%.

Figure n°11 :Les communes des individus intérogés



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

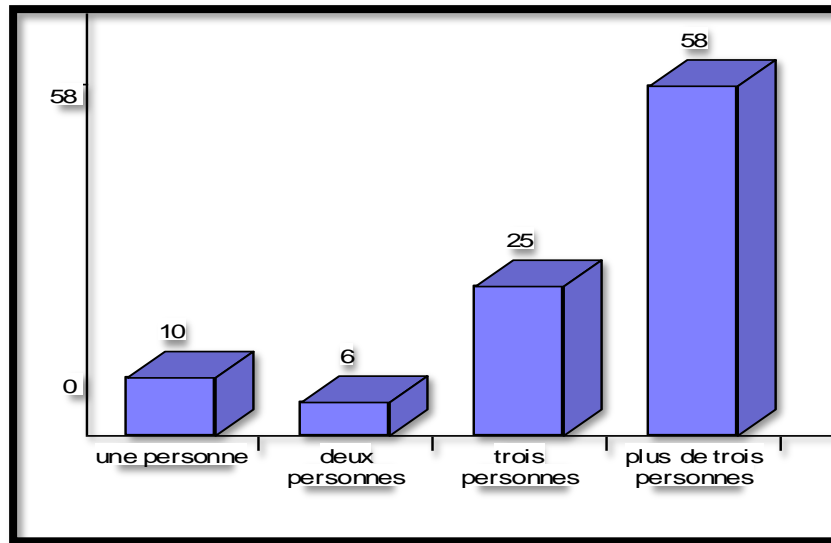
1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

## 2.6. membres de personnes par ménage

D'après le resultat de l'enquête 58% de notre echantillon le nombre de personnes par menage est constitué de plus de 4 personnes, (CF. figure n°12 ) 25,3% et 10.1% des utilisateurs de transport interurbain enquités sont composés respectivement 3 et une personne. 6,1 % representent les utilisateurs ayont 2 personnes

Figure n° 12 : la composition familiale des personnes enquêtés



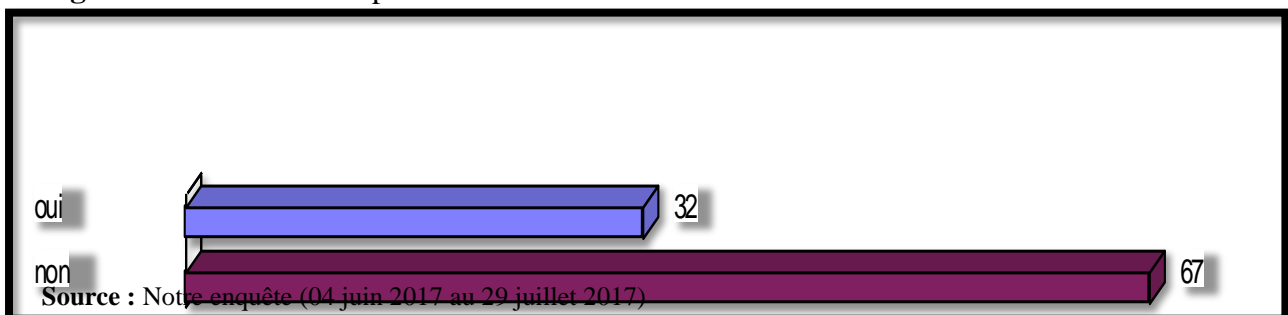
Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

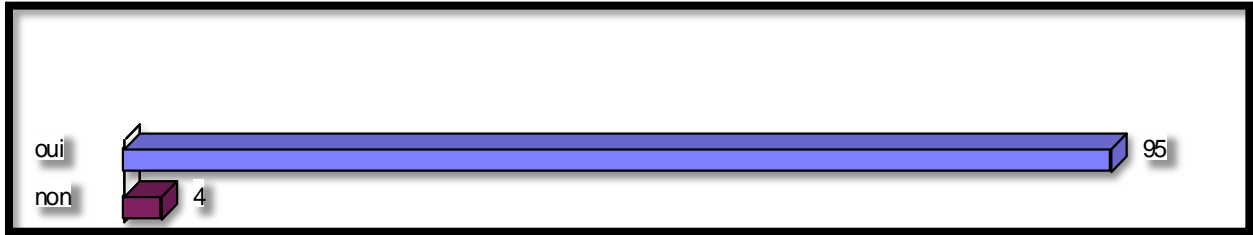
Figure n° 12: nombre de personnes véhiculés



## 2.8. Le choix modal:

A travers les résultats obtenus dans l'enquête, 95% des enquêtés utilisent le transport en commun par bus, sachant que 32,3% utilisent les deux modes au même temps, 4,3 % utilisent jamais le transport en commun ils préfèrent plutôt leur véhicule

Figure 13: le choix de transport collectifs



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

## 2.9. Les motifs de déplacements selon le nombre de personnes enquêtés :

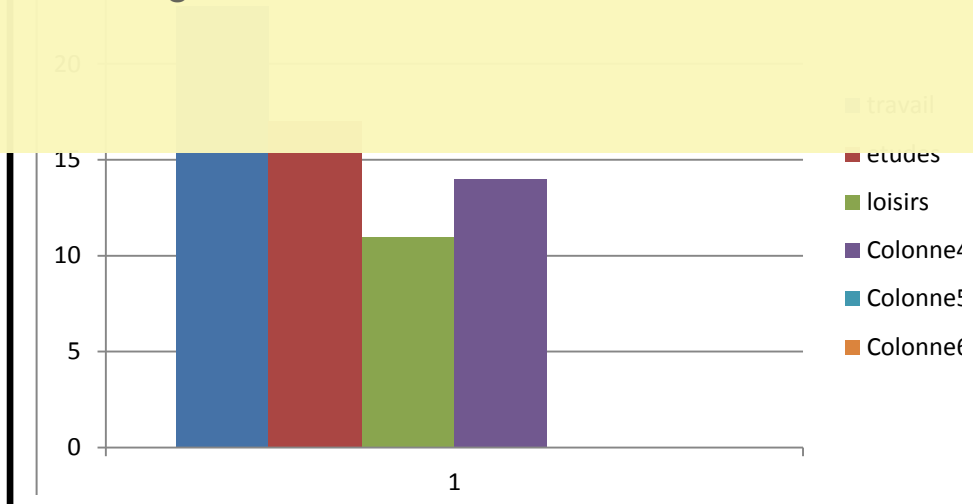
Concernant les motifs de déplacements, nous pouvons constater que la plupart des enquêtés se déplacent beaucoup plus pour raisons divers et pour le travail, avec des pourcentages respectifs de 33% et 23,2% tandis que la plus faible part de ces enquêtés sont

