

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences économiques



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCE ECONOMIQUE

Option : ECONOMIE DU TRANSPORT

THEME

L'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la wilaya de Bejaia

Préparé par :

Dirigé par : Mme ASSOUL DALILA

- BOUAFIA ZEHOUA
- LEKDIM LEILA

Date de soutenance :

Jury :

Président :

Examineur :

Rapporteur : Mme ASSOUL

Année universitaire : 2016-2017

Remerciements

Nous ne pouvons pas conclure ce mémoire de longue haleine, sans présenter nos remerciements les plus sincères et nos sentiments de reconnaissances à toutes les personnes qui nous ont aidé et soutenu tout au long de ce travail. Il m'est impossible de citer tous nommément, tant ils sont nombreux.

A commencer par notre directrice de mémoire Mme ASSOUL DALILA d'avoir accepté d'encadrer ce mémoire. Nous la remercierons à la fois pour le suivi régulier de nos travaux, mais également pour les encouragements et la motivation qu'elle nous a apportée tout au long de ce travail.

Nos remerciements s'adressent aussi aux membres de jury pour avoir accepté d'examiné et dévaluer le présent travail.

Nous tenons à exprimer nos remerciements, notre respect et profonde gratitude à l'ensemble de nos enseignants, pour leurs disponibilités, leurs orientations et conseils.

Bouafia zehoua

Lekdim leila

Dédicaces

Je dédie ce mémoire à toute ma famille et mes amis pour leur soutien moral et leurs encouragements

leila

Dédicaces

Je dédie ce mémoire à toute ma famille et mes amis pour leur soutien moral et leurs encouragements

Zehoua

Liste des abréviations

- **AB** : Auto Bus
- **AC** : Auto Car
- **ADM** : Autoroutes de la mer
- **ANDI** : Agence Nationale de développement de l'investissement
- **ANSEJ** : Agence Nationale de Soutien à l'emploi de Jeunes
- **BETUR** : Bureau d'Etude de transport Urbain Routier
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **CA** : Capacité
- **CC** : Chemin communal
- **CNPSR** : Centre National de la prévention et de la Sécurité Routière
- **CW** : Chemin de Wilaya
- **DA** : Dinar Algérien
- **DTP** : Direction des Travaux public
- **DTW** : Direction des transports de la Wilaya
- **EMA** : Entreprise métro d'Alger
- **EPIC** : Etablissement public à caractère industriel et commercial
- **ETUS** : Enterprise de transport urbaine et Suburbaine
- **Fréqu** : fréquence
- **Km** : Kilomètre
- **MC** : Ministère du commerce
- **MC /B** : Minicar / Bus
- **MF** : Ministère des Finance
- **MHU** : Ministère de l'Habitat de l'urbanisme
- **MICL** : Ministère de l'intérieur et des collectivités locales
- **MTP** : Ministère des travaux publics
- **MT** : Ministère des transports
- **Nb** : Nombre
- **ONT** : L'offre National du transport
- **PAW** : Plan d'aménagement de wilaya
- **PDAU** : Plan directeur d'aménagement urbain

Liste des abréviations

- **POS** : Plans d'occupation des sols
- **RN** : Route Nationale
- **SNAT** : Société national d'aménagement de territoire
- **SNTF** : Société National des Transport Ferroviaires
- **TCSP** : Transport en commun en site propre
- **TGV** : Train à grande vitesse
- **TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée
- **VA** : Véhicule Aménagé

Annexe N° 01

Liste des tableaux

Tableau N°1 : Consistance et état du réseau par communes, daïras et national, au 31 /12/2016	33
Tableau N°2 : Offre du parc roulant de la wilaya de Bejaia au 31/012/2016.....	36
Tableau N°3 : Le transport interurbain de voyageurs par taxi 31 /12/2016 « 4ém trimestre »	37
Tableau N°4 :Le transport interurbain de voyageurs par taxi « 1ére trimestre » en 31/03/2017	38
Tableau N°5 : Répartition du parc des taxis en capacités selon le mode d'exploitation et l'âge des véhicules dans la wilaya de Bejaia 31/12/2016 « 4ém trimestre »	38
Tableau N°6 : Répartition du parc des taxis en capacités selon le mode d'exploitation et l'âge des véhicules dans la wilaya de Bejaia 31 /03/2017 « 1ér trimestre »	39
Tableau N°7 : Projet structurant a étude dans la wilaya de Bejaia	40
Tableau N°8 : Etat Comparatif entre 2015 et 2016 par Trimestre	45
Tableau n°9 : Nombre de voyageurs moyens par jour	55
Tableau n°11 : Les couts moyen de transport.....	69

Annexe N° 02

Liste des figures

Figure n°1 : Consistance de réseau routier de la wilaya de Bejaia	34
Figure n° 2 : le réseau routier de la wilaya de BEJAIA.....	35
Figure n° 3 : Répartition de l'échantillon des usagers selon le genre	55
Figure n° 4 : Répartition de la demande de transport interurbain selon la tranche d'âge et la profession des usagers	56
Figure n° 5 : Répartition de la demande de transport interurbain selon le revenu et la profession des voyageurs	57
Figure n° 6 : Répartition de l'offre de transport interurbain selon la tranche d'âge et leur niveau d'instruction.....	58
Figure n°7 : Mobilité de transport interurbain selon le motif de déplacement	59
Figure n°8 : Moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers	59
Figure n°9 :Fréquence d'utilisation de transport interurbain	60
Figure n°10 : Heur début de travail des transporteurs	61
Figure n° 11 : Heur d'arrêt de travail pour les transporteurs	62
Figure n°12 : Travail au weekend des transporteurs.....	62
Figure n°13 : Durée du trajet selon les transporteurs.....	63
Figure n° 14 : Durée de trajet selon les usagers	63
Figure n° 15 : les horaires de passage de transport interurbain	64
Figure 16n° :Structure d'accueils selon les usager	64
Figure n°17 : Structure d'accueils selon les transporteurs.....	64
Figure n°18 : Satisfaction de parc roulant selon es transporteurs	65
figure n°19 : Satisfaction de parc roulant selon les usagers	65

Figure n°20 : Raison de choix de voyagé par bus	67
Figure n°21 : Tarif de ticket pour les usagers	68
Figure n°22 : Prix de coût transport pour les Transporteurs	68
Figure n°23 : Les dépenses par mois	69

Sommaire

Introduction général	1
Chapitre 1 : le fondement théorique de transport interurbain	4
Introduction	4
Section 1 : le transport en commun interurbain et son cadre législatif en Algérie service public et leur fonctionnement	4
1-Généralité sur le transport en commun	4
2-Généralité sur le transport interurbain	7
Section 2 : aperçus sur le développement durable et la mobilité	22
1- définition du développement durable	22
2- Définition du transport durable	22
3- Aspects du développement durable.....	22
4- La mobilité.....	24
Chapitre II : l'offre et la demande de transport en commun interurbain en Algérie et dans la wilaya de Bejaia	
Introduction	32
Section1 -l'offre de transport interurbain dans la wilaya de Bejaia	
1-transport routier en Algérie	32
2-Le transport ferroviaire	41
Section 2 la demande de transport en commun interurbain dans la wilaya de Bejaia	
1 - les spécificités de la demande du transport	46
2 -la dimension spatiale du transport (transport et la localisation.....	47

Chapitre III : le transport en commun interurbain dans la wilaya de Bejaia

Introduction 49

Section 1 : Présentation de la wilaya de Bejaia et la commune de Seddouk..... 49

Section 2 : Présentation de la Méthode de l'enquête 53

Conclusion générale

Introduction générale

INTRODUCTION GENERAL

Il est sûr que les transports sont un moteur indispensable, pour accompagner et stimuler la croissance économique dans toutes les pays du monde, qu'il soit développés, ou en voie de développent. Car ils sont au cœur de la vie quotidienne du citoyen, ainsi il condition à peu près tous les aspects du progrès social et économique.

Sur le plan économique, les transports remplissent une fonction vitale à travers les externalités positives induites pour maintenir le bien être des usages, De point de vue sociale ou bien économique les transports permettent d'absorber le chômage et d'accéder aux emplois et aux services sanitaires ; éducatifs et sociaux essentielles.

Le transport interurbain de voyageurs représente un élément essentiel de transport routier, il constitue un pilier important pour la mobilité des personnes et de la limitation de l'espace qui crée des contraintes physiques et humaines variées, telles que la distance ; le temps, les divisions administratives et topographique.

Par ailleurs, le transport interurbain rassemble l'ensemble des moyens utilisés pour déplacer les personnes et les marchandises à l'extérieur des périmètres urbains. au delà de cette composante technique , et par elle, les décisions qu'ils exigent correspondent à la recherche des modes les plus efficaces, c'est-à-dire les plus économes en coûts, en énergie, en temps, en effets pervers pour satisfaire la mobilité des individus qui ont été soigneusement repérés par leur localisation dans l'espace, et par les rapports qu'ils entretiennent avec les grandes fonctions sociales, le travail, les conditions de vie hors travail, les habitudes et les représentations .

En Algérie, l'Etat exercé jusqu'en 1987 le monopole sur les services de transport interurbain de voyageurs à travers des entreprises publiques relevant généralement des collectivités locales. A partir de l'année (1986) l'Etat algérienne a perdu la capacité de financement et de développement des transports en commun , et sous l'impulsion des bailleurs de fonds internationaux, notamment le Font Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM) qu'est intervenue la levée du monopole de l'Etat sur l'activité de transport collectif et son ouverture à l'investissement privé.

Au bout de quelque années seulement de la privatisation, la wilaya de Bejaia et comme la plus part des wilayas d'Algérie, l'offre de transport interurbain a connus une amélioration très importante durant ces deux dernières décennies. Les autorités publiques ont procédés à la création de l'UTUS-Bejaia. Mais d'un autre coté la mobilité interurbaine à Bejaia est de plus en plus importante. De ce fait il faut s'interroger sur l'étude et l'analyse du l'équilibre du marché du transport interurbain En Algérie plus particulièrement dans la wilaya de Bejaia. Autrement dit :

Est- ce- que l'offre de transport interurbain la wilaya de Bejaia (particulièrement à la commune de Seddouk) répond à la demande excessive de transport ?

De cette problématique découle un certain nombre de sous questions qui méritent d'être posées :

- Quelle sont les réflexions théoriques et conceptuelles apportées à la notion de transport interurbain ?
- Comment le transport interurbain de personnes s'organise-t-il dans la wilaya de Bejaia ?
- Quelle sont les niveaux de l'offre et de la demande de transport interurbain de personnes dans la wilaya de Bejaia ?

Dans le but de cerner notre problématique, nous avons supposé quelques hypothèses :

- L'accroissement des flux de déplacement vers la ville de Bejaia conduit à des engorgements chroniques des infrastructures routières, ce qui constitue un obstacle pour le déplacement des personnes dans la wilaya.
- La mise en place d'un système de transport interurbain permet d'assurer un service de transport public performant capable de répondre aux besoins de déplacement de tous les usagers.

L'objectif de notre étude et de tenter d'analyser l'équilibre globale sur le marché du transport interurbain en Algérie, on prenant la wilaya de Bejaia comme un exemple. L'importance de cette étude réside essentiellement en deux points : d'une part, nous allons

étudier et analyser l'offre et la demande de transport interurbain à Bejaia et d'autre part, nous allons essayer à déterminer les performances et les disfonctionnements du secteur de transport interurbain dans la wilaya de Bejaia.

Afin de bien mener notre étude ; nous allons d'abord suivre une méthodologie synthétique, ensuite empirique qui est issus des fait statistiques, et de la réalité. Ainsi, notre mémoire sera présenté en trois chapitres : le premier visera à élucider la notion de transport interurbain, le second porte sur l'offre et la demande du transport interurbain dans la wilaya du Bejaia et le dernier est le troisième chapitre se penche sur l'analyse de l'équilibre de marché du transport interurbain dans la wilaya de Bejaia.

Chapitre I:le fondement théorique du transport en commun interurbain

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

Introduction

Le transport représente l'une des plus importantes activités humaines. Il joue un rôle majeur dans la détermination et l'intensification des relations spatiales entre lieux géographiques. C'est un service qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de la vie, il acquiert une grande importance qui touche plusieurs domaines (économiques, social, politique, environnemental, géographique, etc.). De ce fait ils contribuent au développement économique de tout espace géographique par la création d'emplois et par diverses activités qui découlent.

En Algérie, l'organisation des transports relève de multiples intervenants qui répondent au souci d'apporter les meilleures solutions au problème de mobilité de personnes. Dans le présent chapitre nous essayerons d'expliquer la notion du transport interurbain. Nous commençons par la définition de transport interurbain et après la présentation de grandes étapes de la réglementation interurbaine en Algérie, puis nous traitons l'organisation institutionnelle et opérationnelle de transport interurbain.

Section 01 : le cadre législatif de transport en commun interurbain en Algérie, le service public et leur fonctionnement

La notion du transport est très vaste et englobe plusieurs significations et plusieurs modes, dans le cadre de cette section, nous allons présenter le transport interurbain, les différentes étapes de sa réglementation, ainsi son organisation institutionnelle et opérationnelle, enfin les principes de service public de transport interurbain et leur fonctionnement.

1- Le transport en commun

1-1 Définition de transport en commun

Le transport en commun, ou transport collectif consiste à déplacer plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport (billet, ticket, carte). La notion de transport public est différente puisqu'ils regroupent tous les transports qui sont 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 puisque qu'un taxi pourra par exemple être affrété dans le cadre d'un transport à la demande et être alors considéré comme un service de transport en commun.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

1-2 Historique du transport en commun

Le début des transports publics et de leurs organisations se situe au XIXe siècle avec les omnibus, mais ils prennent une dimension nouvelle avec les premiers tramways qui procurent une grande facilité de roulement. Ceux-ci utilisent d'abord la traction animale puis la vapeur, l'air comprimé et enfin la traction électrique qui va assez vite se généraliser. Avec cette dernière, les réseaux se complètent dans le premier quart du XXe siècle. Dans les grandes villes, notamment Paris et Londres, les tramways se développent en parallèle avec les premières lignes du métro. Ainsi, entre 1900 et 1930, la distance et la vitesse de déplacement augmentent rapidement.

À partir des années 30, le développement important de l'autobus et le développement progressif de l'automobile vont entraîner la suppression de tramway au prétexte que celui-ci gêne la circulation. La création de lignes urbaines d'autobus apparaît progressivement et, dans le même temps, les lignes de tramways se réduisent, particulièrement aux États-Unis et en France (pour la France, on pourra se reporter à l'intéressant ouvrage de D. Laroque, M. Margairaz et P. Zembri, Paris et ses transports, 19ème-20ème siècles, 2002).

La Seconde Guerre mondiale laisse les réseaux de tramway, notamment les matériels, hors d'usage et dans bien des cas, leur redémarrage s'effectue malheureusement avec des autobus, voire des trolleybus. Plus souples, plus modernes, ils chassent le tramway qui renvoie à une image de matériel ancien, d'un système du passé, sans qu'il soit tenu compte de ses possibilités de modernisation.

Le développement des autobus subit rapidement la concurrence de la voiture particulière dont l'utilisation explose dans les années 60. Progressivement, jusqu'au milieu des années 70, le transport en commun décline, son image se dégrade et les structures exploitantes obsolètes ne parviennent plus à trouver des financements et gèrent les réseaux avec un principe de « déficit minimum ».

À partir de la fin des années 70, la première crise pétrolière et la crainte d'une pénurie d'énergie, le désir d'une meilleure qualité de vie, la prise de conscience de la pollution, l'insécurité liée aux autres modes, notamment deux roues et véhicules particuliers, puis la mise en place d'institutions et de modes de financement cohérents commencent à renverser cette tendance et à redonner aux transports publics finalement une place plus conforme à leurs

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

apports réels. Depuis ce bouleversement, de nombreuses villes ont réalisé des projets de transport en commun qui sont devenus des outils majeurs pour leur fonctionnement quotidien, corrigeant partiellement les évolutions connues dans les 40 ans qui avaient précédé.

1-3 - Les différents types de transport en commun

Il existe plusieurs modes de transport en commun, nous citons les principaux à savoir :

1-3-1 : Le Métro

Le métro est un système de transport public intégral dans les mesures où il circule généralement en souterrain, voire parfois en viaduc qu'il ne croise aucun autre mode de transport, ni chemin piétonnier.¹

1-3-2 : Le tramway

On distingue deux types à savoir :

- tramways « classiques » ou « sur fer » : il est caractérisé par des véhicules ferroviaires (roulement fer sur fer) qui circulent majoritairement sur la voie urbaine et sont exploités en conduite à vue.
- « tramway sur pneu » : est un véhicule proposant un bruit et des vibrations réduites par rapport à un tramway ferré, ainsi que des coûts 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.²

1-3-3 : Le bus à haut niveau de service

BHNS : Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se caractérisent par un matériel roulant sur pneu et « homologué bus » (limité à 24,5 m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, stations, condition d'exploitation), les BHNS assurent un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles, en termes de fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité, etc., et s'approchent des performances des tramways.

L'autobus est, de loin, le mode le plus utilisé, pour sa très grande souplesse (itinéraire pouvant être modifié à tout moment) ; il ne nécessite pas d'infrastructure et de

¹ Marion Rivpoire, transports en commun en site propre (TCSP) en France, université lumière lyon2, 2008, p11.

² 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.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

superstructure propre. Mais c'est aussi le moins économe en énergie et le plus polluant. De plus, il est le moins efficace, car sa capacité est limitée (cependant augmentée par les véhicules articulés) et il est prisonnier de la circulation automobile, sauf s'il circule en site propre (sur voie réservée).

Le trolleybus est moins bruyant, moins polluant. Moins consommateur d'énergie ; de plus, il ne nécessite qu'une simple caténaire. Il est presque aussi souple que l'autobus, et, s'il est bi mode (comme à Nancy), il l'est même tout autant : électrique en centre-ville, Diesel à la périphérie.³

1-3-4 : Le tram-train

C'est un système de transport collectif qui permet à un même véhicule de circuler à la fois sur les voies de tramway en zone urbaine, mais également sur les réseaux ferroviaires et ainsi de rouler des stations situées en zone préurbaines.⁴

2- Le transport interurbain

2-1 La définition de transport interurbain

Le transport interurbain est un service public, de fait qu'il est inclus dans les transports terrestre. En effet, la législation Algérienne na pas donné une définition de transport interurbain, ce dernier est considère comme un service des transports collectifs non urbain. la définition est donnée par l'article 33 de la loi 01-13 du 7 aout 2001 portant orientation et organisation des transport terrestre : « les service des transports collectifs non urbains assurent :des liaisons d'intérêt national entre deux ou plusieurs wilayas et des liaisons d'intérêt local entre des commune limitrophes de deux ou plusieurs wilaya et des liaisons d'intérêt local a l'intérieur d'une commune ou entre les communes d'une même wilaya. »

Donc, les transports interurbains sont ceux organisés à l'extérieur de périmètre de transport urbain et assurant des liaisons d'intérêt local entre les villes limitrophes, de deux ou plusieurs wilayas, d'une même commune ou des communes d'une même Wilaya. Il sont de la compétence de la wilaya pour ce qui concerne les liaisons à l'intérieur d'une même wilaya.

2-2 Les grandes étapes de la réglementation du transport interurbain en Algérie

³ Marion R, op cit. p20.

⁴ Yves Crozet, Alain L'hostis, Benjamin Collin, Anne Laure Jeannez, transport public et développement urbain durable en France et aux usa ; partre relative au cas français, version 01, 28 sep 2012, p19.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

Juste après l'indépendance c'est le monopole de l'offre national du transport (ONT) qui s'est chargé de la gestion du transport en Algérie, qui coordonnait l'activité des entreprises opérationnel. De nombreux textes des lois, décrets et arrêtés ministériels ont été mis en œuvre par le ministère de transport définissant le dispositif général du secteur de transport terrestre en général et le transport interurbain en particulier. A ce titre, la règlementation du secteur des transports a connu plusieurs étapes :

2-2-1 la période de 1967 à 1988

Durant cette période, le monopole de l'état est institué sur les services des transports terrestres en général et le transport interurbain en particulier comme étant un service public, à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités territoriales. Les tarifs étaient règlementés durant cette période suite à la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres, les entreprises publiques ont acquit des nouveaux véhicules par des subventions de l'Etat sous forme de compensation et compenser les pertes des recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'état à certaines catégories sociales.⁵

2-2-2 La période de 1988 à 2001

Cette période correspond à l'ouverture du marché des transports terrestres au secteur privé suite à la promulgation de la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres⁶. L'ère de l'ouverture et de l'économie de marché de transport na pas épargné et désormais le secteur est démonopolisé dans son cadre règlementaire, même si l'Etat demeure le principal financeur et gestionnaire. La volonté affichée par les pouvoirs publics pour améliorer l'offre d'infrastructures était otage de la fluctuation des prix du pétrole et des crises qui ont secoué l'Algérie dans les années 1990. Le déphasage entre l'offre de service et la demande et comme conséquence engendrée par l'accroissement de la population et l'augmentation des besoins logistiques et de transport exprimés par les opérateurs économiques.

A ce titre, la loi n°88-17 du 10 mai 1988 est venue poser les conditions de développement du transport de voyageur par la contribution du secteur privé face à une

⁵ [Http : //www.codatu.org](http://www.codatu.org)

⁶ SAFARZITOUN M & TABIT TALAMALI A, (2009), "la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger: évolutions et perspectives", Alger, p, 50

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

situation considérée comme ne pouvant être prise en charge par les seuls moyens des entreprises publiques, qui ont été confrontées à des problèmes de plus en plus aigus de régression des parcs de véhicules et de financement du renouvellement de ces parcs pour conséquence la hausse accélérée des tarifs et la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public si sensible à tous points de vue, économique, social et politique⁷. Dans ses principales dispositions, cette loi indique que l'exploitation du service public de transport peut être réalisée en gestion directe par les collectivités territoriales, la régie, est confiée à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de convention, ainsi la réalisation des gares et des équipements d'accueil des voyageurs doit être prise en charge par les collectivités territoriales.

2-2-3 la période de 2001 à 2014

Cette période correspond à l'adoption de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, qui devait palier les insuffisances⁸ de la loi 88-17 en 2001, deux textes sont institués :

- la loi n°1-13 du 7 août 2001 qui a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandise ;
- la loi n°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, qui stipulent et énoncent les objectifs suivants :
 - L'amélioration du service de transport et la satisfaction des besoins des citoyens en la matière ;
 - intégration du secteur au développement du triptyque de développement économique, social et préservation de l'environnement ;
 - l'adaptation des règles régissant la sécurité routière pour juguler le niveau élevé des accidents de la route

Cependant, la loi n° 1-13 du 7 août 2001 place le chemin de fer sur un même pied d'égalité avec les autres modes de transport, en autorisant les contrats de concession à toute entreprise privée de droit algérien qui en a la qualification requise. En réalité, cette loi

⁷ ISLI M, (2002). « Transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD, Alger, p 20

⁸ SAFARZITOUN M & TABIT TALAMALIA, (2009), op.cit, p. 50

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

s'inscrit dans la politique de l'Etat qui vise à faire participer le secteur privé au financement, à la réalisation et à la gestion des infrastructures, ainsi qu'à l'exploitation des services ferroviaires. En 2011, il s'est institué la loi n° 11-09 du 05 juin 2011 modifiant et complétant la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres. En effet, cette loi n'a pas apporté de grandes modifications à la loi 01-13 enfin, en 2012, il y a eu l'institution de décret exécutif n° 12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains, qui a pour mission l'organisation et le développement des transports à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain.

En effet, la loi n 01-13 du 7 aout 2001 reconnaît le rôle de service public des transports publics terrestres de voyageurs et détermine que l'état et/ou les collectivités territoriales doivent compenser un déficit résultant de l'exploitation du service imposé. La loi indique aussi que l'exploitation des réseaux de transport urbain et interurbain sera assurée sous le régime de la concession ; ainsi elle met à la charge de l'état et des collectivités territoriales la décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs. Leur réalisation et leur gestion peuvent être concédées à des personnes physiques ou morales de droit Algérien (art 51). De même, l'article 21 de la même loi dé monopolise le transport ferroviaire en permettant à des opérateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession dans la gestion et/ou l'exploitation du réseau ferré national. Enfin, il est important de souligner que malgré la durée importante (14 ans) séparant les deux lois, la loi du 07-08-2001 n'a pas apporté de grandes modifications sauf quelques rajouts sommaires.

Donc, l'ouverture au secteur privé ne veut pas dire pour autant le désengagement total de l'état, mai celui-ci compte tenu de l'absence d'opérateurs privés a établi un programme de grande envergure pour le développement des infrastructures de transport de base qui s'étale sur différentes périodes (1999-2004, 2005-2009, 2009-2014), pour la réalisation de ce programme l'état a réservé une enveloppe de près de 35 milliards de dollars US pour la période 2005-2009 et autant pour la période 2009-2014⁹.

⁹ MERZOUG S & BELKHIRI A, « la problématique du financement des infrastructures de transport à allumière de la crise financière mondiale, cas de l'Algérie », www.iefpedia.com

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

2-3 l'organisation institutionnelle et opérationnelle du transport interurbain et leurs opérateurs

L'organisation générale des transports interurbains se réfère aux questions fondamentales de la réglementation générale et de la planification mais aussi divers acteurs interviennent dans les différents segments du service soit au niveau local ou national aux différents niveaux de la planification, de l'organisation, de la gestion et du développement des transports interurbains.

2-3-1 l'organisation institutionnelle

L'organisation générale des transports interurbains se réfère aux questions fondamentales de la réglementation générale et de la planification. C'est ainsi que divers acteurs interviennent dans les différents segments du service, soit au niveau national ou local.

- **au niveau national :** A coté du ministère des transports, certains ministères peuvent être amenés, conformément aux textes règlementaires fixant leurs attributions, à intervenir dans le domaine des transports interurbains, du moins lorsqu'il y a interférence avec les secteurs dont ils ont la responsabilité.
- **Le ministère des transports (MT)** Le ministère des transports intervient dans la politique nationale des transports collectifs, de sa mise en œuvre, la réglementation et la coordination avec les autres acteurs, et il a, entre autres, la responsabilité de mission relative aux transports terrestres, notamment le transport interurbain :
 - Elaborer et contrôler la réglementation générale du transport routière interurbain de voyageurs, de la circulation, de la prévention et de la sécurité routière.
 - Intervenir dans l'organisation de la formation et du perfectionnement du personnel du secteur des transports interurbain.
 - Orienter, contrôler et attribuer les autorisations d'exploitation de l'activité des opérateurs publics et privés en matière de transport interurbain.
 - Participer à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures routières, ferroviaires et de transport urbain, des plans de transports, à

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

la conception des plans directeurs d'urbanisme et à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire.

Le ministère des transports exerce ses attributions dans le domaine des transports qui comprend l'ensemble des activités destinées à assurer le transport des personnes et des biens par voie terrestre. Routière ou ferroviaire. Il exerce également ses attributions dans le domaine de la météorologie et des activités qui lui sont directement liées. Entrent ainsi dans le champ de compétence du ministre des transports, les missions relatives à la conception, l'organisation, l'exploitation et la commercialisation des activités de transport de la météorologie afin de satisfaire la demande dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service.

L'organisation centrale du ministère des transports comporte huit directions, dont deux spécifiquement en charge des transports terrestres : la Direction des transports Urbain et de la circulation Routière (DTUCR) et la Direction des Transports Terrestres (DTT).

Ainsi, le ministère des transports exerce une tutelle directe sur plusieurs entreprise de transports collectifs terrestres :

- L'entreprise de réalisation et d'exploitation du chemin de fer urbain pour l'agglomération d'Alger, dit « Entreprise Métro d'Alger » (EMA) et sa filiale ;
 - Le bureau d'Etudes des transports urbains (BETUR) ;
 - La société National des transports ferroviaires (SNTF) ;
 - Les entreprises publiques de transport urbain et suburbain ;
 - Le centre national de la prévention et de la sécurité routière (CNPSR).
- **Le Ministère des Travaux Publics (MTP) :** Les infrastructures routières relèvent de la responsabilité de MTP. Ce dernier est organisé en une administration centrale ainsi que de directions de travaux publics (DTP) déconcentrées au niveau de la wilaya, en charge de l'entretien et du développement des routes nationales.

Le MTP participe également à la réalisation des plans directeurs routiers en collaboration avec les ministères chargés de l'urbanisme et des transports. Il concourt, entre autres, à l'élaboration des plans de transport, des plans de développement des infrastructures

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

ferroviaires et des plans directeurs des grandes infrastructures urbaines et suburbaines de transports. Il participe également à la définition des règles de signalisation routière et à la promotion de prévention et de la sécurité routière.

➤ **Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU) :** Il a la compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. A ce titre, il encadre l'élaboration et la mise en œuvre des instruments d'urbanisme : plans d'occupation des sols (POS) et plan directeur d'aménagement urbain (PDAU), à travers lesquels sont définies les emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport : chemin de fer, tramway, etc.

➤ **Le ministère de l'Intérieur et des collectivités locales (MICL)**

Il intervient par le biais de la tutelle qu'exercent les wilayas sur les collectivités territoriales. Les wilayas sont fortement impliquées en matière d'organisation générale, de développement et de gestion des transports et des infrastructures routières à caractère local, d'infrastructures d'accueil des voyageurs et de stationnement.

➤ **Le ministère du commerce (MC)**

Il a la charge de délivrer aux opérateurs de transport le registre de commerce, de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter les tarifs des services urbains et interurbains des transports de voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et taxis collectifs. Il donne son avis pour toute fixation du tarif en milieu urbain proposé par le Ministère des transports, lorsqu'après avis du conseil de la concurrence le projet est alors soumis au secrétariat général du gouvernement.

➤ **Le Ministère des Finances (MF)**

Il dispose de larges prérogatives ayant une incidence sur tous les secteurs, les transports interurbains compris : par exemple, la dotation budgétaire dédiée aux projets d'infrastructures de transport. Il est chargé, en collaboration avec le ministère des transports et/ou les collectivités territoriales, de mettre en place les mécanismes de sujétion de service public pour les transports collectifs.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

➤ **Au niveau local**

A) La Direction des Transports de la Wilaya

La Direction des Transports de la Wilaya est un organe déconcentré du Ministère des transports placé sous l'autorité du wali. Les DTW relèvent du ministère des transports concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation et du MICL pour les aspects administratifs. Ainsi, les directeurs des transports sont des agents du MT.

Fixée par le décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des Directions des Transports des wilayas, la DTW a pour missions principales :

- L'application de la réglementation, la coordination et le contrôle de l'organisation des différents modes de transport ;
- La mise à jour des fichiers des activités des transports terrestres ;
- L'attribution de titres et autorisations d'exploitation du transport ;
- La mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière ;
- L'organisation des examens de permis de conduire, etc.

B) Les collectivités territoriales

La wilaya et la commune ont des prérogatives en matière de transport interurbain qu'elles ont pleinement exercé avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport.

2-3-2 Les opérateurs du transport interurbain

➤ **La société National de transport Ferroviaire (SNTF)**

La Société National des Transports Ferroviaires (SNTF) est la société nationale des transports ferroviaires algériens, responsable de la gestion du trafic et des lignes ferroviaires nationales. Elle est créée en 26 Mars 1976 et elle est spécialisée dans le transport de voyageurs et de marchandise. Son réseau s'étend sur 3572 Kilomètre, essentiellement en écartement standard, et dessert les grandes villes algériennes : Alger, Oran, Annaba, Constantine, Sétif, etc.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

La SNTF, étant l'unique opérateur ferroviaire, elle détient le monopole en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer sur tout le territoire national. Elle a été érigée en

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) par décret n°90-391 du 01/12/1990, elle a pour missions :

- L'exploitation des transports de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du territoire national et sur les territoires limitrophes dans la limite des conventions et accords internationaux en la matière ;

- L'entretien du réseau ferroviaire : voies ; bâtiments ; installations diverses ;

- La modernisation et l'extension du réseau ferroviaire.

En effet, la SNTF est organisée en fonctions et en régions :

Les fonctions principales sont :

- La fonction administration comprenant la gestion du personnel, la gestion comptable et financière, les études générales ;

- La fonction exploitation regroupant la gestion des opérateurs de transport et la gestion commerciale,

- La fonction « matériel » chargée de la gestion de la maintenance du matériel roulant,

- La fonction infrastructures chargée de l'entretien, du renouvellement, de la modernisation et de la construction de voies, ouvrages d'art, de bâtiments, et d'installations de télécommunications et de signalisation.

Les régions sont au nombre de quatre :

- ✓ La région d'Annaba : qui comprend la ligne Annaba-Tebessa- Djebel Onk avec les prolongements vers la wilaya de Guelma et vers la Tunisie ;

- ✓ La région de Constantine : qui comprend les lignes reliant Constantine aux ports de Annaba, Skikda et Jijel, ainsi que la ligne à destination du Sud Est jusqu'à Touggourt, et le tronçon de la rocade nord en direction d'Alger jusqu'à Bordj-Bou-Argeridj ;

- ✓ La région d'Alger : qui comprend la partie de la rocade nord de Bordj-Bou-Argeridj à CHLEF avec les prolongements desservant le port de Bejaia, la ville de tizi ouzou, ainsi que la ligne Blida-Djelfa ;

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

✓ La région d'Oran : qui comprend la partie de la rocade nord de CHLEF à la frontière marocaine avec les bretelles desservant les ports de Mostaganem, Béni-Saf et Ghazaouet, la ville de Tiaret et la localité de Redjem-Demouche, ainsi que la ligne Mohammedia –Béchar.

➤ les opérateurs privés

La dérèglementation de l'activités de transport par la loi 88-17 portant orientation et organisation des transports terrestres complétée et modifiée par la loi n°01-13 a permis la prolifération des opérateurs privés basculant les parts de marchés au secteur privé.

2-4 les principes de service public de transport interurbain

Le régime juridique du service public est organisé autour de trois grands principes :

A) principe d'égalité

L'accès au service public comme au service rendu lui - même. chacun doit être à même de bénéficier des prestations du service public sans se trouver en position d'infériorité en raison de sa condition sociale, de son handicap, de sa résidence, ou de tout autre motif tenant à sa situation personnelle ou à celle du groupe social dont il fait partie.¹⁰

Il signifie que toute personne a un droit égal à l'accès au service, participe de manière égale aux charges financières résultant du service (égalité tarifaire sauf pour les services facultatifs), et enfin doit être traitée de la même façon que tout autre usager du service.

À ce titre, en Algérie ce principe est justifié par l'article 04 de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation du transport terrestre qui indique : « le système de transport terrestre doit viser notamment à rendre effective, la satisfaction des besoins des citoyens en transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité de transport, de coût, d'accessibilité, de prix et de qualité de service. »

Mais l'égalité des droits ne veut pas dire uniformité de la prestation. Le principe d'égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action des besoins

¹⁰PETIT F., (2005). « Quels principes pour le service publics ? », Paris, [www. Aitec .réseau-ipam .orge](http://www.aitec.reseau-ipam.org)

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

peuvent être différenciées dans l'espace et dans le temps et doivent être en fonction de la diversité des situations des usagers.

B) principe de continuité

L'importance du service publics induit un principe de continuité. la continuité des services publics est la concrétisation de celle de l'Etat et elle peut également être considérée comme un corolaire de celui d'égalité, car la rupture du service pourrait introduire une discrimination entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont privées¹¹. il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption.

En Algérie, cela est justifié par l'article 14 du cahier des charges fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier des personnes : « le transporteur public routier des personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire. ». Ainsi, selon l'article 08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du type d'exploitation de service de transport public routier de voyageurs : « le transporteur est tenu d'exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé. »

C) principe d'adaptation (mutabilité)

L'adaptation est nécessaire pour ajuster les technologies aux besoins, tous deux en évolution rapide, lorsque les exigences de l'intérêt général évoluent, le service doit s'adapter à ces évolutions. Présenté comme un corolaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face à l'évolution de la société, il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions technique (ex : le tramway, le métro).

En Algérie, le système des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement.

¹¹ Petit f, (2005), op.cit.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

2-5 le fonctionnement de service public de transport interurbain

Dans le cadre d'organisation de service public de transport, la législation définit le fonctionnement de ce service en termes d'exploitation, de financement, de tarification et de contrôle.

2-5-1 exploitations du transport interurbain

Les autorisations d'exploitation de lignes pour les opérateurs de voyageurs sont délivrées à deux niveaux :

- par le ministère du transport pour les lignes d'intérêt national.
- par le directeur du transport de wilaya pour les lignes d'intérêt local et notamment pour les lignes interurbaines.

Ces dernières, soumises a présentation d'un dossier (demande, carte de louage, registre de commerce) et au contrôle du véhicule, sont délivrées avec une carte d'itinéraire.

La réglementation prévoit l'établissement d'une convention entre l'opérateur et l'autorité communale mais dans la réalité cette mesure n'a pu être mise en œuvre, les autorités communales ne disposent pas des capacités de gestion suffisantes pour se faire d'autant qu'elles ont le plus souvent affaire à une multitude d'opérateurs individuels. Cette convention s'est ainsi trouvée remplacée par une autorisation de l'administration de la ligne attribuée. De ce fait, la pratique montre que les opérateurs prennent de la liberté dans le suivi de l'itinéraire, le respect des horaires et des arrêts¹².

La puissance publique joue dans le transport un rôle particulièrement important. la place des pouvoirs publics dans le transport diffère assez peu d'un pays à l'autre, il faut distinguer, comme on le fait traditionnellement, la gestion des infrastructures et celle du matériel roulant.

2-5-2 la gestion des infrastructures

C'est au sujet de l'infrastructure que la place des pouvoirs est la plus marquée. L'état gère directement les route national et les voies navigables, c'est-à-dire qu'il les construit, les entretiens et les fais fonctionner. Certains ouvrage sont concèdes, comme les autoroutes de rase compagne, mais l'état garde une mainmise étroite sur leur gestion. Pour les chemins de wilaya et les chemins communaux, ce sont les collectivités territoriales

¹² ISLIM, (2002), op, cit, p 26

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

correspondantes qui remplissent ce rôle. Le cas des chemins de fer est particulier dans la mesure où la gestion des infrastructures et du matériel roulant est confiée à une seule entreprise publique, la (SNTF), qui est fait, sur le plan juridique, un service public.