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

Figure n°14 Les motifs de déplacements selon le nombre de personnes enquêtés

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

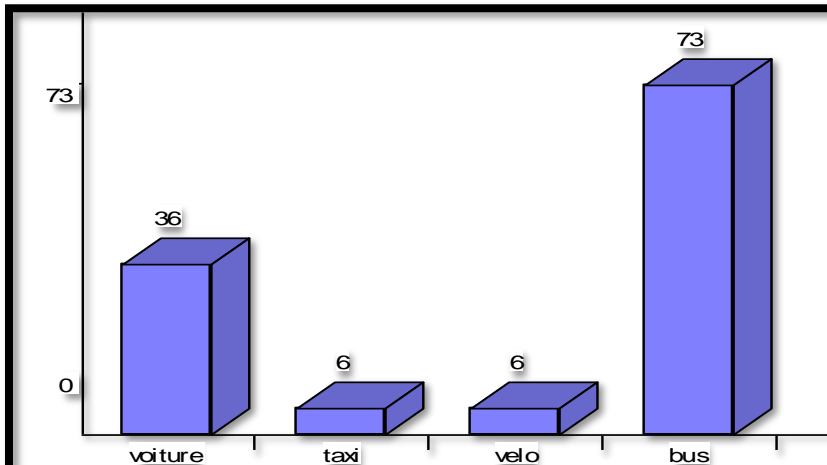


Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

D'après notre enquête sur terrain on constate que la plus part des enquêtés utilisent le bus d'une façon quotidienne avec un pourcentage de 73,3%, Cela reflète leurs choix de ce mode de déplacement part apport aux moyens qu'ils disposent, 36,3% de cet échantillon dispose une voiture ce qui exprime leurs choix, la plus faible part de ces enquêtés sont ceux

qui se déplacent pour par taxi et vélo soit un pourcentage de 6% chacun. Ces chiffres permettent de relever l'importance du bus dans les déplacements de la population.

**Figure n°15** : le moyen de transport le plus utilisés par les enquêtés



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour enlever le filigrane.  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

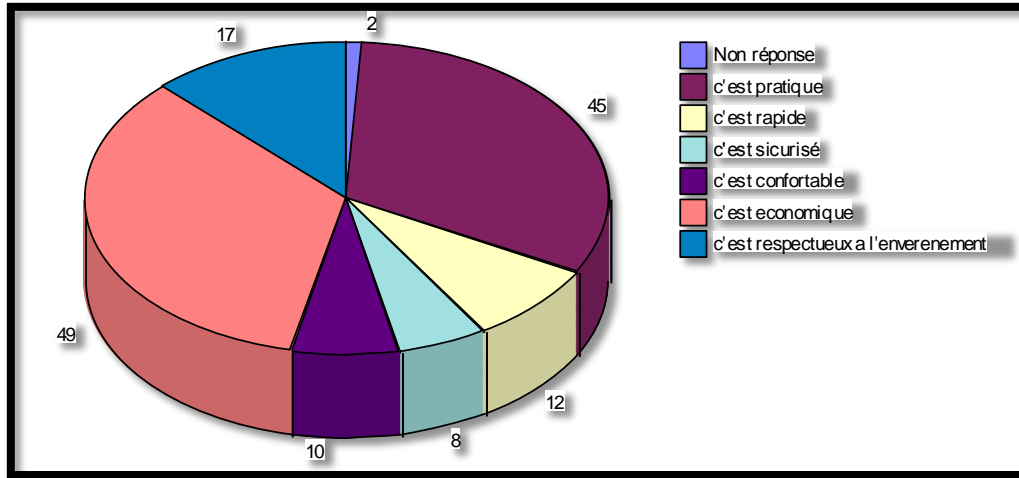
2.10. La préférence de transport collectif par la population enquêtée :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

La population enquêtée est classée en deux catégories. La première catégorie est celle des usagers qui considèrent que les tarifs sont réduits par rapport aux coûts de la voiture (le coût de l'usage de la voiture est important), en deuxième catégorie qui représente 46% des usagers de transport en commun interurbain qui expriment leurs choix par rapport à la pratique de ce mode, 17% de la population exprime

leurs choix comme un mode qui est le plus respectueux pour l'environnement, une faible partie ont exprimés leurs préférences par rapport à la sécurité, rapidité et le confort respectivement les taux suivants : 8%, 12% et 10%, 2% ne donnent pas de réponses.

Figure n°16 : La préférence de transport collectif par la population enquêtée



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

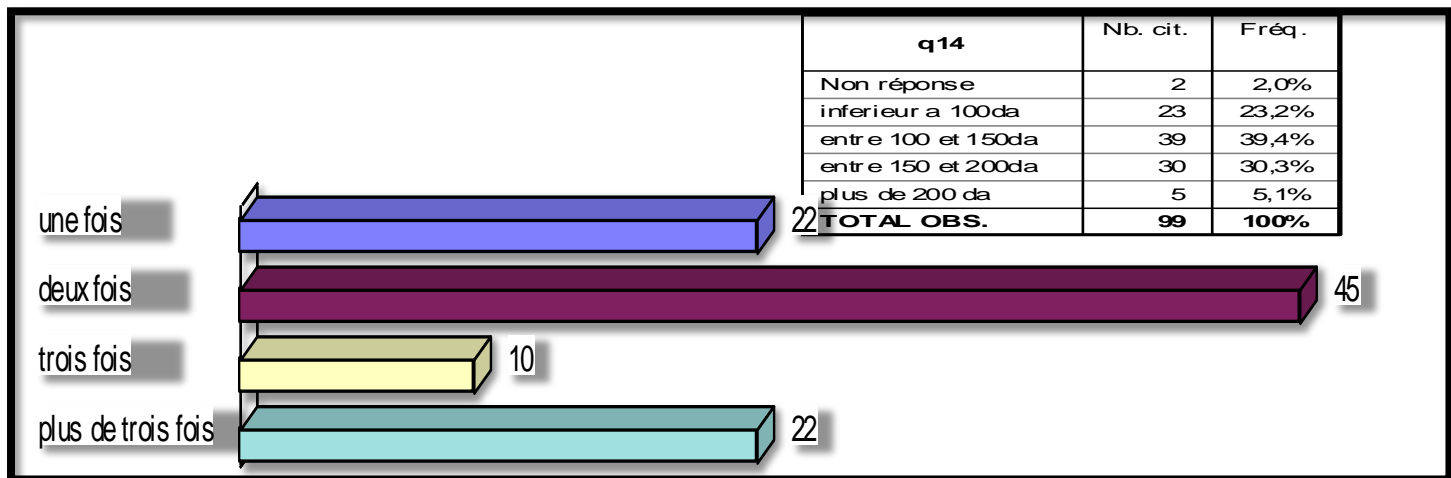
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

par jour. Cela démontre que la plus part des enquêtés prends des longues distance.

Figure n° 17 : La fréquence et les dépenses quotidiennes



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

### 2.12. La répartition de la population enquêtée selon les dépenses et le prix de transport:

A travers les résultats de notre enquête, (voir le figure 18) et (tableau n°07) , 65% des passages pensent que les prix des tickets de transport sont chères, ces derniers dépensent entre 150 DA a 200 DA par jour , que 24% ont donnés leurs avis comme les prix des tickets sont pas chères voir leurs dépenses quotidiennes qui varis entre 100 a 1500 DA, 10% de la population pensent que les prix sont très chères, ce qui justifier que cette partie de la population ont des dépenses qui dépassent les 200DA par jour.

**Figure n°18** : le prix de transport selon la population enquêtés

appreciation des enquêtés sur les prix du transport		

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

	NB	fréquence
Non repense	02	2,0 %
Inférieur a 100	23	23,2%
DA		
Entre 100 et 150 DA	39	39,4%
Entre 150 et 200 DA	30	30,3%
Plus de 200 DA	05	5,1%
<b>totale</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

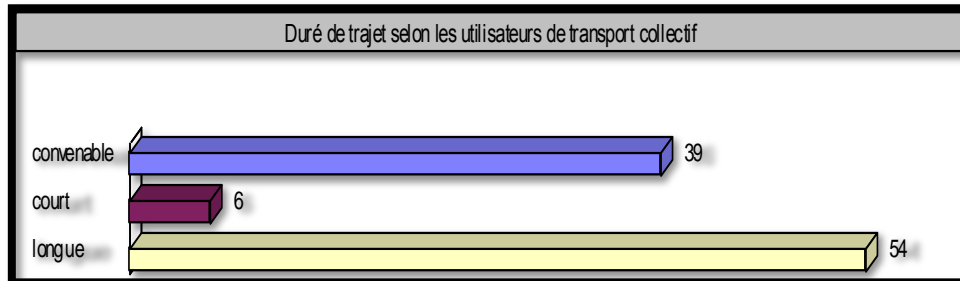
Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

### 2.13. Duré de trajet selon la population enquêtée

On ne constate que 54 % de la population enquêtés pensent que la durée de trajet par bus est plus longue, 35% parmi cette population pensent que la duré est convenable par apport

a leurs mobilités quotidienne, 06 % réclament que la duré passés dans les transports est courte est elle n'influence pas leurs habitudes de déplacements.