2-5-3 la gestion du matériel roulant

La puissance publique est moins directement engagée dans la gestion du matériel roulant que pour les infrastructures. A un degré moindre de dépendance de la puissance publique, se trouvent les sociétés publiques (comme la SNTF) et les entreprises privées. Certaines sont concessionnaires de service public, comme les entreprises de transport collectif de voyageurs, les autres purement privées comme les entreprises de transport de voyageur, sont simplement soumises à une réglementation publique particulièrement développée dans les transports.

2-6 financement du transport interurbain

« Le financement de l'exploitation des services des transports public urbains et d'intérêt local est assuré par les usagers et le cas échéant, par l'état ou les collectivités territoriales et les bénéficiaires sont fixés par la loi. »

A l'instar des réalités des transports en général dans le monde, l'Etat en Algérie, à travers son budget et celui des collectivités territoriales, assure le financement du transport interurbain par l'octroi :

- de crédits d'investissement en matière d'infrastructures : routes, voies ferrées, gares, stations et signalisation.
- de subventions d'exploitation pour les entreprises publiques de transport comme la SNTF et les entreprises de transport urbain et suburbain (ETUS) qui ont à desservir des lignes non rentables et à transporter des usager bénéficiant de réductions (familles nombreuses, mobilités, étudiants).¹³

L'Etat s'engage en matière d'investissements, à financer entre autres :

- Les infrastructures ferroviaires (études de faisabilité et de modernisation des infrastructures ,installations fixes, renouvellement de voies, entretien de contribution globale comprenant le financement associé aux tarifs sociaux mis en œuvre par SNTF à la demande de l'état , le financement aux frais de gestion des passages à niveau, la contribution à la

¹³ ISLM, (2002), op.cit p28.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

formation, la contribution pour compensation de la perte de recettes induite par les tarifs imposés par arrêté interministériel et ceux proposés par la SNTF ,etc.

- les infrastructures routières (réalisation, entretien, etc.).

Pour ce qui concerne le secteur privé, et pour des considérations sociales absorption du chômage, l'Etat a mis en place au profit des jeunes des prêts bancaires bonifiés pour l'achat des véhicules exonérés des droits de douane, de la TVA et de l'exonération fiscale durant les trois premières années d'activité. Ce dispositif est encadré par l'agence nationale de soutien à l'emploi des jeunes(ANSEJ).¹⁴

Si, au niveau du budget de l'Etat, les montants consacrés aux infrastructures de transport en général sont chaque année considérables, il semble qu'au niveau des collectivités territoriales la part des dépenses pour les transports est relativement faible.

2-7 tarification du transport interurbain

L'activité de transport est soumise au régime des prix réglementés depuis la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967 portant orientation des transports terrestres. Le principe de la fixation des tarifs par voie réglementaire a été confirmé par la loi n°88-17 du 10 mai 1988.

A ce titre, les tarifs applicables par chaque mode de transport sont arrêtés périodiquement par l'Etat sur la base d'une multitude de textes réglementaires produits par le ministère du commerce dont les principaux sont fixés par ¹⁵ :

- Décret exécutif n° 96-39 du 15 janvier 1996 portant tarification de voyageurs par route (service ramassage).
- Décret exécutif n° 98-269 du 29 août 1998 portant actualisation des tarifs de transports de voyageurs assurés par la société nationale des transports ferroviaires.
- Décret exécutif n° 02-448 du 17 décembre 2002 relatifs du transport de voyageurs par taxis individuels et taxis collectifs.

De facto cependant, il faut constater une certaine liberté laissée aux opérateurs dans la fixation des tarifs.

¹⁴ SAFARZITOUN M & TABIT TALAMALI A, (2009), op. Cit, p 65

¹⁵ SAFARZITOUN M & TABIT TALAMALI A, (2009), op.cit.p 63

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

En application des notes circulaires n° 12 /2503 du 29 décembre 2012 et 13/0014 du 06 janvier 2013, émanant de ministère des transports, il est porté à la connaissance des propriétaires et usagers des moyens de transport public de voyageurs que le réajustement des tarifs pour le transport collectif de voyageurs et le transport par taxi est arrêté comme suit et cela à compter du 01 janvier 2013.

2-8 contrôle du transport interurbain

Le contrôle des transports routiers en général et des transports interurbains de voyageurs en particulier est règlementé par la loi n° 01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de la circulation routière qui régit :

- La circulation des différentes catégories d'usagers de voies publiques.
- Les conditions administratives et les règles de conformité et de leurs équipements.
- La formation des conducteurs.
- La sécurité routière et la prévention des accidents de la circulation.
- L'infraction et les sanctions.
- Les agents habilités à constater les infractions à la police de la circulation routière.

Section 02 : Aperçus sur le développement durable et la mobilité

1- Le développement durable

1-1 définition du développement durable :

Le développement durable comme le « développement qui réponde aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins »¹⁶. il poursuit : « deux concepts des sont inhérents à cette notion : le concept de besoin, et plus particulièrement des besoins essentiel des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir », le développement durable élargit ainsi la notion de développement

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

économique en intégrant l'environnement, l'économie et l'équité sociale. Autrement dit, le développement durable est « un développement qui conduit à un équilibre entre bien-être matériel, bien-être social et qualité de l'environnement, pour la génération actuelle comme pour les générations futures ».¹⁷

1-2- Définition du transport durable :

Le concept de transports durables ne peut signifier que privilégier des technologies et des modes d'organisation des transports dont l'impact sur l'environnement est plus limité que d'autres. Cette approche est soit purement qualitative, soit intégrée quantitativement au calcul économique par le biais de coûts externes assez simples, mais fort peu robustes quant à leur principe et quant à leur niveau. Cette acception favorise la décision technocratique basée sur un optimum mathématique peu transparent.¹⁸

1-3- Aspects du développement durable :

Le développement durable repose sur trois piliers majeurs :

1-3-1-L'environnement :

Sur le plan environnemental, atteindre l'objectif d'un développement durable, c'est savoir respecter les principales conditions suivantes :

- l'utilisation, la gestion durable des ressources naturelles (air, eau, vie) et des savoirs humains ;
- le maintien des grands équilibres naturels (climat, diversité biologique, océans, forêt...) ;
- la maîtrise de l'énergie et l'économie des ressources non renouvelables (pétrole, gaz, charbon, minerais...) ;

1-3-2 :l'économie :

Sur le plan économique, le développement durable dépend en particulier :

¹⁷ <http://developpementdurable.revues.org>

¹⁸ Jean- baptiste la comble, pour un système de transport en commun durable, mai 2010.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

- d'un développement économique respectueux des milieux naturels d'où proviennent les ressources de base (agriculture et pêche).
- d'un changement profond dans les relations économiques internationales afin de promouvoir un commerce équitable (essentielle C.E.) et un tourisme solidaire (essentielle TS) et d'exiger que les entreprises prennent en compte les conditions du développement durable.
- de l'annulation de la dette des pays pauvres et d'une augmentation des investissements afin qu'ils ne soient plus contraintes à opter pour des profits à court terme en contradiction avec leur développement durable et celui de la planète.
- d'une réflexion sur une décroissance soutenable dans les pays développés.

1-3-3 le social :

Les facteurs sociaux du développement durable sont l'accès à l'éducation, l'habitat, l'alimentation, les soins... afin de :

- satisfaire les besoins essentiels des populations ;
- combattre l'exclusion sous toutes ses formes (sociale, professionnelle....) ;
- stabiliser la croissance démographique ;
- maîtriser la croissance urbaine et les flux migration ;

C'est au niveau local que peuvent se mettre en place les sociales indispensables à un développement humain harmonieux, au nord et au sud.

2-La mobilité

2-1 La définition de la mobilité de transport interurbain

Le dictionnaire petit Larousse définit la mobilité comme « la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer ».

Damien M définit la mobilité : « déplacement de personne : on parle de mobilité résidentielle, de travail (navette), de vacance... »¹⁹

PIERE M et Françoise C, urbanistes, proposent une définition large de la mobilité : elle correspond à la « proportion d'une population à se déplacer »²⁰. L'unité de déplacement

¹⁹ P.MARIE MADELELEINE Damien, dictionnaire du transport est de logistique, 2^{ème} édition, DUNOD. Paris 2001, 2005, page 331.
²⁰

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

est l'une des unités utilisées pour mesurer la mobilité des individus, elle peut être réalisée avec plusieurs modes 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 domicile-travail.

2-2 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 où la distance entraîne un manque d'accessibilité et un sentiment d'enclavement. La contrainte la plus récurrente est la distance physique et toutes les autres ne sont en fait que des avatars des conditions de l'espace sur les sociétés humaines.

Bien que la révolution des transports ait bouleversé le rapport de l'homme à l'espace et ait permis une plus mobilité, celle-ci demeure astreinte de plusieurs façons que nous classons sous deux catégories principales : les contraintes politiques et les contraintes économiques.²¹

Les contraintes politiques regroupent toutes les décisions, individuelles ou collectives, qui influent sur la mobilité des personnes et des biens à toutes les échelles.

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.

2-3 Les échelles de la mobilité

Relativiser les observations et les approches constitue sans doute l'une des approches complexes en géographie, tant cette notion se décline sous divers aspects : rapports sociaux, rapports aux espaces, rapports temporels, etc. c'est à travers de la notion d'échelle que la relativité des phénomènes géographique est abordée. La question des échelles est majeure lorsque l'on s'intéresse aux comparaisons spatiales : Nord/Sud, urbain/ rural, local/régional.

Le questionnement sur les échelles vient de l'évolution des pratiques de mobilité et de la diversité des moyens qui lui sont dédiés. Cela implique qu'on les observe et qu'on les

²¹Hichem YESGUER, thèse de doctorat en géographie, thème : « enclavement des espaces ruraux : Approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles », université du havre, 2009.P, 60.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

analyse avec les instruments approprié. En ce qui nous concerne, il s'agira de revenir autant sur les échelles spatiales et temporelles que de réfléchir aux aspects socio- économiques.

Selon Xavier G, en mettant à part « les échelles urbaines classiques, allant du quartier à la ville dense traditionnelle », nous pourrions classer la mobilité selon deux échelles spatiales et temporelles²² :

- Echelle de l'agglomération (intégrant les zones suburbaines et périurbaines).
- Echelle métropolitaine (associant plusieurs villes).
- Echelle régionale ou interrégionale.
- Echelle national.

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

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

La classification de Xavier Godard ne s'éloigne pas des classifications classiques qu'on retrouve, par exemple, la mobilité saisonnière, la mobilité occasionnelle (exceptionnel), la mobilité hebdomadaire et la mobilité quotidienne ces échelles renvoient plus à des mobilités différentes qu'à une temporalité du déplacement²³.

➤ **les déplacements quotidiens**²⁴

Les mouvements pendulaires ou migrations alternantes de travailleur, appelés navetteurs, et les déplacements scolaires alimentent une part importante du trafic voyageurs : il s'agit de déplacements quotidiens réguliers qui représentent les principaux motifs de déplacement avec les achats quotidiens (J.-P. Hubert, P.Toint, 2002, p.298).ces déplacements répondent à un certain nombre de points communs :

- concentration sur deux tranches horaires, le matin de 7à 10h et en fin de journée de 16à19h, voire une tranche secondaire de 12à14h.

²² Hichem YESGUER, 2009, Op Cite, P, 63.

²³ Pierre merlin : « Géographe, économie et planification des transports », Editeur, PUF, collection, FONDAMENTAL, Paris 1991.

²⁴ EMIL MERENNE « géographie des transports contraintes et enjeux », Edition PUR, collection « Didact géographie » France octobre 2013, p, 112-114

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

- concentration à des distances de proximité très variable allant jusqu' à 100, voire 200 km selon les pays ou les régions en fonction de la configuration de ceux- ci, les distances les plus longues se rencontrant tout naturellement dans les pays les plus vastes ;
- limitation aux jours de semaine. Caractérisé par des pointes posant problème puisque concentré essentiellement sur certains axes, certains jours et certaines heures, ce type de trafic répond à une demande continue dans le temps et dans l'espace moyennant quelques nuances, par exemple en période de congé.

Cette catégorie de mouvements engendre souvent des chaînes de déplacements, c'est-à-dire des ensembles de trajets en boucle de plus en plus complexes en raison de la combinaison de plusieurs motifs liés aux chaînes d'activités au cours d'un déplacement journalier(travail, accompagnement, achats quotidiens, école, visites, loisirs, restaurant, service administratifs...).

La voiture automobile constitue le moyen de transport le plus fréquemment utilisé dans la relation domicile- lieu de travail si la distance à parcourir est relativement élevée (de 50 à 100 km) et si la desserte par les transports collectifs est considérée comme non satisfaisante. Autrement dit, les transports collectifs (bus, tram, métro...), la marche et le vélo sont d'autres moyens de déplacement largement utilisés pour les courtes distances.

Dans les pays en développement, la population rurale est obligée de se déplacer à pied sur de longues distances (de 5 à 10 km) pour accéder aux emplois, aux équipements et aux services urbains de toutes sortes.

➤ **les déplacements hebdomadaires**

Les déplacements hebdomadaires touchent avant tout trois catégories de personnes :

- Les actifs dont l'éloignement du domicile au lieu d'activité n'autorise pas le retour journalier au domicile. Dans ce cas, les départs s'échelonnent entre le samedi après-midi et le dimanche matin en fonction de la distance, des facilités d'accès et du début

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

d'activité le dimanche, le retour ayant lieu le plus souvent le jeudi : les transports collectifs et notamment le train sont largement empruntés pour ce type de relation ;

- Les migrations de fin de semaine ou de weekends.
- Les déplacements pour achats généralement effectués en voiture dans les grandes surfaces périurbaines.

➤ **Les déplacements saisonniers**

Les déplacements considérés comme saisonniers sont aujourd'hui surtout à connotation touristique. Se plaçant dans la majorité des cas pendant les congés payés et les congés scolaires, ceux-ci coïncident avec des périodes précises de l'année. Dans ce domaine, les tendances récentes indiquent des départs répétés, les grands départs se situant principalement en juillet et en août et, dans une moindre mesure, en fin d'année.

Vu qu'il s'agit de déplacements généralement de longues distances très variables dans l'espace, l'éventail des modes et moyens de transport utilisés concerne principalement l'auto, l'autocar, le train, l'avion, le bateau... voire des combinaisons entre ces modes et moyens de transport, par exemple l'auto sur le train (autos- train) ou sur le bateau.

➤ **les déplacements exceptionnels**

Autres occasions de déplacement : les relations familiales, les achats exceptionnels, les manifestations sportives et culturelles, les pèlerinages, les foires, les congrès... ; ces déplacements exceptionnels ont comme caractéristique principale le fait de ne pas avoir nécessairement lieu à des dates fixes malgré l'aspect répétitif des manifestations sportives et culturelles et des pèlerinages.

Pour ces types de déplacements effectués souvent en groupes, les modes et moyens de transport sont également variés : il s'agit des mêmes que ceux utilisés pour les déplacements saisonniers à une nuance près, une part plus importante pour les déplacements en autocar.

Le choix des modes et moyens de transport pour tous ces déplacements dépend de plusieurs facteurs :

- la distance : à pied le plus souvent jusqu' à 500 m dans une petite ville et un km dans une grande ville ; en voiture surtout pour les distances moyennes, en métro ou en métro léger appelé aussi semi-métro (métro dont une partie de la desserte s'effectue par des lignes aériennes à même la surface du sol, parfois partagées avec le tram) ou encore en tram circulant en site propre ou sur la chaussée, voire en souterrain aux carrefours en milieu urbain et périurbain ; en

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

train surtout pour les distance de 200 à 500 km et en avion au- delà de 1000 km (sauf sur les grands axes de pénétration où certains modes et moyens de transport commun peuvent être préférés à la voiture dans les centres urbains, par exemple le bus, le tram et surtout le métro lorsque l'utilisation de la voiture pose problème : forte densité du trafic routier aux heures de pointe, difficulté de trouver une aire de stationnement pour la voiture près du lieu de travail ;

- l'horaire : les transports en commun devraient mieux convenir aux déplacements massifs aux heures de pointe quotidienne ;
- le revenu : les personnes aisées recourent plus volontiers aux moyens de transport les plus chers, la voiture, les trains rapides et l'avion ;
- le type de milieu : les transports en commun sont particulièrement bien adaptés à la desserte en milieu urbain et la voiture en milieu rural ;
- la disponibilité ou non d'une voiture particulière ou la desserte par d'autres modes et moyens de transport.

2-4 La mobilité durable :

En dehors de l'efficacité économique et l'équité social, le concept de développement durable est associé à la préservation de l'environnement et privilégiant l'objectif de la réduction des consommations énergétiques. De ce fait, tous les secteurs de l'économie ou presque présentant une forte consommation d'énergie se sont vus concernés. Les industries, l'agriculture, quelques secteurs tertiaires ainsi que les transports ont adapté chacun à sa façon le terme « durabilité ».

C'est à partir de ce terme que les expressions «mobilité durable ou l'éco-mobilité » sont nées dans le domaine des transports. Elles signifient que la croissance des transports ne doit plus suivre automatiquement celle de l'économie. Cela veut dire que même si cette dépendance est inéluctable, la croissance du transport ne doit plus être un des facteurs de naissances environnementales.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

2-4-1- l'offre de transport

L'offre de transport répond au besoin de se déplacer en atténuant les effets de la distance au prix d'un certain coût :

- L'offre de transport en commun ;
- L'offre d'infrastructures routières ;
- Le coût et la quantité de stationnement dans les différentes zones ; d'agglomération ; qui influence significativement le choix modal pour le déplacement ;
- Les vitesses relatives des différents modes de transport ;

Les nouvelles infrastructures de transport ont pour objet de faciliter les déplacements et de permettre d'aller plus vite donc plus loin, elle augmente la capacité du système de transport et plus généralement l'offre de transport²⁵.

Parmi les facteurs de l'offre de transport nous avons :

- Les facteurs de production : la production de transport comme tout bien de service nécessite :
- Le capital : qui prend trois formes bien distinctes : les réseaux d'infrastructures (route, autoroute, etc.), les véhicules qui circulent (voiture, bus, train...etc.) et les installations fixes (gares, arrêt de bus, port) ;
- Le travail : le travail utilisé pour produire les services de transport est de deux types (les emplois d'entreprise qui vendent ces services et le travail effectué par les usagers (en conduisant leur véhicule))
- L'énergie : sous forme de carburant et l'électricité dans le mode de transport ferroviaire).
- La congestion et vitesse : la congestion est une diminution importante de l'offre de transport, et particulièrement du transport routier. Sur une route ou un réseau donné sur lequel circulent les véhicules, on constate que la vitesse des véhicules diminue avec le nombre de véhicules à peu près linéaire à partir d'un certain seuil car les véhicules se gênent les uns les autres.

²⁵ Didier M et prud'homme R (2007). Infrastructures de transport, mobilité et croissance. Rapport de recherche. P 59.