**Figure n°19** : duré de trajet selon les utilisateurs de transport collectif

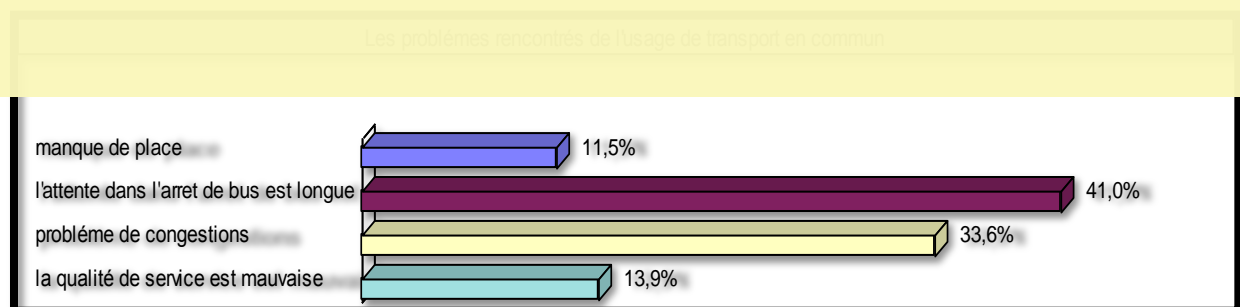


Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

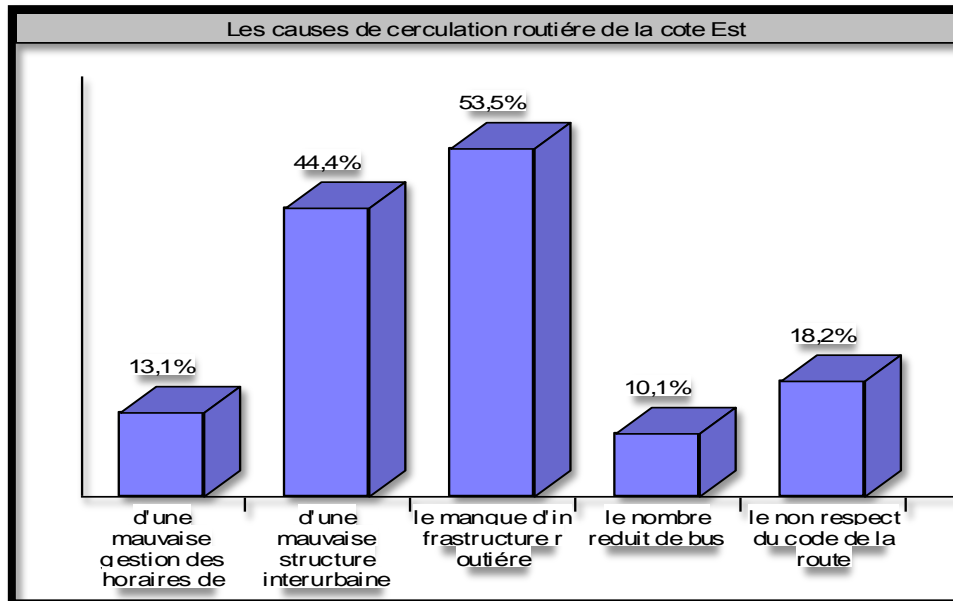
1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

D'après les repenses des enquêtés (Cas de Figure n°21) 53,5 % pensent que les causes des problèmes de la circulation de la route est du a u manque d'infrastructures routières , 44,4% à la mauvaise structure interurbain, 18,2 % enquêtes pensent que cela est du au non respect de code de la route, le reste des enquêtée 13,1 et 10,1 pensent également que c'est du a la mauvaise gestion des horaires ou bien au nombres réduit de bus.

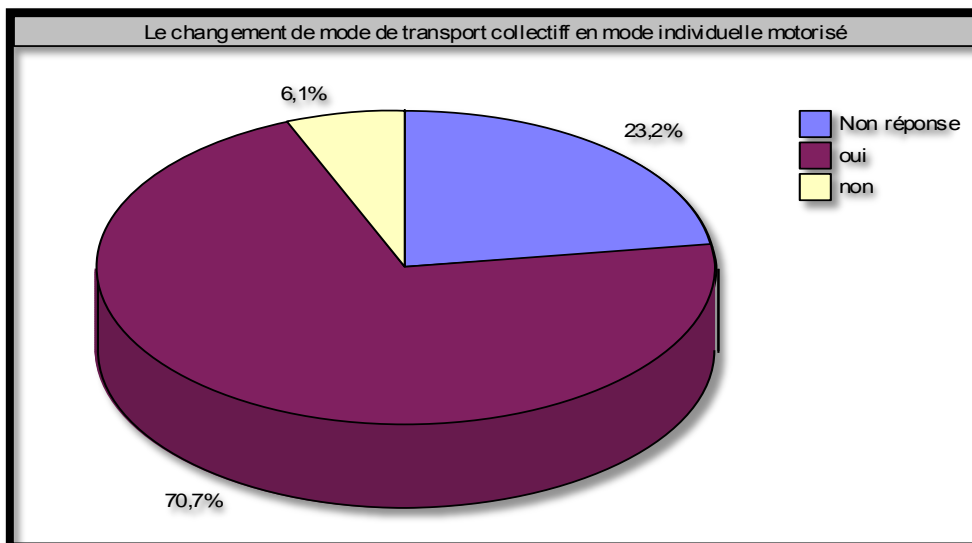
Figure n°21 : les causes des problèmes de circulation routière de la cote Est de Bejaïa



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

- D'après l'analyse de l'enquête, 70,7% sont prêt a changé leurs modes de transport personnelle, un taux 23,2% n'ont pas répondu, un pourcentage de 6,1% pensent que même s'ils acquièrent un véhicule a l'avenir ils sont pas prêt a changer leurs mode habituelle qui est le transport collectif.
1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
  2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Figure n° 22 : le rapport modal

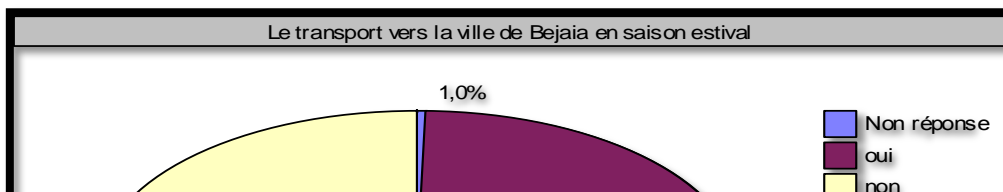


Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)



Dans le cas de figure n°22 : 55,6% des enquêtés pensent que les bus qui relient la cote Est et la ville de Bejaia n'assurent pas la liaison entre ses deux lieux, cela est dû au nombre important des touristes et au retard causé par la congestion, 43,4 pensent le contraire, que les bus assurent la liaison entre la cote Est et la ville de Bejaïa, cette population n'est influencée par le fait que ce sont les étudiants qui sont en vacances ou bien des chômeurs.

**Figure n°23** : Le transport vers la ville de Bejaïa en saison estivale et les problèmes de la circulation routière



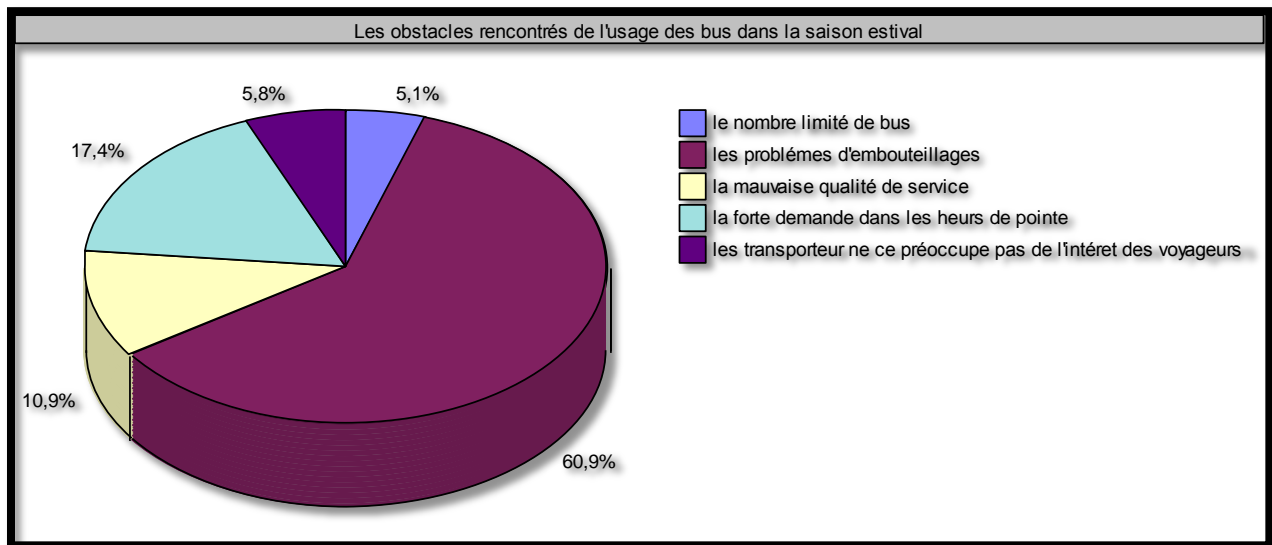
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour profiter de tous les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

D'après les résultats obtenus, 60,9 pensent que l'origine des problèmes de circulation est dû aux embouteillages et au bouchons, 17,5 pensent que les obstacles viennent de la forte demande de transport dans les heures de pointe, 10,9 de la population enquêtés réclament la mauvaise qualité de service, un pourcentage faible de 5,8% et 5,1% pensent que ce sont les problèmes sont des conséquences de nombre limités de bus et de non préoccupation des transporteurs de l'intérêt des voyageurs.

Figure n°24 : les obstacles rencontrés de l'usage des transports en commun en saison estival



Source : Notre enquête (04 juin 2017 - 09 juillet 2017)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits : et les obstacles survenus de l'usage de transport collectif :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

n°23 et 24 montre que :

81,1 % des enquêtés interrogés confirme l'influence de problèmes de circulation de la route sur leurs habitudes de déplacements dans la saison estival par apport a la forte demande et aux problèmes de congestion et d'embouteillages

18,2 % de la population enquêtés, pensent qu'ils ne sont pas affectés par les problèmes de la circulation de la route.

**Tableau n°08** : Les obstacles rencontrés de l'usage des transports en commun en saison estival.

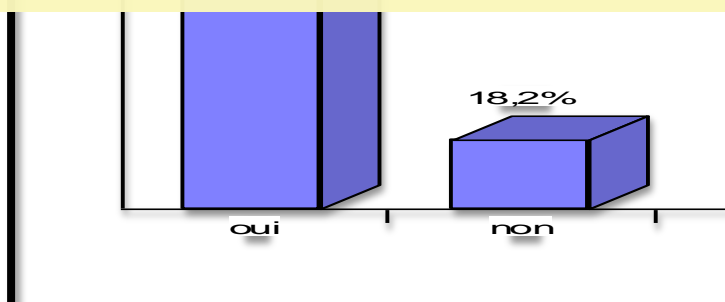
	nombre	Fréquence %
Nombre limités de bus	07	7,1%
Las problèmes d'embouteillages	84	84,8%
La mauvaise qualité de service	15	15,2%
La forte demande dans les heures de pointes	24	24,2%
Les transporteurs ne se préoccupent pas d'intérêts des voyageurs	8	8,1%
totale	99	100%

Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

On constate dans la figure ci-dessus, que 70,7% des enquêtés sont motivés par l'idée d'amélioration de la qualité d'infrastructures dans cote Est de la wilaya de Bejaia,

D'autres partis, 44,4% pensent qu'avoir une ligne ferroviaires qui lies entre la ville de Bejaïa et la cote Est va résoudre les différents problèmes de circulation routière, 39,4% estiment d'apporter un nouveau plan de circulation interurbain, 37,4% exigent des formations supplémentaires pour les transporteurs, 18,2% et 11,1% pensent que l'amélioration de la qualité de service et la proposition des nouvelles lignes de transports donnera un résultat positif.

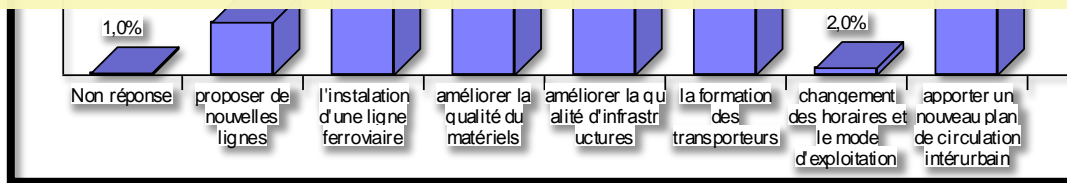
02% de la population sont pour le changement des horaires et le mode d'exploitation ce qui représente la faible partie de la population enquêtés. En constatent aussi 01% n'ont pas donner leurs avis.