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

- L'organisation : l'efficacité des différents modes de transport est dépendante de leur organisation et de leur gestion. Le mode routier est défini par un système très éclaté et très concurrentiel.
- Le progrès technique : l'offre de transport est marquée par d'importants et constants changements techniques ou institutionnels. Dans un secteur plus que d'autres dominé par des ingénieurs, l'innovation technologique est fréquente et l'offre de transport se renouvèle par exemple :
- Le train à grande vitesse : les TGV, train qui roule à plus de 250 kilomètres/heure principalement sur des voies et avec des véhicules spécialisés, ils sont plus que des trains améliorés, il constitue pratiquement un mode de déplacement nouveau, capable de rivaliser avec l'avion sur des distances de 400 à 1000 kilomètre.
- L'autoroute : l'invention des autoroutes, voies rapides réservées aux véhicules à moteur et sans intersections qui date de l'entre-deux-guerres mais qui s'est surtout développée après la seconde guerre mondiale a complètement renouvelé l'offre de transport routier. L'autoroute est plus rapide, plus sûre et plus fiable et plus confortable que les routes traditionnelles.

2-4-2 les infrastructures routières

C'est l'ensemble des ouvrages constituant la fondation et l'implantation sur le sol d'une construction ou d'un ensemble d'installations (par exemple routes, voies ferrées, aéroports).

L'infrastructure de transport sont de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie. Les décisions en matière d'infrastructure vont porter leur fruit pendant les décennies, voire des siècles. Une autre caractéristique qui s'affirme au fil des années est la longueur de la période de construction et cela c'est pour des raisons techniques et sociopolitiques.

2-4-3 les investissements en infrastructures routières

Bien que la question continue à susciter une large polémique et à produire des avis divers et variés, il reste généralement admis que l'investissement, qu'il soit public ou privé, joue un rôle très important dans la croissance économique, en induisant des externalités

Chapitre I : Le fondement théorique de transport en commun interurbain

positives importantes qui revêtent en partie un caractère d'intérêt économique général, à travers la mise en œuvre du progrès technique, récemment reconnu comme facteur de croissance économique (croissance endogène).

Les investissements en infrastructures de transport induisent au niveau global, un effet sur la demande qui s'adresse à l'économie, et par suite, un effet sur l'offre et donc sur la production. Ce raisonnement se base pour l'essentiel sur la notion du multiplicateur d'investissement développé par Keynes qui stipule qu'une « dépense nouvelle engendre des revenus supplémentaires qui seront à leur tour transformés en dépenses de consommation et d'investissement, contribuant à croître la production en chaîne²⁶». Quant au niveau local, les avis restent partagés et s'accordent pour dire que les infrastructures ont un effet à double sens : elles importent et exportent la concurrence, la main d'œuvre etc. De ce fait, le lien entre investissement en infrastructure et développement local reste intimement lié aux spécificités de la région en question.

La validité du raisonnement précédent faisant état d'impact global positif n'est pas à mettre en doute mais doit néanmoins être nuancée sachant, qu'il n'est plus assuré que l'investissement.

CONCLUSION

Nous pouvons déduire à partir de ce chapitre que le champ d'étude du transport interurbain est très vaste, ainsi ce mode de transport est l'un des modes les plus importants et le plus utilisé en Algérie, vu cette importance nous avons essayé tout au long de ce chapitre d'expliquer la notion de transport interurbain, et les différentes étapes de sa réglementation en Algérie, ainsi nous avons cité et expliqué la fonction principale des principaux opérateurs qui fonctionnent sur le marché, et en fin nous avons donné un aperçu théorique sur le développement durable et la mobilité du transport. Pour bien comprendre, la notion de transport nous allons essayer d'analyser l'offre et la demande par bus de ce dernier, en deuxième chapitre.

²⁶ Keynes J M (1936), théorie de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie, Payot, (1949).

**Chapitre II : L'offre et la
demande de transport en
commun interurbain dans la
wilaya de Bejaia**

Introduction

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Un système de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement. Les volumes de la demande en déplacement augmentent en proportion avec la croissance de la population

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés où sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays. En interurbain on peut citer l'autoroute est-ouest et la Rocade ferroviaire est-ouest.

Dans ce chapitre, nous allons essayer de cité l'ensemble de ces équipements, en présentant tout d'abord l'offre de transport interurbain dans la wilaya de Bejaia en matière des infrastructures de transport et du parc roulant. Ensuite, nous analysons la stratégie de développement de ces infrastructures, en présentant les programmes de développement de transport de personnes dans la wilaya de Bejaia mais aussi, nous allons essayer de voir les principales caractéristiques de la demande et besoins de mobilité de personnes, ainsi que le niveau de satisfaction de l'offre de transport interurbain à la demande des usagers , afin de compléter notre connaissance du système de transport interurbain de la demande de transport interurbain, leurs caractéristiques, leurs problèmes.

SECTION 01 : l'offre de transport interurbain dans la wilaya de Bejaia

Dans le cadre de cette section, nous allons traiter l'état du réseau terrestre en Algérie et dans la wilaya de Bejaia, les infrastructures d'accueil, le parc roulant et les modes d'organisation interurbaine de voyageurs et enfin la stratégie de développement des infrastructures de transport dans la wilaya de Bejaia.

1-1 Le transport routier en Algérie

En Algérie, le transport routier est le mode prédominant pour le transport de voyageurs que celui des marchandises. Il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et de ses activités et selon les contraintes de la topographie¹. Ainsi, le réseau et les services sont plus denses et long de la bande côtière mais il diminue progressivement vers les hauts plateaux et se

¹ ABID H, (2009), « les besoins de formation de transport dans les pays de la méditerranée occidentale, cas des pays de Maghreb ». GTMO, p 09

réduisent à un nombre restreint d'axes dans le sud². La longueur totale du réseau routier est de plus de 112039 km dont 29573 km de routes nationales et plus de 4910 ouvrages d'art. Ce réseau devrait être complété par un important tronçon de 1216 km dont plus de 70% sont revêtus. Les non revêtus touchent principalement les chemins communaux, les routes des régions de montagne et du sud.

1-1-1 composition et état du réseau routier en Algérie dans la wilaya de Bejaia

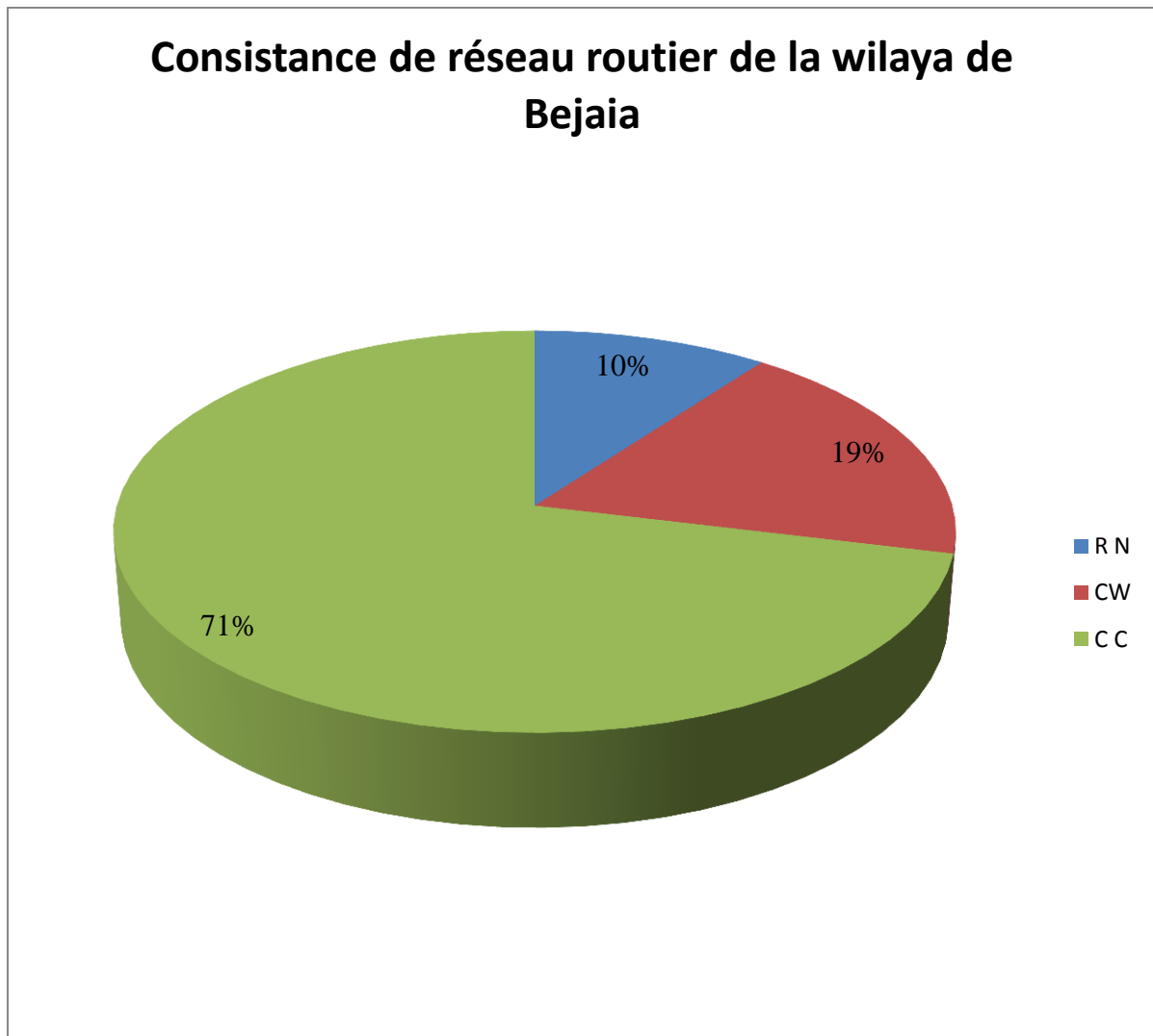
A ce titre, Selon la direction des Travaux publics (DTP) de la wilaya de Bejaia, en 2016 (voir le tableau n°1 ci-dessous), la wilaya de Bejaia est dotée d'un réseau routier de 4336,4 km relativement dense composé de 444,20 km de route national, 803,80 km chemins de wilaya et de 3088,4 km de chemins communaux.

Tableau 01 : Consistance et état du réseau par communes, daïras et national, au 31 /12/2016

type	Bon état (km)	Moyen état (km)	Mauvais état (km)	Revêtus (km)	Etat de piste	Total (km)
Routes nationales	288,85	78,75	76,60	424,20	20	444,20
Chemins wilaya	446,30	192,58	164,92	803,80	-	803,80
Chemins communaux	1451	690,26	947,14	2406,04	682.36	3088,40
total	2186,16	961,59	1188.66	3434.04	702.36	4336 ,4

Source : DTP de la wilaya de Bejaia

² MERZOUG S & BELKHIRI A. op. cit

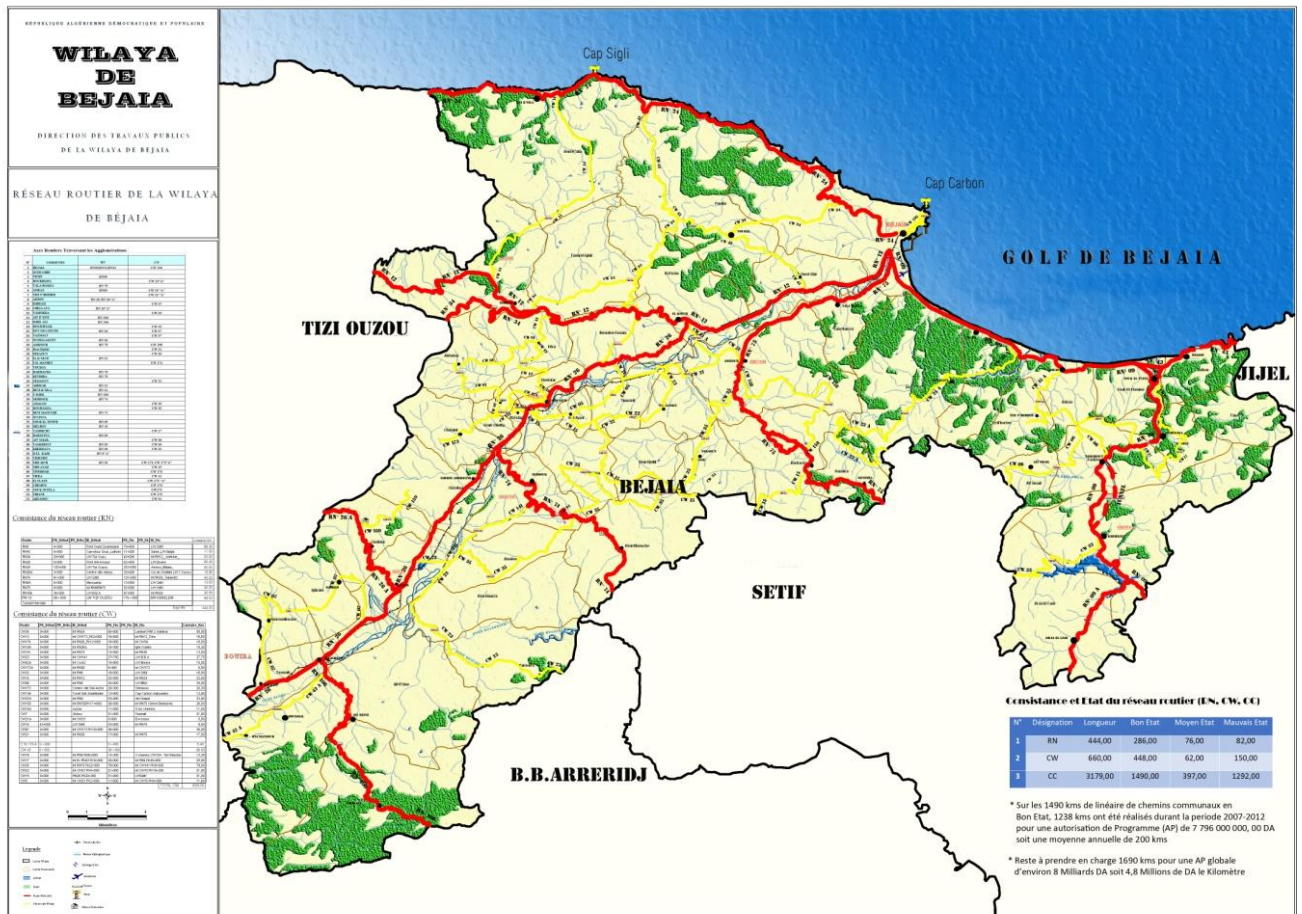


Source : PAW de Bejaia a l'horizon de 2030

Le tableau n°1 et de la figure n°1 ci- dessus indique une certaine fragilité dans le réseau routier de la wilaya de Bejaia. Cette déficience réside dans la prépondérance des routes communales qui constituent 71% du réseau, surtout quand on sait qu'une grande partie de celui là ne répond pas aux techniques (revêtement, largeur, géométrie du tracé, etc.).

Sur un linéaire total de 3088.40 km de routes communales, on relève 2406,04 km revêtus dont 1451 en bon état, 690,26 km en moyen état et 947,14 km en mauvais état. Le reste chemine communaux 682,36 km sont à l'état de piste.

Figure n°2 : le réseau routier de la wilaya de BEJAIA



Source : DTP de W BEJAIA

1-1-2 Le parc roulant et les modes d'organisation interurbaine de voyageurs dans la wilaya de Bejaia

1-1-2-1 le transport public de voyageurs par bus

Le réseau de lignes exploitées est constitué de :

- 95 lignes de type national
- 336 lignes rurales
- 179 lignes suburbaines et interurbaines

Tableau 2 : Offre du parc roulant de la wilaya de Bejaia au 31/012/2016

	Parc roulant								Places offertes	Nombre opérateurs
	AC	AB	MB	MC	MCB	CA	VA	TOT	TOTAL	
Transport public de statut privé										
Dont : inter wilaya	71	0	0	116	0	0	0	187	7040	139
Intercommunal	9	1	66	619	219	0	0	914	24630	792
Urbain	0	2	332	0	25	0	0	359	13440	312
Rural	0	1	13	108	1420	0	0	1541	23635	1449
S/TOTAL	80	4	410	643	1664	0	0	3001	68745	2692
Transport public de statut public										
Dont : inter wilaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Intercommunal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urbain	0	30	0	0	0	0	0	30	3000	1
Rural	1	0	0	0	0	5	0	6	176	3
S/TOTAL	1	30	0	0	0	5	0	36	3176	4
Transport propre compte (de personnel)										
Dont : statut public	17	2	61	89	20	29	0	218	6346	54
Privé	2	1	8	22	27	5	0	65	1645	34
S/TOTAL	19	3	69	111	47	34	0	283	7991	88
TOTAL	100	37	499	954	1711	39	0	3320	79912	2784

Source DT W BEJAIA

- AC : Auto Car
- AB : Auto Bus
- MC/B : Mini Car/Bus
- CA : Capacité
- VA : Véhicule Aménagé

Le réseau mis en place pour le transport en commun de voyageurs est exploité par 2784 opérateurs avec 3320 véhicules de différentes capacités qui offre 79912 places et pour le transport intercommunal dont inclus le transport interurbain, constate qu'il ya seulement de transport public de statut privé, qui est exploité actuellement par 792 opérateurs avec 914 véhicules qui offre 24692 places. Les données montrent que le nombre des véhicules privés sont plus importants par rapport aux véhicules publics cette prédominance réside beaucoup plus dans le transport intercommunal ou enregistre une absence totale du parc public et que les opérateurs de statut public n'existent que dans les transports rural et urbain.

En effet, on constate qu'il ya une augmentation au 31/03/2017 du 1^{er} trimestre voir l'annexe N°1) par rapport au 4^{em} trimestre de l'année 2016 de 4 opérateurs pour le nombre opérateur, pour le nombre de véhicule l'augmentation de 7 véhicule, mais aussi l'augmentation pour les places offerts de 339 place.

1-1-2-2 Le transport de voyageurs par taxi

En Algérie il existe des taxis individuels et des taxis collectifs, ces derniers effectuant des trajets prédéfinis et les horaires n'étant pas fixes. Pendant les heures de pointe, il est indispensable de partager le taxi avec d'autres personnes.

En 2016, on recense 4786 licences d'exploitation de service taxi attribuées au niveau de la wilaya de Bejaia et 4075 licences louées pour 768 taxis et 16 bénéficiaire (voir le tableau N°3)

Tableau 03 : Le transport interurbain de voyageurs par taxi 31 /12/2016 « 4^{em} trimestre »

Nbr de licences taxis attribuées		Nbr de licences taxis exploitées		
moudjahidine	Total	bénéficiaire	Locataire	total
4786	4786	16	768	784

Source DTW de Bejaia

1-1-3 le transport interurbain de voyageurs par taxi 31/03/2017 « 1^{er} trimestre »

En 2017, 1^{er} trimestre on remarque l'augmentation des licences taxis attribuées à 4832, ce chiffre s'explique par la forte concentration de la demande ainsi que les déplacements pendulaires de la population. (Voir le tableau n°04 ci-dessous)

Tableau 04 : Le transport interurbain de voyageurs par taxi « 1ère trimestre » en 31/03/2017

Nbr de licences taxis attribuées		Nbr de licences taxis exploitées		
moudjahidine	Total	bénéficiaire	Locataire	total
4832	4832	14	773	787

Source DTW de Bejaia

Ainsi, la répartition des taxis en nombre et en capacité de véhicules selon le mode d'exploitation et l'âge des véhicules dans la wilaya de Bejaia au 4^{ém} trimestre 2016 et 1^{er} trimestre en 2017 se présente dans les tableaux n°05 et 06 ci-dessous :

Tableau 05 : Répartition du parc des taxis en capacités selon le mode d'exploitation et l'âge des véhicules dans la wilaya de Bejaia 31/12/2016 « 4^{ém} trimestre »

Nbr d'exploitation		Individuel	Collectif Urbain et interurbain	Collectif Fourgon aménagé	Collectif inter wilaya	Total
Tranche d'âge	5 ans	22	203	-	32	257
	5-9 ans	01	155	-	30	186
	10-14	-	60	-	12	72
	15-19	01	63	-	04	86
	20-24	-	36	01	12	49
	25-29	-	78	01	21	100
	30et plus	-	-	-	07	52
	total	24	640	02	118	784

Source DTW de Bejaia

Le tableau n° 6 ci-dessus indique le transport par taxi dans la wilaya de Bejaia est exploité par 784 taxis dont 24 sont exploités sous forme de taxis individuels, 640 taxis collectifs urbain et interurbain, 02 fourgons aménagés et 118 sous forme de taxis collectifs inter wilaya, dont l'âge minimum de ces taxis est moins de 5 ans et un âge maximum de plus de 30 ans.

Tableau 06 : Répartition du parc des taxis en capacités selon le mode d'exploitation et l'âge des véhicules dans la wilaya de Bejaia 31 /03/2017 « 1ér trimestre »

Nbr d'exploitation		Individuel	Collectif Urbain et interurbain	Collectif Fourgon aménagé	Collectif inter wilaya	Total
Tranche d'âge	5 ans	23	156	-	11	190
	5-9 ans	04	194	-	49	247
	10-14	-	66	-	12	18
	15-19	01	63	-	08	72
	20-24	-	40	01	06	47
	25-29	-	58	01	25	84
	30et plus	-	60	-	09	69
	total	28	637	02	120	787

Source DTW de Bejaia

Ce tableau indique que la capacité du parc de transport public effectué par taxis dans la wilaya de Bejaia est différente d'un mode à un autre et selon l'âge de véhicule et qui offre au total en 2017 en 1ér trimestre 787 places dont 28 sont offertes par les taxis individuels, 637 des taxis collectifs urbains et interurbain, 02 des fourgons aménagés et de 120 sont offertes des taxis collectif inter wilaya.

1-1-3 Stratégie de développement des infrastructures de transport routier

1-1-3-1 Programme en cours de réalisation

Ce programme comporte les projets suivants dans la wilaya de Bejaia

- RN 75 : travaux de modernisation de la route entre BARBACHA et la limite de la wilaya de SETIF sur 17 km.
- RN 26 : aménagement en 2*2 voies de la traversée d'AKBOU sur 2,5 km.
 - tronçon 1 : du (PK 41+00) pont TIFRITH au PK (42+250) sur 1,25 km.
 - Tronçon 2 : du (PK 42+250) au PK 43+500) CAREFFOUR patte d'oie.
- RN 09 : tunnel réalisé et 03 tunnels en cours du lancement.

- RN 43 TRAVAUX de dédoublement de la traversée de la ville de MELBOU sur 11.5 km.
- CW 158 : travaux de modernisation de la route sur 27 km a AMIZOUR (TADARETH TAMOKRANTE) vers BARBACHA (reste 1 km) mais aussi 05 pont a 04 chemins.
- CW 35 : travaux de modernisation de la route BOUHEMZA vers SEDDOUK sur 40 km.

1-1-3-2 projets structurant à l'étude

- Etude d'une gare routière de type B à Akbou ;
- Etude des 10 stations urbain (3 à Bejaia, 01 El Kseur, 01 à Sidi Aiche, 01 à Amizour, 01 à Saddouk, 01 à Souk El Tennine et 01 à kharrata).

Tableau 07 : Projet structurant a étude dans la wilaya de Bejaia

N°	études des projets
	Etude de dédoublement de la RN 26 entre Sidi Aich et la limite de wilaya sur 40 Kms.
	Etude de la liaison RN 106(Medjana) a la RN 26 (Akbou) sur 80 Kms
	Etude de l'Evitement de la ville d'Amizour
	Etude de Dédoublement de la RN12 EL Kseur-limite de wilaya sur 40Kms
	Etude d'aménagement de la route reliant Tizi Aidel (commune de Tamokra) A Adrar sidi Idir (bordj Bou Arreridj) Sur 10 kms
	Etude de réalisation de deux (02) trémies a Bejaia
	Etude de réalisation d'un ouvrage d'art sur oued amacine – cw21
	Etude du dédoublement de la RN26 entre EL Kseur et SIDI Aich sur 22 Kms
	Etude d'évitement de l'agglomération de Tichy.
	Etude d'évitement de la ville de Bejaia par bir slem
	Etude de l'aménagement en 2×2 voies Entre souk el tennine et la limite de la wilaya

Source DTP W Bejaia

1-2 Le transport ferroviaire

Le secteur du transport ferroviaire a connu ces cinq dernières années un développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d'assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

Le réseau ferroviaire de l'Algérie est de 4200 km, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays. Le réseau ferroviaire est géré par la société nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). Ce réseau est doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays.

Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1 000 km de voies ferrées, la réalisation de 3 000 km de chemins de fer.

Les régions des Hauts plateaux et du Grand sud constituent la première priorité affichée par les autorités dans ce sens avec une part assez conséquente dans les différents projets inscrits pour le quinquennat qui s'achève en 2014.

A l'horizon 2016/2017, la longueur de ce réseau ferroviaire sera de 12.000 kilomètres.

1-2-1 Le parc roulant de SNTF

En 2016 locomotives de parc roulant de la SNTF se composait de :

- 14 électrique.
- 154 locomotives diésels.
- 59 locomotives de manœuvre.
- 674 voitures.
- 13000 wagons tout types.
- 17 Autorail diésels hydraulique.
- 64 Rames Automotrices électrique 25 KV/CA monophasé (STADLER)

Afin de doper l'activité passagère longue distances la SNTF a commandé courant juillet 2015 17 trains coradia de dernière génération au constructeur français ALSTOM pour un montant de 200 millions d'Euros, ces derniers sont réputés par leur confort et leur endurance, ils seront déployés sur

les liaisons longues distances Alger-Oran et Alger-Annaba. La première rame coradia sera livrée en janvier 2018.

- Longueur des lignes du réseau 4575 km
- Longueur des lignes exploitées 3854 km
- Longueur des lignes en voie standard (UIC° 3490 km
- Longueur des lignes en voie métriques 1085 km
- Longueur des lignes en double voie 450 km (10%)
- Longueur des lignes électrifiées 323 km (7%)
- Nombre de gare en exploitation 217
- 32700000 voyageurs interurbains par an (2014)
- Chiffre d'affaires : 4 milliards de dinars (40 million \$)
 - La SNTF prévoyait un trafic fret de 15 millions de tonnes en 2010 contre 7 en moyenne pendant la dernière décennie. La baisse de l'activité fret de la SNTF pourrait résulter des derniers développements autoroutiers l'activité voyageurs a enregistré 36,2 millions de clients transportés en 2016
 - La SNTF se positionne de plus en plus sur les grands axes de trafic notamment dans la banlieue algéroise et dans la grande ligne, affinent ses logiques marketings par, le nouveau matériel à traction Electrique et/ou Diésel, les voitures réhabilitées, la qualité du service et les différentes prestations proposées, la qualité du service et les différentes prestations proposées pour offrir des produits et services en adéquation avec les attentes et les besoins des voyageurs.
 - La SNTF assure dans le domaine des transports de voyageurs plusieurs catégories de services pour répondre à la diversité des besoins des usagers
 - Services nationaux dits de Grandes Lignes ;
 - Services régionaux ;
 - Services de Banlieue ;
 - Services particuliers ou conventionnés (trains ouvriers, étudiants, etc)
 - Services spéciaux ou commandés.

En outre, la SNTF propose à ses usagers des prestations annexes au voyage notamment le transport de bagages la restauration et la mise à disposition de places couchettes.

La flotte SNTF compte 242 trains de voyageurs dont :

- 68 trains assurant les services régionaux
- ✓ 18 trains Autorails
- ✓ 50 navettes Rame classiques
- 12trains de grandes lignes.

- **162 trains de banlieues :**

- ✓ 130 trains assurés par automotrices sur la banlieue algéroise
- ✓ 32 trains classiques sur banlieues d'Oran-de Constantine et d'Annaba.
- ✓ Banlieue Est : Constantine – Bekira – Hamma bouziane – Kef Salah - Didouche Mourad – Zighoud youcef.
- ✓ Banlieue ouest : Chalet des Pins – Sidi Mabrouk – Oued Hamimine – El Khroub – Ouled Rahmoune.

Banlieue Bonoise : 06 gares desservies.

Annaba - Boukhadra – Sidi Achour – El Bouni – Chiba – Sidi Amar.

Banlieue Oranaise : 09 gares desservies.

Oran – Hai El Sabah – Garita – Hassi Bounif – Hassi Aneur – Hassi Ben Okba – Gdysel – Hassi Mafsoukh – El Mouhgoun.

- ✓ Région Ferroviaire de Annaba 15km au départ ou vers Annaba.
- ✓ Région Ferroviaire de Constantine 50 km au départ ou vers Constantine.
- ✓ Région Ferroviaire d'Oran 38km au départ ou vers Oran.

Service régional :

La SNTF met quotidiennement à la disposition de sa clientèle :

- **Trains Autorails :**

Relations desservies : 04 autorails pour la région Ferroviaire d'Alger sur la relation :

Alger / Bejaia – Alger/Sétif – Alger / Chlef – Alger /M'Sila / Batna.

02 Autorails pour la région ferroviaire d'Oran sur les relations : Oran/ Chlef – Oran / Maghnia.

02 Autorails pour la région ferroviaire de Constantine sur les relations :

Deux navettes Constantine/ Biskra

- **Trains Diesel régionaux :**

Relations desservies :

Alger : Chlef – Khemis / Alger – Boira / Beni Mansour – Bouira/ Bordj Bou Arreridj – M'sila.

Constantine : Touggourt Biskra / Batna – Ain Touta.

Oran : Oran – Tlemcen/ Oran-Sidi – Bel- Abbés /Tlemcen – Ghazaouet / Oran – Rélizane / Oran – Ain Temouchenet.

- Service grande ligne

La SNTF met quotidiennement à la disposition de sa clientèle :

Nombre de trains Grandes Lignes 12

Relations desservies :

✓ 8 trains sur la relation Alger –Oran et retour

(Dont 4 trains confort)

✓ 2 trains sur la relation Alger – Constantine et retour.

✓ 2 trains sur la relation Alger – Annaba et retour.

(Offrant des compartiments couchettes de 1° et 2° classe, et des voitures places assises).

Statistiques voyageurs exerce 2016

- Nombre de voyageurs transporté : 36216111
- ✓ Grandes lignes : 845708
- ✓ Régional : 2028542
- ✓ Banlieue : 33341861
- Nombre de voyageurs/kilométriques : 1268517
- ✓ Grandes ligne : 252302
- ✓ Régional : 224617
- ✓ Banlieue : 791597
- Nombre de train/ jour sur l'ensemble de réseau : 242 trains/jour
- ✓ Grandes lignes : 12
- ✓ Régional : 68
- ✓ Banlieue : 162
- Parcours moyen du voyageur : 35 km
- ✓ Grandes lignes : 298 km
- ✓ Régional : 111 km
- ✓ Banlieue : 24 km
- Temps de parcours approximatif :
- ✓ Grandes lignes :
 - 4 heures trains confort-rapides Alger-Oran
 - 5 heures trains rapides Alger-Oran
 - 7 heures trains ordinaires Alger-Constantine
 - 12 heures trains couchettes Alger-Annaba
 - 09 heures trains couchettes Oran-Béchar
- Régional : de 2H30 à heures selon la relation
- Banlieue : de 30 à 45 minutes.

- Disponibilité des places offertes par jour : 350000 places par jour

1-2-2 Le Transport Ferroviaire dans la wilaya de Bejaia

La wilaya de Bejaia est traversée par une ligne ferroviaire à voie unique reliant le chef lieu de wilaya à la localité de Beni-Mansour (Commune de Boudjellil) sur 88,8 km.

Parcourant sinueusement à la vitesse de 70 km/h, la ligne existante dispose 10 gares (Bejaia, Oued-Ghir, El-Kseur, Timezrit Il-Maten, Sidi-Aich, Takarietz, Ighzer-Amokrane, Akbou, Tazmalt et Beni-Mansour) et 03 haltes (Allaghan, Laazib Ben Ali Cherif et Lota) dont 05 gares fermées au service pour manque d'effectifs à savoir celles de Oued-Ghir, Timezrit Il-Maten, Takarietz, Ighzer-Amokrane et Tazmalt.

Cette relation est assurée actuellement par deux (02) navettes Train Diesel (Bejaia / Beni-Mansour) et deux (02) navettes autorail (Destination Alger) offrant une capacité journalière de 1 830 places.

Tableau 08 : Etat Comparatif de l'offre de transport ferroviaire entre 2015 et 2016 par Trimestre

TRIMESTRES	VOYAGEURS			MARCHANDISES					
				EXPEDITIONS (TONNES)			ARRIVAGES (TONNE)		
	2015	2016	VAR %	2015	2016	VAR %	2015	2016	VAR %
1er Trimestre	31 058	46 021	48,18	8 534	19 438	127,77	30	781	2503,33
2eme Trimestre	35 131	35 611	29,83	15 570	11 014	-29,26	295	481	63,05
3eme Trimestre	50 951	60 372	18,49	6 260	10 772	72,07	629	340	-45,94
4eme Trimestre	49 727	51 005	02,57	4 929	17 176	248,47	254	1 122	341,73
TOTAL	166 867	193 009	15,67	35 293	58 400	65,47	1 208	2 724	125,30

Une hausse conséquente a été enregistrée durant les trois premiers trimestres de l'année 2016 (respectivement +48,18 ; +29,83 et +18,49) ; ce résultat est dû principalement au recours des citoyens à ce mode de transport suite à la saturation des voies routières (embouteillages, insécurité routière...etc.), ainsi que l'entrée en exploitation du deuxième autorail reliant la wilaya de Bejaia à la capitale et ce à partir du 07/07/2016.

Section 2 : la demande de transport en commun interurbain a Bejaia

2- 1 les spécificités de la demande du 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 les besoins de transport .Il apparait 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.

Au total, la caractéristique principale de la demande de transport, c'est son hétérogénéité. Il n'y a pas une, mais des demandes de transport ou si l'on préfère il y a une demande segmentée en plusieurs marchés distincts correspondant à des services de transport non substituables³

La demande dépend à la fois du prix et de la qualité de service qui englobe des paramètres tels le temps de transport, le confort, la sécurité, etc. on peut qualifier la plupart de ces paramètres :

- Pour le temps, c'est évident, on l'exprime en heures passées ;
- Pour la sécurité, sera la probabilité d'accident sur le trajet en cause ou la probabilité d'être tué ou blessé ;
- Pour le confort, on peut aussi, mais plus difficilement, définir des indicateurs ; par exemple on mesure le confort dans le métro par l'indicateur de nombre d'occupant par métro carré.

Le coût généré ne dépend pas de l'offre contrairement à ce qui se passe pour la qualité des biens usuels, le temps passé et donc le cout généralisé, augmente en général avec le trafic : l'introduction d'un usager supplémentaire sur une route entraine un ralentissement de chacun des autres usagers. De même le confort dépend du niveau de trafic, la sécurité de chacun des individus dépend de ce que font les autres usagers. C'est ce que la théorie économique appelle un bien à qualité variable avec la demande. Une forme d'effet extrême.

2-2 la dimension spatiale du transport (transport et la localisation)

L'étude des interactions entre transport et localisation des activités peut être menée à différents niveaux. Au niveau micro-économique, on analysera la manière dont les unités économiques

³ CARL C., (2007), OP.CIT .P.41.

élémentaires prennent leurs décisions de localisation en fonction des conditions de transport. Au niveau macro- économique, on examinera les degrés d'activités des régions en fonction de la qualité des transports dont elles bénéficient⁴. En fait, lorsqu'on étudie la localisation des activités (agriculture, industrie, commerce, etc.) on observe une certaine spécialisation de l'espace. S'intéressant au rôle exercé par les coûts de transport, comme facteur déterminant de la localisation des activités économiques, les économistes ont élaboré

De multiples études et modèles qui possèdent la particularité de se focaliser sur une activité économique spécifique, parmi les plus notoires : le modèle de Von Thünen (le coût de transport et la localisation de l'agriculture) et les modèles de Weber, Christaller et Losch (le coût de transport et la localisation de l'industrie).

En effet, pour la wilaya de BEJAIA, sa particularité réside dans le nombre important de localités et dans le rapport de dépendance, de fait que 82% de ces agglomérations sont directement et quasiment dépendantes des 18% restantes. Les agglomérations qui suscitent le plus de déplacements sont donc celles qui offrent le plus de services. Conjuguée avec la centralité historique et économique, la concentration des services et activités promeut quelques agglomérations en pôles fonctionnels locaux ou régionaux dont dépend le reste des agglomérations. Généralement, ce sont les ACL de communes ou de daïras qui assurent cette position.

La fragmentation fonctionnelle, engendrée par la fragmentation spatiale, modifie la perception classique des distances. En plus de la distance géographique classique, on peut introduire d'autres dimensions dans la pratique de l'espace : la distance-temps et la distance fonctionnelle. La première, correspond à la durée des trajets. L'éloignement ou le rapprochement d'un lieu sont souvent exprimés en temps. La deuxième, quant à elle, est relative à la notion de besoin. Elle définit l'espace le plus ou le moins convoité par les ruraux pour les démarches quotidiennes (par exemple, les administrations, les écoles, les marchés, les médecins, etc.).

Ainsi, le schéma général de la mobilité est directement affecté par ces nouvelles dimensions de la distance. Selon que l'on est motorisé ou pas, les déplacements se font en fonction de la distance-temps ou de la distance fonctionnelle : pour les personnes motorisées on ne se rend pas à la ville la plus proche, mais à celle qui offre le plus de services (administratifs ou commerciaux). En revanche, les personnes captives des transports en commun sont dépendantes de l'offre de transport.

⁴ QUINET E. (1998). « Principes d'économie des transports ». Ed economica. Paris. P.43.

A ce titre, la ville de Bejaia compte plusieurs équipements de haut niveau correspondant à son rang de chef lieu de commune de wilaya, elle compte deux universités, un Centre Hospitalo-universitaire, un stade, une maison de culture, le siège de la commune et celui de la wilaya, trois gares dont l'une routière et l'autre ferroviaire et en fin fluvial, des entreprises, des banques.....etc.

La localisation de ces équipements au niveau de la ville de Bejaia a certes permis d'assurer un confort à sa population. Or, les conséquences de cette localisation ne se sont pas limitées à cela puisqu'elle est devenue un réceptacle d'un considérable afflux de personnes provenant des espaces environnant (périphérie et l'arrière pays). Toutefois, il faut souligner que la localisation de ces équipements a été concentrée sur une portion de l'espace très limitée de la ville.

Conclusion

Le secteur des transports est un segment essentiel dans la démarche adoptée par les pouvoirs publics pour l'amélioration de la vie quotidienne des citoyens. L'essor économique de toute la région et non seulement de la ville est tributaire d'un système de transport efficace et performant.