Figure n°25 : solutions proposées par les enquêtés :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : Notre enquête (04 juin 2017 au 29 juillet 2017)

### Conclusion de chapitre

Nous constatons que la disponibilité et les infrastructures de transport en commun, sont considérées comme les facteurs essentiels de mobilité des personnes. La plus part de population enquêtés se déplacent beaucoup plus pour les motifs divers et pour le travail essentiellement. Il ressent aussi de notre enquête que l'utilisation de transport en commun par bus est plus importante pour les jeunes étudiants et les employés.

Nous constatons aussi que, la mauvaise qualité de service des transports collectifs et les problèmes d'infrastructures sont des éléments fondamentaux qui force les usagés à changer leurs modes habituel. Ces derniers trouvent principalement les embouteillages comme problème majeure dans leurs déplacements par bus notamment dans la saison estivale.

La plus part des utilisateurs de transport collectif estiment plus de motivations dans se secteur

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Conclusion générale

A travers ce travail, nous avons traité la question de transport interurbain, un secteur appelé à évoluer et tenté de savoir si les besoins des résidents de la cote Est sont satisfaits sur le plan quantitatif et qualitatif.

Pour atteindre cet objectif, nous avons réalisé une enquête de terrain basée essentiellement sur un questionnaire destiné aux utilisateurs de transports collectifs interurbain de la cote Est de la wilaya de Bejaia, et nous avons analysé et traité les données recueillies de la Direction des Transports de la wilaya de Bejaia et de différentes institutions nationales.

Aujourd'hui, les moyens de transport sont disponibles et ils ont répondu effectivement à la demande et besoins des usagers sur le plan quantitatif. Toutefois, le problème des transports interurbains se pose en termes de qualité, d'organisation, d'insuffisance des infrastructures et manque des modes de transport plus efficaces et plus performants.

D'après les résultats de l'étude nous pouvons dire que :

**Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour**

**Les avantages pour les utilisateurs inscrits :**

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Afin d'atteindre l'objectif de report modal, il est utile de mettre en œuvre quelques recommandations :

- La mise en place d'un système de transport plus performant permet d'assurer un service de transport capable de répondre aux attentes de mobilité de tous les usagers, ce qui exige d'apporter un nouveau plan de circulation interurbain.
- Prendre en considération les solutions proposées par les utilisateurs de transport collectif
- Encourager les transports collectifs qui sont les modes le plus écologiques
- Il est nécessaire pour les autorités locales de mettre en place des améliorations en terme d'infrastructure

## Liste bibliographique

- Centre pour un transport durable, 1998, bulletin du transport durable n°1, [www.cstctd.org](http://www.cstctd.org) mars, p.2
- Gérard Deaudet, Catherine Morency, étude sur la contribution du transport en commun au développement durable, 2010
- JEAN- Baptiste la comble, pour un système de transport en commun durable, mai 2010.
- JEONG-HWA AN, thèse de doctorat de l'université paris-Est, le choix d'un système de transport durable : analyse comparative des systèmes de transport

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- MIRABEL François, REYMOND Mathias, 2013, Economie des transports urbains, collection "Repères" économie,
- Nécessité de choix économiques et de meilleure sécurité des transports 25eme session plénière Décembre 2004.)
- P MARIE MADLEINE Damien, dictionnaire de transport et de logistique 2eme édition DONUD Paris 2001-2005,.
- (QUINET E. (1998). Op.cit. Paris. p.186)
- XAVIER GODARD, Querey M (2006), Thomas S. prospective mobilité et échelles de la métropolisation. Rapport de recherche Interts , Dre Paca.
- **YESGUER. H**, thèse de doctorat en géographie, thème : « enclavement des espaces ruraux : Approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », université du havre, 2009.

- Achour Cheurfi, Dictionnaire des localités algériennes, Casbah Editions, Alger, 2011
- Annuaire statistique (2016). Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaires de la wilaya de Bejaia (DPSB).
- Centre pour un transport durable, 1998, bulletin du transport durable n°1, [www.cstctd.org](http://www.cstctd.org) marsla consistance et les limites territoriales des communes », Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire, n° 67, 19 décembre 1984.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



## La liste des figures

**Figure n°01** : Les trois piliers du développement durable

**Figure 02** : Détail des trois piliers de développement durable

**Figure03.** Schéma des éléments affectés par les sociétés de transport en commun

**Figure n°04** répartition de la population sur le territoire de la wilaya de Bejaia

**Figure n°05** : Evolution et répartition du parc automobile

**Figure n° 06:** population dans la cote est de la wilaya de Bejaïa 2008/2015

**Figure n°07** : Répartition de l'échantillon par sexe.

**Figure n° 08:** Répartition des enquêtés par tranche d'âge.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**Figure n°14** Les motifs de déplacements selon le nombre de personnes enquêtés

**Figure n°15** : le moyen de transport le plus utilisés par les enquêtés

**Figure n°16** : La préférence de transport collectif par la population enquêtée

**Figure n° 17** : La fréquence et les dépenses quotidiennes

**Figure n°18** : le prix de transport selon la population enquêtés

**Figure n°19** : duré de trajet selon les utilisateurs de transport collectif

**Figure n°20** : les obstacles de l'usage de transport en commun

**Figure n° 22** : le rapport modal

**Figure n°21** : les causes des problèmes de circulation routière de la cote Est de Bejaïa

**Figure n°23** : Le transport vers la ville de Bejaïa en saison estival et les problèmes de la circulation routière

**Figure n°24** : les obstacles rencontrés de l'usage des transports en commun en saison estival

**Figure n°25** : le degré d'affection des problèmes de circulation routière sur les habitudes de déplacements

**Figure n°26** : solutions proposées par les enquêtés :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Liste des tableaux

**Tableau n° 01** : Type de mobilité spatiale

**Tableau n°02** : évolution de la wilaya de Bejaia

**Tableau n°03** : Evolution du parc automobile par types

**Tableau n°04** : la population de la cote Est de la wilaya de Bejaïa

**Tableau n° 05** : Les lignes de transport interurbain de la cote Est de Bejaia.

**Tableau n° 06** : La tranche d'âge des enquêtés

**Tableau n° 07** : La répartition des enquêtés selon les dépenses quotidiennes

**Tableau n° 08:** Les obstacles rencontrés de l'usage des transports en commun en saison estival.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