Toutefois et malgré les projets inscrits au profit du secteur au niveau de la wilaya, la situation nécessite la mise en place d'une politique stratégique d'intégration des projets dont le transport, pour répondre de manière efficace à des enjeux sociaux, économiques, organisationnels, technique et environnementaux.

**Chapitre III : Analyse des données de
l'enquête de l'offre et la demande de
transport en commun interurbain dans
la commune de Seddouk**

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Introduction

Afin d'apporter quelques éléments de réponses, concernant l'offre et la demande de transport en commun interurbain de la commune de Seddouk, nous avons organisé ce chapitre en deux sections.

La première section sera consacrée à la présentation de la wilaya de Bejaia et la commune de Seddouk et la seconde à la présentation méthodologique de notre enquête et le traitement et l'analyse des résultats.

Section 01 : Présentation de la wilaya de Bejaia et la commune de Seddouk

1- Présentation de la wilaya de Bejaia

1-1- Situation géographique de la ville de Bejaïa

Région côtière du Centre Est insérée entre les grands massifs du Djurdjura, des Bibans et des Babors et s'ouvrant sur la mer méditerranée avec une façade maritime de plus de 100 Kms, la wilaya de Bejaia, alternant criques rocheuses et plages de sable fin d'Est Ouest, est classée selon le SNAT 2025 comme un territoire compétitif et très attractif. Elle figure au PAT N°10 du SNAT 2025 relatifs au système hiérarchisé, comme étant une ville relais du Tell pour appuyer et relayer en profondeur dans le territoire national, les métropoles et articuler le Nord et les hauts plateaux. Les liaisons internes devront être assurées en direction d'El Kseur et Akbou mais également avec B.B.Arreridj, M'sila et Sétif.

La wilaya est située au nord-est du pays, sur le littoral méditerranéen. Elle est limitée par :

- La mer méditerranée au Nord,
- La wilaya de Jijel à l'Est,
- Les wilayas de Sétif et Bordj-Bou-Arreridj au Sud,
- Les wilayas de Tizi Ouzou et Bouira à l'ouest

1-2 Les pôles économiques

La wilaya de Bejaïa a longtemps gardé l'image d'une région vouée à l'activité industrielle, ce qu'elle fut effectivement le premier pôle d'Algérie dans l'industrie agroalimentaire, l'emballage et l'imprimerie. L'implantation de nouvelles zones industrielles

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

en relation avec le développement portuaire donne une impulsion au secteur de la logistique, notamment avec la présence du port de Bejaïa, le deuxième port au niveau national après celui d'Alger. Tandis que la croissance urbaine au centre et à l'est du département est accompagnée par l'essor de nouvelles activités qui ne sont plus seulement industrielles, mais aussi tertiaires : centres commerciaux d'envergure à Bejaïa, El-Kseur, Akbou. D'ailleurs, plusieurs grandes sociétés en agroalimentaire y sont présentes, notamment le groupe Cevital, laiterie Soummam, Danone, Ifri, Toudja et etc., avec des sites de production, des centres de recherche, des sièges sociaux. La wilaya est aussi en position de force dans le domaine du commerce, textile et services. Les industries textiles et du cuir, composées de 6 grands complexes, avec un partenariat avec les entreprises turques pour le textile. L'industrie du cuir est alors tournée vers le luxe.

Enfin, le développement des pôles économiques de Bejaïa, El-Kseur et Akbou, a favorisé l'implantation de grandes entreprises, ainsi que de très nombreuses petites et moyennes industries performantes. Les atouts sont nombreux et favorisent le dynamisme de l'économie, certains facteurs sont naturels comme la position géographique centrale, le climat attractif. Ces pôles par leurs dynamismes et leurs situations géographiques, arrivent en tête en matière d'attraction des investisseurs nationaux et étrangers.

1-3 Transports

1-3-1 Routes

La [wilaya](#) de [Bejaïa](#) est desservie par plusieurs [routes nationales](#):

- [Route nationale 9: RN9 \(Route de Sétif\)](#).
- [Route nationale 12: RN12 \(Route de Tizi Ouzou\)](#).
- [Route nationale 24: RN24 \(Route de Bejaïa\)](#).
- [Route nationale 26: RN26 \(Route de Tazmalt\)](#).
- [Route nationale 34: RN34 \(Route d'Adekar\)](#).
- [Route nationale 43: RN43 \(Route de Skikda\)](#).
- [Route nationale 74: RN74 \(Route de Aïn Roua\)](#).
- [Route nationale 75: RN75 \(Route de Batna\)](#).
- [Route nationale 106: RN106 \(Route de Bordj Bou Arréridj\)](#).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

1-3-2 La voirie

Le réseau routier de la wilaya de Bejaïa est l'un des plus denses d'Algérie avec notamment 3 933,7 km de routes nationales, 411,7 km de chemins de wilayas, 3 228 km de chemins communaux et 6 208 m en ouvrage d'art le tunnel de Kherrata. Une pénétrante autoroutière, qui reliera la wilaya de Bejaïa à l'[autoroute Est-Ouest](#), s'étend sur une longueur de 100 km et traversera les localités de [Bejaïa](#), [El Kseur](#), [Sidi Aich](#), [Akbou](#) et [Tazmalt](#) dans la wilaya de Bejaïa, pour aboutir à la ville de Ladjiba dans la wilaya de [Bouira](#). Cette pénétrante est en cours de réalisation.

1-3-3 Transport ferroviaire

La wilaya de Bejaïa dispose de neuf gares de chemin de fer, la longueur de la voie ferrée est de 90 km. L'[autorail](#) Bejaïa-Alger effectue une rotation aller-retour par jour entre [Bejaïa](#) et [Alger](#). Les lignes ferroviaires ont bénéficié à la fin des années [2000](#) d'une modernisation du matériel roulant. Un train de banlieue qui relie [Bejaïa](#) le chef-lieu de la wilaya à sa proche banlieue, le but étant de désengorger le réseau existant et de désenclaver l'est de la région.

1-3-4 Transport maritime

La wilaya de Bejaïa dispose d'un port qui occupe le deuxième rang en [Algérie](#) par son volume d'activité, le [port de Bejaïa](#) derrière celui d'[Alger](#) ; débouché important pour une partie de la production régionale (minerais, vins, figues, prunes ou liège), il a donné depuis les années [1960](#) une place grandissante au pétrole et aux produits pétroliers tirés du Sahara (les hydrocarbures représentent 86 % de ses exportations en 2005). En [2008](#), il a été intégré au projet européen des « autoroutes de la mer » (ADM), aux côtés de [Gabès](#), [Agadir](#) et [Haïfa](#). Le port est destiné à devenir un hub portuaire de niveau mondial et par le lancement des travaux de réalisation de la plus importante gare maritime d'[Algérie](#) conçue sur la base de normes internationales.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

1-3-5 Transport aérien

La wilaya de Bejaïa dispose d'un aéroport international dénommé [Aéroport de Bejaïa - Soummam - Abane Ramdane](#) situé à 5 km au sud de la ville de [Bejaïa](#). L'aéroport a d'abord été dénommé aéroport de Bejaïa - Soummam entre [1982](#) et [1999](#), du nom du fleuve Soummam qui se jette dans la Méditerranée à [Bejaïa](#). L'aéroport a été inauguré en [1982](#) pour les vols nationaux et en [1993](#) pour les vols internationaux.

L'aéroport a été nommé [Abane Ramdane](#) en hommage à l'homme politique algérien qui joue un rôle essentiel dans l'histoire de la guerre d'indépendance algérienne. Sa capacité d'accueil est de 500 000 passagers par an, en [2008](#), il a accueilli 205 312 passagers

2- Présentation de Seddouk

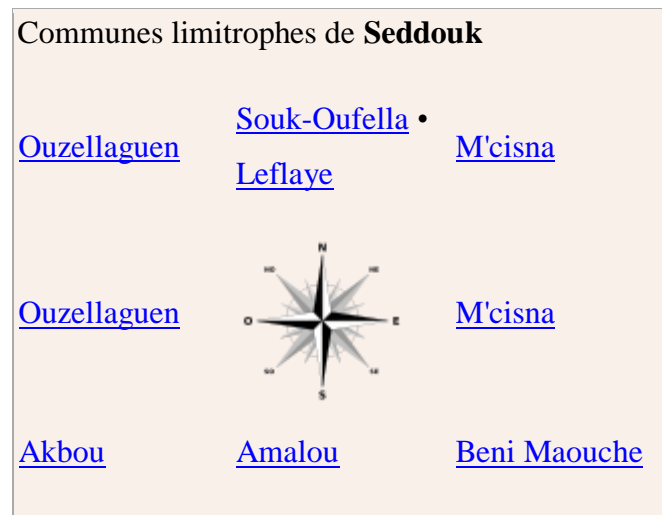
Saddouk est une [commune algérienne](#) de la [wilaya](#) de [Bejaïa](#), en [Kabylie](#).

La commune de Saddouk comptait environ 48824 habitants à fin septembre 2016. Elle est située dans la [vallée de la Soummam](#). Ses principales ressources sont l'olive et la figue.

La commune est desservie par la route nationale 74 (de la Soummam vers la RN 75 qui rejoint Sétif) et par la W 141 qui redescend de la ville de Seddouk vers la Soummam (en amont). Outre la ville de Seddouk, chef-lieu de la commune, les principales agglomérations secondaires composant la commune sont Takaatz, Tibouamouchine, [Bouikni](#), Seddouk Ouadda, Sidi Moufok, Akhnak, Seddouk Oufella, Zounina et Ighil N'Djebar.

À sa création dans ses limites actuelles en 1984, la commune est composée des localités suivantes : Seddouk, Azib Ouameur, Takaatz, Takhelicht, Sidi Moufok, Akhnak Tiguerniouine, Laazib Rouchet, Laazib Michen, Azib Mohli, Larbi Ben M'Hidi, Ighil N'Djiber, Tibouamouchine, Saddouk Ouada, Seddouk Oufella, Tighilt Oumtchim, Ighil Ouchekrid et Zounina.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk



03- Présentation de la Méthode de l'enquête

Pour la vérification des hypothèses de notre travail, nous avons effectué une enquête de terrain auprès des transporteurs de la ligne Seddouk-Bejaia et les usagers de transport en commun de la commune de Seddouk à la ville de Bejaia dans l'objectif de collecter des informations nécessaires pour l'infirmer et la confirmation de nos hypothèses.

3-1 Objectif de recherche

L'objectif de notre étude est de tenter d'analyser l'équilibre global sur le marché du transport interurbain de la ligne Seddouk-Bejaia.

3-2 Les limites de la recherche

3-2-1 Lieu de travail

La réalisation de notre enquête a été effectuée au sein de la commune de Seddouk et la gare routière de Bejaia.

3-2-2 La durée

La durée, qui nous a permis d'atteindre les objectifs de notre enquête est de un mois et 15 jours, du 10 Mars 2017 au 25 Avril 2017.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

3-2-3 Déroutement de l'enquête

Pour la collecte de l'information nous avons utilisé deux types d'administration d'enquête directe et indirecte. Nous nous sommes déplacés sur le terrain à la rencontre des usagers et transporteurs de transport interurbain de la ligne Seddouk-bejaia nous avons sollicités l'aide des amis pour la participation dans la collecte des informations.

Notre enquête s'est déroulée sur une période de 25 jours qui a été réservée à la réalisation et distribution du questionnaire.

- ✓ 34 questionnaires sont distribués à tous les transporteurs existants en activités de transport en commun interurbain de la ligne Seddouk-Bejaia.
- ✓ 100 Questionnaire sont distribués aux usagers de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk.

3-2-4 Echantillon et population ciblée

Notre échantillon est représentent par deux enquête, une pour les transporteurs et qui concerne l'offre. L'autre traite plutôt de la demande et cible donc les usagers.

3-2-5 Taille de l'échantillon

Nous avons distribuer 134 questionnaires qu'on a récupéré en totalité. 34 questionnaire pour les transporteurs et 100 pour les usagers, l'opération de collecte de l'information nous a permis de récupérer tous les questionnaires répondu.

Au final, notre échantillon est de 134, 100 la part des usagers et 34 de la part des transporteurs, qui représentent en total 100% de notre échantillon visé.

4- L'outil d'investigation

4-1 Questionnaire

Il consiste à poser à un ensemble de répondants, d'une population ciblée, une série de questions relatives à l'utilisation du transport en commun afin d'avoir des données sur des jugements, sur des faits, des actes ainsi que leurs opinions et leurs idées, des avis et une certaine connaissance du problème.

Pour cela, nous nous sommes rapprochés des ménages et transporteurs de la commune de SEDDOUK, nous nous somme chargé de l'élaboration et la distribution

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

des questionnaires entre le 10 mars et le 15 Avril 2017. Les questionnaires sont distribués et récupérés les mêmes jours afin de pouvoir recenser les réponses dans les brefs délais.

- ✓ Les questionnaires des transporteurs est composé de : 19 questions.
- ✓ Les questionnaires des usagers est composé de : 18 questions

4-2 Contraintes de l'enquête

Durant notre enquête nous nous sommes confrontées aux obstacles suivants :

Les usagés ont trouvé des difficultés pour bien comprendre quelques questions posées dans notre questionnaire ce qui nous a obligé d'expliquer les questions à chaque personne individuellement. Il ya des personnes qui refusent aussi de répondre aux questionnaires.

4-3 Le dépouillement

Nous essayons dans ce point de présenter les données recueillis dans notre enquête de terrain et de procéder à leurs interprétations, traitements et analyses. Nous avons utilisé pour cet objectif le logiciel de traitement des données SPSS, en suite par le biais du logiciel Excel 2007 les représentations graphique ont été tracées.

Section 02 : Analyse des résultats

1- Questionnaire dressé aux usagers de transport interurbain

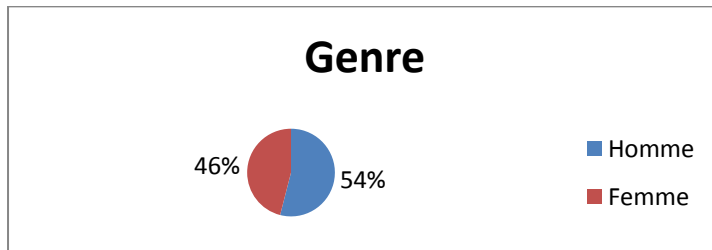
Le questionnaire se compose de 19 questions, réparties en trois parties, le premier est les caractéristiques socioéconomiques des usagers, le second est les caractéristiques du déplacement et la troisième est l'organisation et fonctionnement du transport interurbain. En fait, nous avons passé ce questionnaire sur un échantillon de 100 usagers de transport interurbain qui se répartit comme suit :

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

1-1 demande de transport en commun interurbain par catégorie socio économiques des usagers

1-1-1 le genre

Figure n°03 : Répartition de l'échantillon des usagers selon le genre

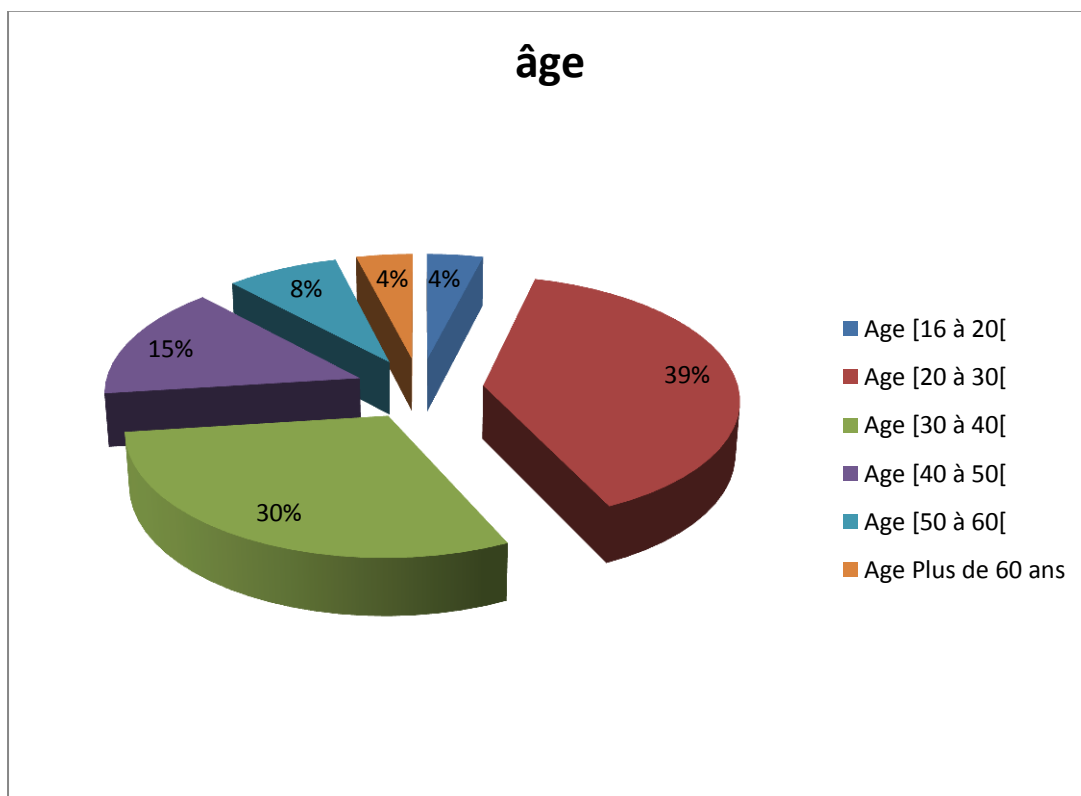


Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

L'échantillon de la population interrogée indique que toutes les tranches d'âges ont été touchées. Par ailleurs, un déséquilibre est indiqué en faveur des Hommes (54% pour les Hommes contre 46% pour les Femmes).

1-1-2 la tranche d'âge et la profession des usagers

Figure n°04 : Répartition de la demande de transport interurbain selon la tranche d'âge et la profession des usagers



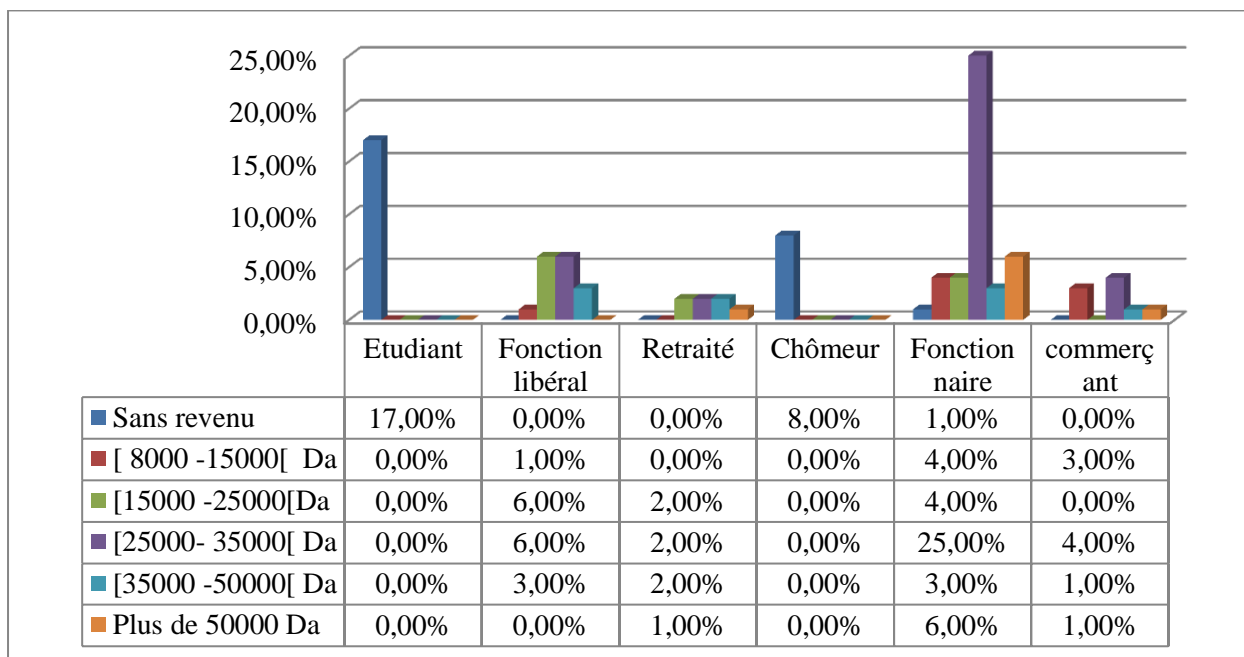
Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

A partir de la figure n°4, nous remarquons que la catégorie d'âge qui emprunte le plus le transport en commun interurbain est celle qui se trouve dans la tranche d'âge de [20-30[, elle représente 39% de l'échantillon, ensuite la tranche d'âge de [30-40[avec 30% parmi les voyageurs enquêtés. La catégorie de [50-60[représente 8%. Alors que la catégorie d'âge [16-20[et les plus de 60 ans ne représente que 4% de la population interrogée.

1-1-3 Le revenu et la profession des voyageurs

Figure n°05 : Répartition de la demande de transport interurbain selon le revenu et la profession des voyageurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

L'analyse de la figure n° 05 ci-dessus il est représenté en grande part par la population employée qui vient en tête des demandeurs et utilisateurs de transport interurbain, du fait que 43% de la population interrogée sont des simples fonctionnaires, (37% de la population ont de revenu mensuel de 25000 à 35000 da).

La deuxième part du marché de transport est occupée par les étudiants qui représentent 17% du groupe, qui n'ont pas un revenu (26% de la population sont sans revenu comme indique dans la figure n°05).proportion importante mai qui semble correcte dans la mesure où cette catégorie parmi les plus mobile, mise aussi ce qui explique que la ville de Seddouk elle n'a pas de transport universitaire ce qui les obligent à prendre le

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

transport en commun qui leur coute très cher. Les fonctions libérales représentent aussi 16% du groupe.

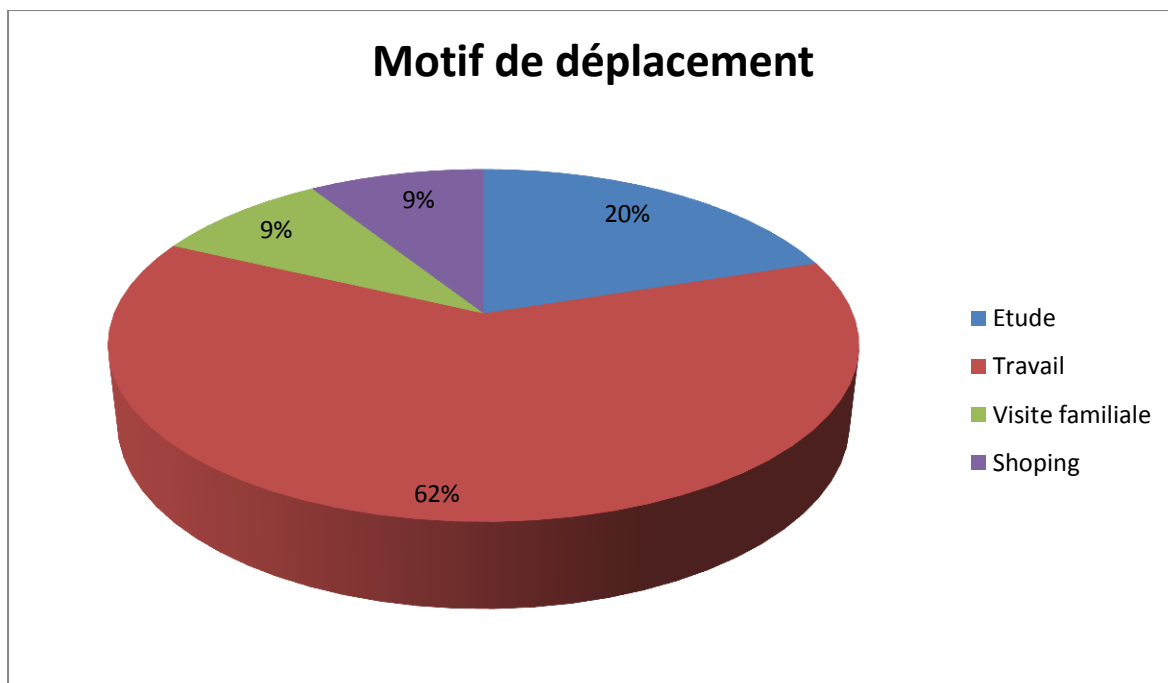
Le reste de marché de transport se partage entre autre catégories socioprofessionnelles comme l'indique la figure n°05, seulement il est remarquable que 8% sont des chômeurs, qui n'ont pas de revenu et les retraités 7% qui se déplaces pas a Bejaia beaucoup mais aussi les commerçants qui soient les moins intéressés par le transport en commune(9%) ce qui signifie qu'ils disposent de véhicules personnels (voir la figure n°5).

1-2 Caractéristiques de déplacements des usagers

1-2-1 La demande de transport interurbain par le motif du déplacement et mobilité quotidienne

Motif de déplacement

Figure n°06 : Mobilité de transport interurbain selon le motif de déplacement



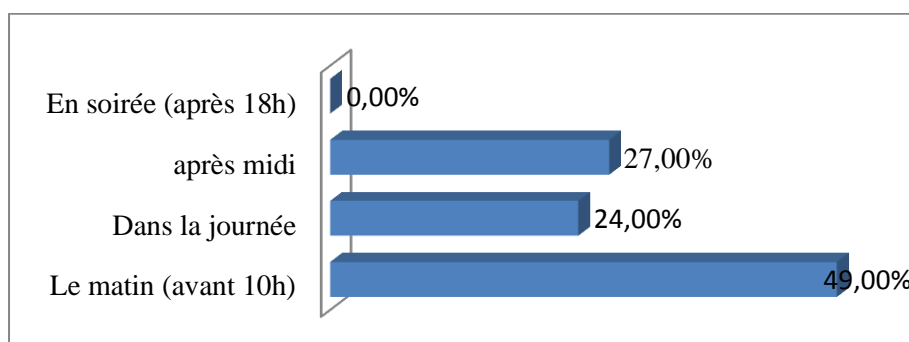
Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

D'après la figure n°07 ci-dessus, la population employée est le premier demandeur de service de transport interurbain, près de 62% des déplacements interurbains sont motivés par le travail. Après c'est celui des étudiants qui vient avec 20%, en fin, ce sont visite familiale et shopping 9% pour chacun.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

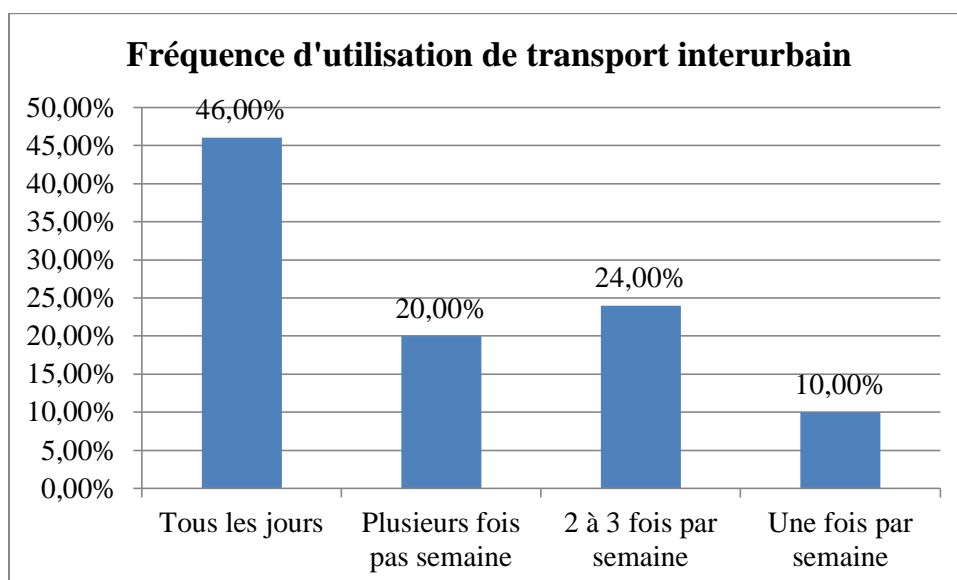
1-2-2 la fréquence et moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers :

Figure n°7 : Moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Figure n°8 : Fréquence d'utilisation de transport interurbain

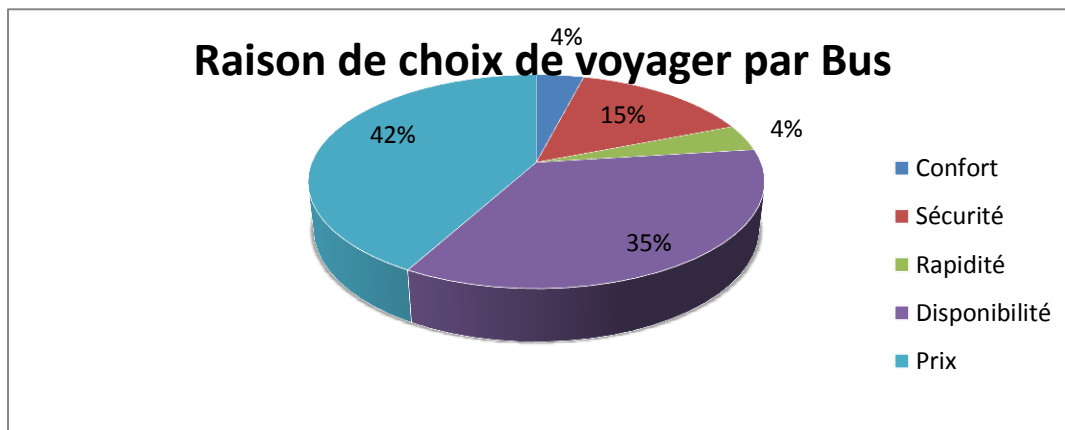


Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

La population de Seddouk semble se caractériser par une mobilité interurbaine appréciable puisque selon les résultats de cette enquête (voir les figures 7 et 8 ci-dessus). 46% de la population interrogée utilise le transport interurbain tous les jours et 24% l'utilise plusieurs fois par semaine. Quand au moment d'utilisation de transport 49% de groupe l'utilise le matin (avant 10h) en raison du motif de travail, ainsi que la longue distance de la ville de Seddouk à la ville de Bejaia ce qui les oblige à prendre le transport le matin pour arriver à l'heure à leur motif (travail, soin, assurance ...etc.), ensuite, 27% en fin d'après midi, qui s'explique par la fin de travail et l'entrée chez eux, enfin 24% prend le transport interurbain dans la journée pour des visites familiales, loisir et faire leurs achats, qui n'est pas nécessaire de les faire le matin.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Figure n°9 : Raison de choix de voyagé par bus



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Concernant le raison d'utilisation de bus 42% des usagers considèrent que leurs tarifs sont réduits par rapport au taxi (prix de ticket moins chère), en deuxième catégorie représentent 35% des usagers de déplacement de transport en commun interurbain confirme que en raison du seul mode disponible pour lui, ils ont pas de choix, et 15% voir que les nouveaux Bus (Toyota) sont confort par rapport au bus des années précédent. et enfin 4% des usagers en raison de la sécurité et la rapidité.

2- Questionnaire dressé aux transporteurs de transport interurbain

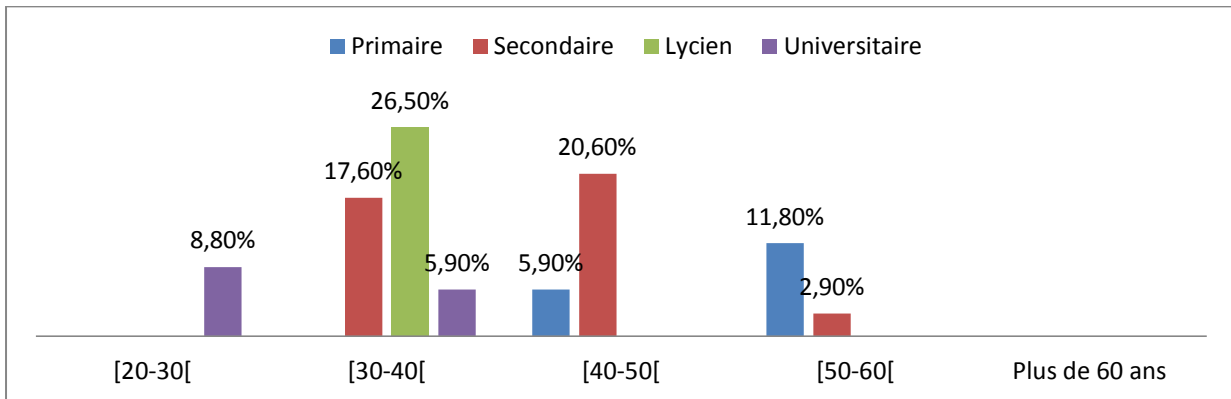
Ce questionnaire se compose de 19 questions, réparties en quatre parties, le premier est les caractéristiques socioéconomiques des transporteurs, le second est les caractéristiques de transport en commun. Ensuite c'est les caractéristiques des déplacements et enfin c'est l'organisation et fonctionnement du transport en commun interurbain. Nous avons passé ce questionnaire sur un échantillon de 34 transporteurs de transport en commun interurbain de ligne choisies Seddouk-Bejaia.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

2-1 Offre de transporteur en commun interurbain par catégorie socioéconomique des transporteurs

2-1-1 la tranche d'âge et le niveau d'instruction

Figure n°10 : Répartition de l'offre de transport interurbain selon la tranche d'âge et leur niveau d'instruction



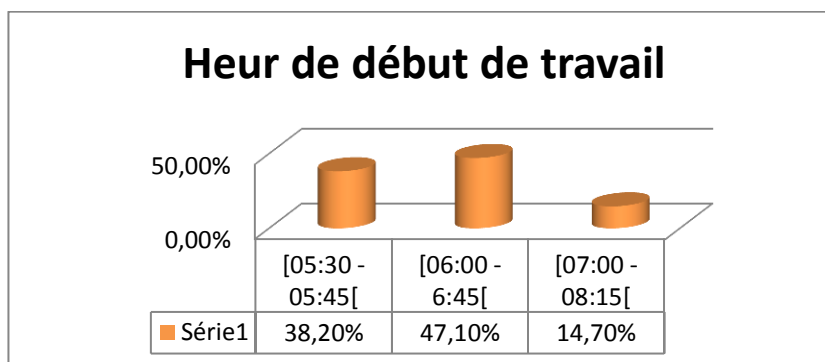
Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Selon la figure n°06, la catégorie d'âge dominé des chauffeurs enquêtés est celle qui se trouve dans la tranche d'âge de (30 à 40 ans) elle représente 50% de l'échantillon qui ont la majorité de niveau d'instruction lycien, 26,5% en suite 17,6% ils ont un niveau secondaire et le niveau Universitaire ne représente que 5,9%. On trouve ensuite la tranche d'âge de (40 à 50 ans) avec 26% parmi les chauffeurs enquêtés et qui ont aussi un niveau secondaire de 20,6% et 5,9% et de niveau primaire. La catégorie de (50 à 60 ans) représente 15% et 11,8% de niveau d'instruction primaire et en fin pour la tranche (20 à 30 ans) représente 8,8% de la population interrogé qui ont un niveau universitaire.

2-2 caractéristiques de déplacement

2-2-1 Heur de travail des transporteurs

Figure n°11 : Heur début de travail des transporteurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Pour les heures de travail la majorité des transporteurs enquêtés commencent leurs travail a [06 :00h - 6 :45h [, avec un pourcentage de 47,10% et 38,5% des transporteurs commence a [5:30h - 5:45h [.ce qui est conformément aux résultats tirés des usagers, qui voyage beaucoup à ces moments.

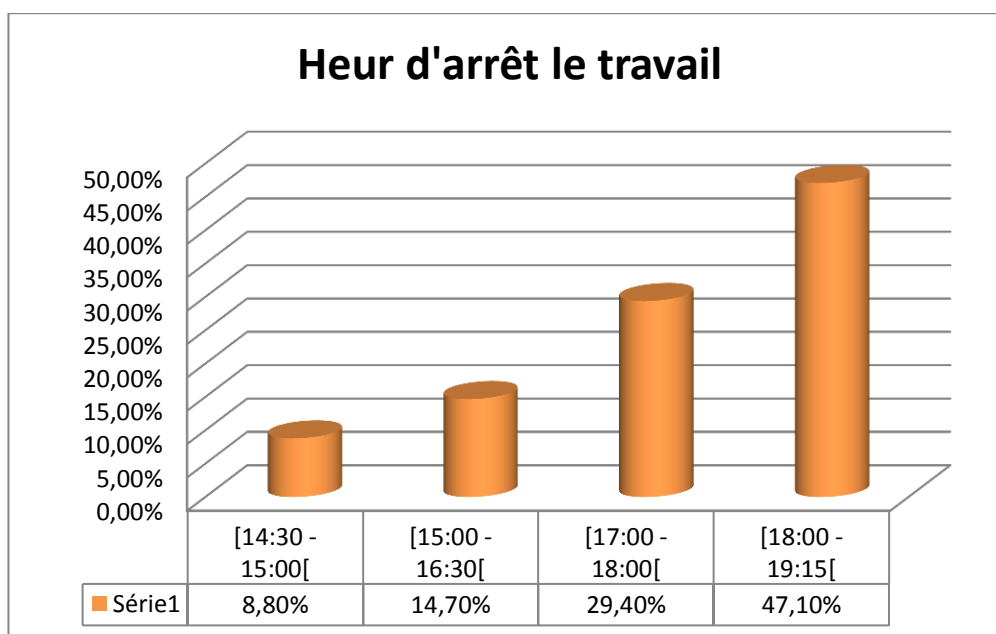
Tableau n°09 : Heures d'intensité

Heures d'intensité de travail									
Le matin (avant de 10h)		Dans la journée (10h-16h)		En fin d'après midi (16h-18h)		En soirée (après 18h)		Total	
25	73,5%	4	11,8%	5	14,7%	0	0,0%	34	100,0%

Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

D'après ce tableau, on remarque que les heures de travail plus des transporteurs est aux heures de pointe, le matin avec 73,5% et en suite la fin d'après midi avec 14,7%.