## Liste des cartes

**Catre n°01** : le réseau routier Algérien

**Catre n°02** : la localisation géographique de la wilaya de Bejaïa

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**Université Abderrahmane Mira de Bejaia**  
**Faculté des Sciences Economiques, De Gestion et des**  
**Sciences commerciales**  
**Département des sciences économiques**  
**Option : Economie de transport**

Ce questionnaire d'enquête entre dans le cadre de l'élaboration d'un mémoire de master en Economie de transport portant sur le thème « Le transport collectif interurbain dans la côte Est : un secteur appelé à évoluer. Cas « Souk el Tenine, Aokas, Tichy »

Ce travail vise à déterminer les obstacles majeurs rencontrés lors de l'utilisation des

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Date d'enquête : juin2017

L'enquêteur : WASSILA ARAR

**L'enquêtés** : utilisateurs de transport collectif interurbain

**Merci pour votre collaboration**

## Axe 1 : identification des enquêtés

### 1 : Vous êtes

Femme

Homme

### 2 : A quelle tranche d'âge appartenez-vous ?

Moins de 18ans

De 18 à 25ans

De 25 à 35ans

De 35 à 45ans

De 45 à 55

Plus de 55ans

### 3 : Etes vous ?

Fonctionnaire

Commerçant

Entrepreneure

Etudiant

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

### 5 : Dans quelle commune habitez-vous ?

Souk el tenine

Aokas

Tichy

### 6 : Votre ménage est décomposé de combien de personne ?

Une personne

Deux personnes

Trois personnes

Plus de quatre personnes

### 7 : Disposez-vous un véhicule ?

Oui

Non

### 8 : Etes-vous utilisateur de transport par bus ?

Oui

Non

### Si oui, quelle appréciation portez-vous sur ce mode ?

Plutôt négatif

plutôt positif

**9 : Quels sont vos motifs de déplacement par bus ?**

Travail  Etudes  Loisirs   
 Achats  Soins/Santé  Divers

**10 : Quel moyen de transport utilisez vous fréquemment ?**

Véhicule  Taxi   
 Vélo  Bus

**Axe 02 : le choix modal****11 : Utilisez- vous le bus comme moyen de transport alternatif ?**

Oui  Non

Si non :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour  
 Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**12 : Les raisons pour les quelles vous utilisez le bus ?**

C'est pratique  C'est rapide   
 C'est sécurisé  C'est confortable   
 C'est économique  C'est respectueux a l'environnement

**13 : A quelle fréquence quotidienne prenez vous le bus ?**

Une fois  Deux fois   
 Trois fois  Plus de quatre fois

**14 : Quels sont vos dépenses quotidienne de transport ?**

Inferieure de 100da  Entre 100 à 150da   
 Entre 150 à 200 da  Plus de 200 da

**15 : Quelle est la distance que vous parcourez quotidiennement dans les transports en communs ?**

Inferieur ou égale a 10 km

Entre 10 et 20 km

Plus de 20 km

**16 : Comment trouvez vous les prix de transport ?**

Pas chère

chère

très chère

**17 : Comment trouvez vous la duré de trajet par bus ?**

Convenable

courte

longue

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

**19 : Selon vous, ses problèmes sont résultats ?**

D'une mauvaise gestion des horaires de départ

D'une mauvaise structure interurbaine

Le manque d'infrastructure routière

Le nombre réduit de bus

Du non-respect du code de la route

*Vous pouvez cochez plusieurs cases.*

**20 : Si vous avez les moyens d'acheter un véhicule changerez vous votre mode de déplacement ?**

Oui

Non

**21 : En saison estivale, le nombre de bus qui assurent la liaison vers la ville de Bejaia sont ils suffisant ?**



Oui

Non

**22 : Quels sont les obstacles que vous rencontrez en saison estivale ?**

- Le nombre limité de bus
- Les problèmes d'embouteillages
- La mauvaise qualité de service
- La forte demande dans les heures de pointes
- Les transporteurs ne se préoccupent pas de l'intérêt des voyageurs

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.***22 : Cela a-t-il affecté sur vos habitudes de déplacements ?**Oui Non **23 : La solution selon vous ?**

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

**Merci pour votre collaboration.**

Evolution de la population résidente par commune  
تطور عدد السكان المقيمين حسب البلديات

الوضعية إلى غاية 2015/12/31

Communes	عدد السكان نهاية 2015 Pop. fin 2015	نسبة الزيادة 2008 - 1998 Taux A.A.M %	تطور عدد السكان 2008 - 1998 Evolution Pop	إحصاء السكان 2008 RGPH	إحصاء السكان 1998 RGPH	البلديات
Bejaia	187 065	1,71	27 793	177 988	150 195	بجاية
Oued Ghir	20 335	2,09	3 618	19 346	15 728	وادي غير
<b>Total daïra</b>	<b>207 400</b>	<b>1,75</b>	<b>31 411</b>	<b>197 334</b>	<b>165 923</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Amizour	39 475	0,94	3 346	37 563	34 217	أميزور
Feraoun	16 275	-0,05	-81	15 482	15 563	فرعون
Semaoun	14 310	0,34	459	13 616	13 157	سمعون
Beni Djellil	8 190	-1,41	-1 188	7 795	8 983	بن جليل
<b>Total daïra</b>	<b>78 250</b>	<b>0,35</b>	<b>2 536</b>	<b>74 456</b>	<b>71 920</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Timezrit	27 170	1,45	3 461	25 853	22 392	تيمزريت

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous pour

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Darguina	14 870	0,71	972	14 146	13 174	درقينة
Taskriout	16 960	0,98	1 506	16 142	14 636	تاسقريوت
Ait SMail	12 380	0,98	1 094	11 783	10 689	آيت اسماعيل
<b>Total daïra</b>	<b>44 210</b>	<b>0,89</b>	<b>3 572</b>	<b>42 071</b>	<b>38 499</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Aokas	16 805	0,99	1 495	15 990	14 495	أوقاس
Tizi N'berber	13 270	-0,27	-340	12 624	12 964	تيزي نبربر
<b>Total daïra</b>	<b>30 075</b>	<b>0,41</b>	<b>1 155</b>	<b>28 614</b>	<b>27 459</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Adekar	13 735	-0,32	-427	13 068	13 495	أدكار
Taourirt Ighil	6 990	-0,62	-430	6 653	7 083	تاوريرت إغيل
Beni K'sila	4 605	-0,45	-201	4 385	4 586	بني كسيلة
<b>Total daïra</b>	<b>25 330</b>	<b>-0,43</b>	<b>-1 058</b>	<b>24 106</b>	<b>25 164</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Akbou	56 000	1,74	8 428	53 282	44 854	أقبو
Chellata	10 270	0,13	122	9 770	9 648	شلاطة
Tamokra	4 220	-2,48	-1 145	4 015	5 160	تامقرا
Ighram	13 015	-1,01	-1 324	12 387	13 711	إغرم
<b>Total daïra</b>	<b>83 505</b>	<b>0,80</b>	<b>6 081</b>	<b>79 454</b>	<b>73 373</b>	<b>مجموع الدائرة</b>

Suite...

تابع...

Communes	عدد السكان نهائية 2015 Pop. fin 2015	نسبة الزيادة % 2008 – 1998 Taux A.A.M %	تطور عدد السكان 2008 – 1998 Evolution Pop	إحصاء السكان 2008 RGPH	إحصاء السكان 1998 RGPH	البلديات
Seddouk	21 620	0,76	1 508	20 572	19 064	صدوق
M'cisna	8 345	-0,63	-521	7 941	8 462	مسيونة
Amalou	9 040	-0,58	-514	8 602	9 116	أمالو
Bouhamza	9 590	-1,72	-1 723	9 123	10 846	بوحزمة
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Tazmalt	30 365	1,07	2 917	28 891	25 974	تازمالت
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
Boudjellil	12 070	-0,79	-944	11 486	12 430	بوجليل
<b>Total daïra</b>	<b>51 365</b>	<b>0,17</b>	<b>827</b>	<b>48 874</b>	<b>48 047</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Chemini	16 055	-0,09	-137	15 274	15 411	شميني
Souk Oufela	9 385	-0,90	-846	8 930	9 776	السوق أوفلا
Tibane	5 320	-0,59	-308	5 060	5 368	تيبان
Akfadou	7 730	-0,19	-145	7 358	7 503	أكفادو
<b>Total daïra</b>	<b>38 490</b>	<b>-0,38</b>	<b>-1 436</b>	<b>36 622</b>	<b>38 058</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
Barbacha	17 760	-0,84	-1 490	16 900	18 390	برباشة

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, inscrivez-vous po

Les avantages pour les utilisateurs inscrits :

1. Possibilité d'enlever le filigrane d'essai.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b>	<b>46 238</b>	<b>47 488</b>	<b>مجموع الدائرة</b>
El Aïch	14 480	-1,95	-2 402	13 775	14 373	إيخ
Beni Melikeche	8 930	-1,26	-1 146	8 497	9 643	بني مليكش
<b>Total daïra</b>	<b>48 595</b>	<b>-0,27</b>	<b>-1 250</b> </			

## Résumé :

Le système de transport collectif de la wilaya de Bejaia en générale et de la cote Est en particulier se résume dans l'utilisation des bus privés ce dernier joues un rôle primordiale dans la mobilité des personnes, les besoins des personnes s'accroit de plus en plus pour différents motifs (travail, soins, études, loisirs) cela nécessite un offre de différents moyens que se soit matériels ou immatériels afin de répondre aux exigences des passages.

Dans ce travail nous nous somme intéressées a déterminer les différents obstacles de la population de la cote Est de la wilaya de Bejaia en terme de leurs mobilités, suite a l'analyse de l'enquête sur terrain sur la mobilité quotidienne mais aussi en saison estival.

**Mots clés :** transport collectif interurbain, Bejaia, la cote Est, offre de transport, les infrastructures.

## Summary

The collective transport system of the wilaya of Bejaia in general and of the East coast in particular is summarized in the use of private buses the latter plays a paramount role in the mobility of people, the needs of people is increasing more for different reasons (work, care, studies, leisure) this requires an offer of different means that are material or immaterial in order to meet the requirements of the passages.

In this work we were interested in determining the different obstacles of the population of the east coast of the wilaya of Bejaia in terms of their mobilities, following the analysis of the field survey on daily mobility but also in the summer season .

**Keywords:** intercity public transport, Bejaia, East coast, transport offer, infrastructure

## ملخص

ويوجز نظام النقل الجماعي لولاية بجاية بشكل عام والساحل الشرقي على وجه الخصوص في استخدام الحافلات الخاصة التي يلعبها الأخير دورا بالغ الأهمية في تنقل الناس، وتزداد احتياجات الناس أكثر لأسباب مختلفة (العمل والرعاية والدراسات والترفيه) وهذا يتطلب عرضا من الوسائل المختلفة التي هي مادية أو غير مادية من أجل تلبية متطلبات في هذا العمل كنا مهتمين في تحديد العقبات المختلفة لسكان الساحل الشرقي لولاية بجاية من حيث قدراتهم، بعد الممرات تحليل المسح الميداني على التنقل اليومي ولكن أيضا في فصل الصيف

**الكلمات الرئيسية:** النقل العام بين المدن، البجاية، الساحل الشرقي، عرض النقل، البنية التحتية