Figure n°12 : Heur d'arrêt de travail pour les transporteurs

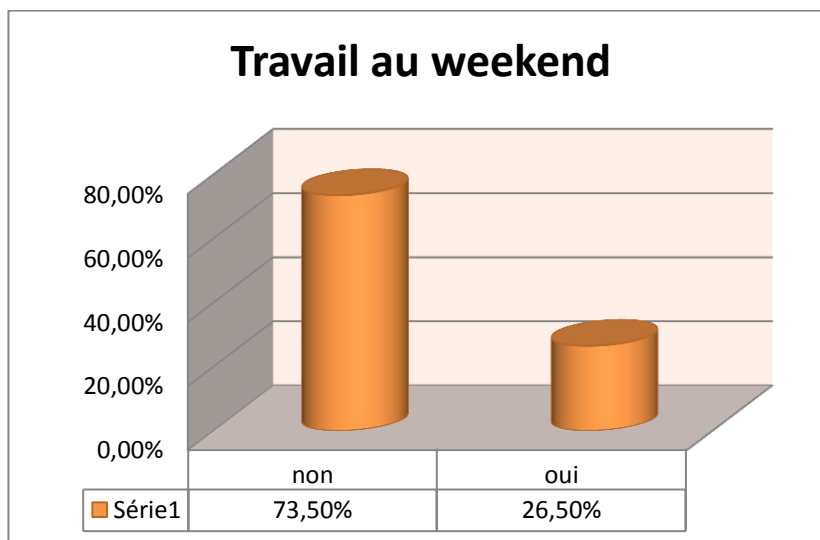


Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017)

Pour l'arrêt de travail, 47,10% ont arrêté leurs travail à [18 :00h – 19 :15h [et 29,40% ont arrêté leurs travail à [17 :00h – 18 :00h [. A ces moments les transporteurs travail plus (avec un pourcentage de 14,7%) ce qui explique la fin de la journée et de travail pour les voyageurs, et 8,80% arrêté leur travail a [14 :30 – 15 :00] qui ont travail pas leur 3ém rotation et de préféré de faire le ramassage scolaire mieux pour gagné plus.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Figure n°13 : Travail au weekend des transporteurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

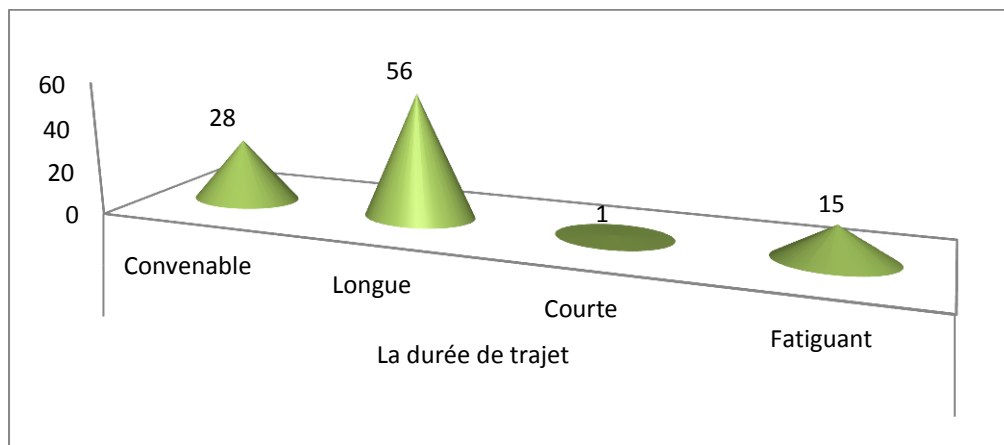
Pour le moment de travail au weekend 73,50% ne travail pas dans les weekends. Ils préfèrent de reposé et faire l'entretien a leur Bus et 26.50% préféré de travaillé pour gagné plus.

2-3 Organisation et fonctionnement de transport en commun interurbain

2-3-1 La durée du trajet et horaire du passage de transport en commun interurbain

L'analyse des données des questionnaires envers les usagers et envers les transporteurs sur la durée du trajet nous a donné les résultats suivants :

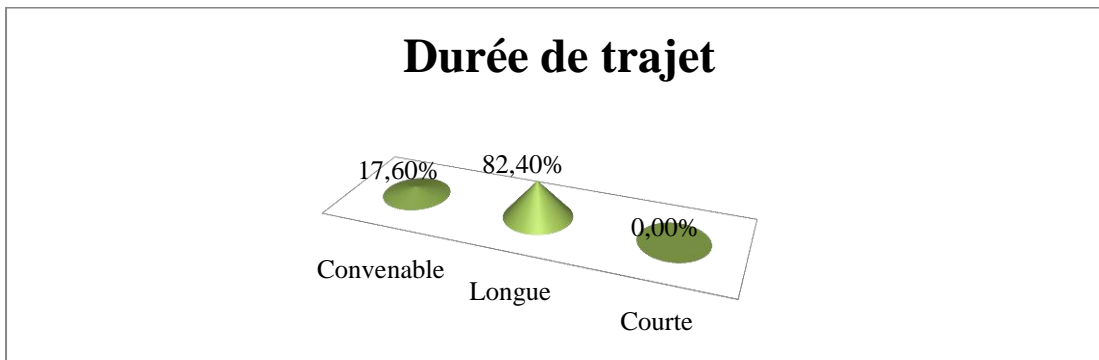
Figure n°14 : Durée du trajet selon les transporteurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Figure n°15 : Durée de trajet selon les usagers

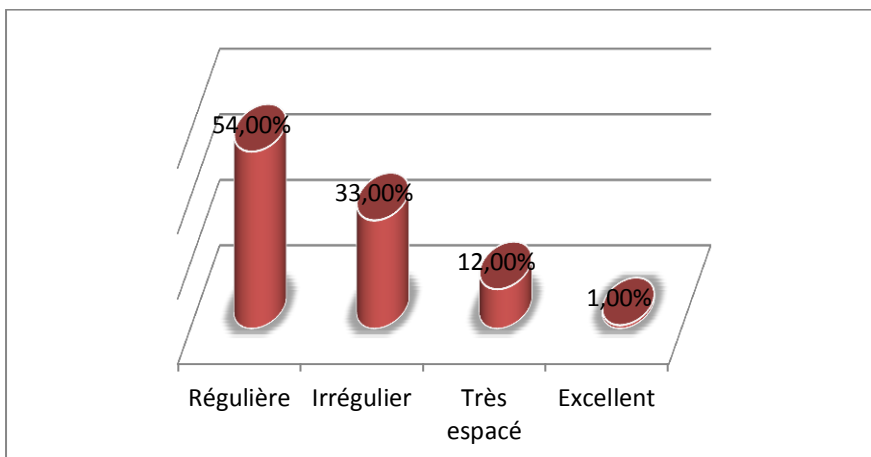


Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

82,40% des transporteurs estiment que le trajet est long et fatiguant. Cette forte part s'explique, d'une part par la longue distance de la ville de Seddouk vers la ville de Bejaia et d'autre part de l'encombrement et mauvais état des routes mais aussi 56% des usagers estime aussi que le trajet est long 15% et très fatiguant surtout en été avec l'encombrement. Ainsi 28% de voyageurs et 17,60% des voyageurs estiment que la durée du trajet est convenable, cette faible proportion s'explique par les voyageurs qui habite près de l'arrêt dans la ville de Seddouk qui ne prend pas le bus rural.

2-3-2 Les horaires de passage de transport interurbain

Figure n°16 : les horaires de passage de transport interurbain



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

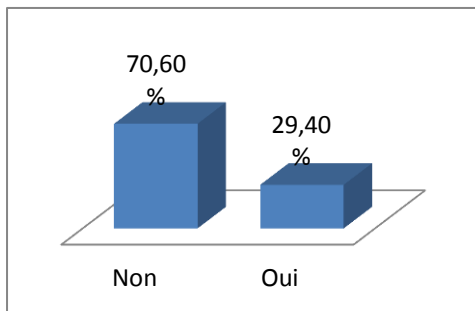
D'après ce graphe, on constate que 54% de l'échantillon des usagers estime que les horaires du passage des Bus interurbain sont réguliers contre 33% qui les voient irréguliers et 12% estime très espacés, ce qui conduit les usagers à attendre aux arrêts pour prendre le transport interurbain cela augmente le coût du déplacement en termes du temps.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Par conséquent, un déséquilibre dans l'offre sont causés par l'absence d'une réglementation claire imposé aux opérateurs, pour son intérêt d'optimiser le profit, l'opérateur est prêt a parquer dans un arrêt pour prendre le maximum de client et bruler les arrêts intermédiaire pour même éviter la clientèle qui va loin car cette catégorie gèle des places sur tous la longueur de l'itinéraire.

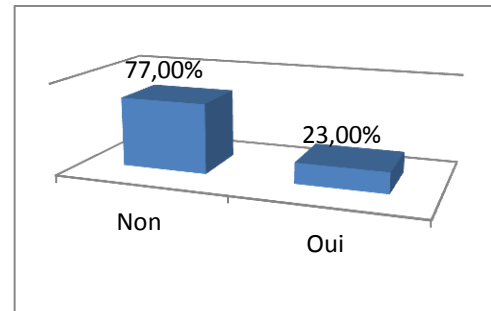
2-3-3 Degré de satisfaction des structures d'accueils

Figure n°17 : Structure d'accueils selon les transporteurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Figure n°18 Structure d'accueils selon les usagers



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

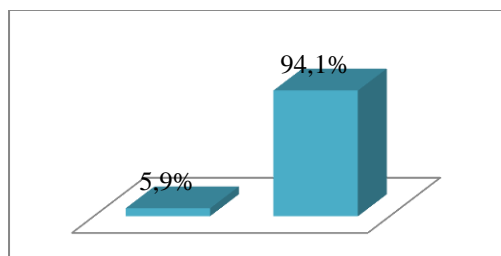
L'analyse des résultats de l'enquête résumés dans ces Figures ci-dessus confirme que 77% des usagers interrogés et 70% des transporteurs voient que des structures d'accueil et de station n'est pas convenable de non aménagement et non couverture de l'arrêt de transport interurbain a Seddouk et manque des milieux d'attente surtout en hivers et l'été et selon les transporteurs et les usagers l'absence de l'égéennes aussi l'absence de sécurité selon les transporteurs sur leur ligne (85,3% de l'échantillon) l'insécurité est ressentie durant le trajet et à l'arrivée de l'arrêt de Seddouk .

Selon les transporteurs les structures des arrêts intermédiaire qui sont fait sur les routes est dangereux pour les voyageurs, ils ont très réduit et contraignant la circulation sur la route aussi et selon les usagers enquêté il veut aussi perte du temps à cause des attentes aux arrêts pour prendre le transport.

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

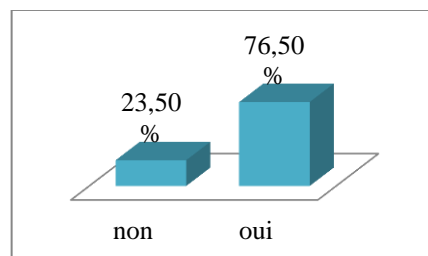
2-3-4 Degré de satisfaction de parc roulant de transport en commun interurbain selon les usagers et les transporteurs

Figure n°19 : Satisfaction de parc roulant selon les transporteurs



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

figure n°20 : Satisfaction de parc roulant s les usagers



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Pour le parc roulant de transport interurbain la figure ci-dessus, nous a fait ressortir que 76,5 % de l'échantillon des usagers voient que le parc roulant de leur transport interurbain est suffisant pour répondre aux besoins de leur mobilité ainsi 94,1% des transporteurs enquêtés estiment qu'il n'est pas seulement suffisant, mais il y a une surcharge en matière du nombre de véhicules de transport interurbain. Par conséquent, l'ANSEJ et l'ANDI ont arrêté pour l'instant d'offrir des crédits pour l'achat des moyens de transport (soit de 8,8 % et 14,7% de la population enquêtée des transporteurs leurs moyens de transport sont financés par l'ANSEJ et l'ANDI).

Ainsi, les Bus ont des capacités et des places différentes, des bus de 26 places et les autres de 30 places. Concernant l'énergie des bus, la totalité sont dieselisés tout l'échantillon des transporteurs leur véhicule marche avec le gasoil.

Tableau n°10 : Nombre de voyageurs moyens par jour

Nombre de voyageurs moyens par jour			
[40 - 60 P[[60 - 80P[[80 - 100P[[100 - 120P[
5,9%	26,5%	38,2%	29,4%

Enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017)

Concernant le nombre moyen de voyageurs par jour, 38,2% des transporteurs interrogés estiment que le nombre moyen de voyageurs par jour sont de [80 à 100[personne par jour, 29,4% estiment de [100 à 120[personne et en fin 26,5% et 5,9% estiment en suite le nombre

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

moyen de voyageurs est de [60 à 80[et [40 à 60[. Selon les transporteurs les voyageurs sont nombreux au départ le matin et au retour en fin de la journée (aux heures de pointe).

2-3-5 Le coût d'entretien de bus pour les transporteurs

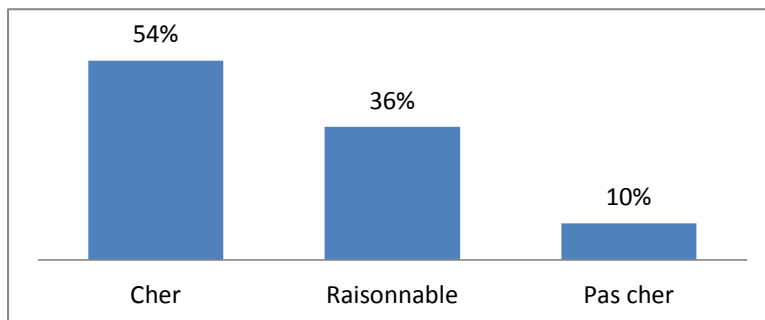
Dans la situation de transport en commun, le coût monétaire pour l'utilisateur est en fait un prix fixé, et le prix payé par l'utilisateur ne représente qu'un transfert entre lui et l'exploitant, dont le montant résulte de la stratégie commerciale de ce dernier.

Or, ces coûts internes financiers incluent, en outre, d'autres frais liés non seulement à l'utilisation, mais aussi à l'achat de leur voiture. Les frais liés à la puissance d'utilisation de la voiture sont des frais variables (carburant, huile, frais d'entretien et de réparation, coût du stationnement) et aussi il y a des coûts que l'on assume lorsqu'on utilise la voiture, mais indépendamment du degré d'utilisation de celle-ci : taxe de circulation, assurance.

2-3-6 Tarif de ticket pour les usagers :

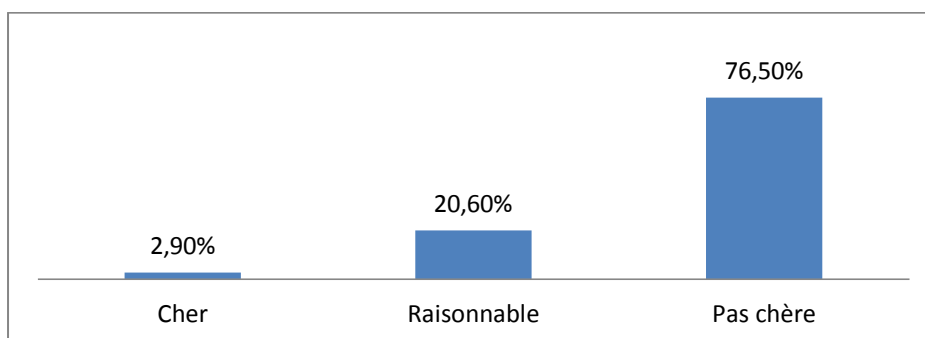
L'enquête a relevé que le prix unitaire de transport interurbain par bus de la ligne Seddouk-Bejaia est 90 Da. À ce titre, les résultats selon des usagers et des transporteurs sur les tarifs de transport en commun interurbain se présentent comme suite :

Figure n°21 : Tarif de ticket pour les usagers



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017)

Figure n°22 : Prix de coût transport pour les Transporteurs

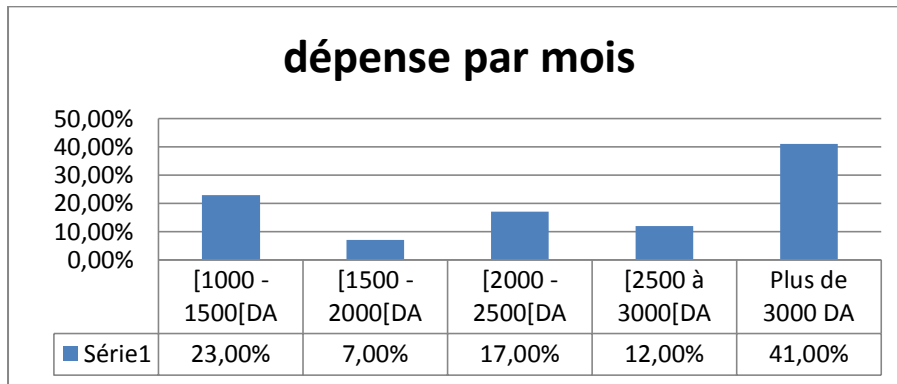


Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Les versions des transporteurs et des usagers aux tarifs appliqués pour le service de transport interurbain reliant Bejaia et Seddouk sont controversé. En effet, les transporteurs considèrent que les prix sont pas chère (76,5%). Alors que la majorité des usagers (54%) estiment que le tarif est cher.

Figure n°23 : Les dépenses par mois



Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

54% de la population interrogée (la part des usagers) voient que les prix de transport sont « cher », parmi lesquelles 41% dépense plus de 3000 DA par mois, 36% leur paraît « raisonnable » parmi lesquelles 23% dépense entre 1000 et 1500 DA ces personnes représentent les personnes habitants dans la ville de Seddouk qui ne prend pas le transport rural, seulement 10% des réponses « pas cher » (voir la figure ci-dessus), 17% dépense entre 2000 à 2500 DA , 12% dépense entre 2500 à 3000 DA et 7% dépense entre 1500 à 2000 DA .

Quand la part des transporteurs 76,50% du groupe enquêté estime que les prix de transport ne sont pas chers (voir le tableau n°11), cela explique par la cherté des coûts de leur moyen de transport 58,8% de l'échantillon des transporteurs voient que les coûts de moyen de transport sont élevés et 41,2% les voient raisonnables comme le montre le tableau suivant :

Tableau n°12 : Les coûts moyen de transport

Coût de moyen de transport	Nbr cit.	Fréq.
Raisonnables	14	41,2%
Elevé	20	58,8%
Total	34	100,0%

Source : enquête personnelle (10 mars 2017 à 15 avril 2017).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

Synthèses des résultats

Nous allons synthétiser les résultats de notre enquête de terrain sur l'offre et la demande de transport en commun interurbain de la ligne Seddouk-Bejaia.

Les résultats de notre enquête de terrain concernant les usagers (la demande) indiquent que 54% de notre échantillon sont des hommes par contre 46% sont des femmes. Nous constatons que 39% des usagers de transport en commun interurbain sont des adultes entre [20 et 40] ans représente la catégorie la plus mobile parce que la majorité sont des simples employées qui ont la plupart de revenu mensuel de 25000 da à 35000 da ce qui explique la cherté de transport pour lui et des étudiants qu'ont pas de revenu, Ce qui explique aussi que la commune de Seddouk n'a pas de transport universitaire ce qui les obligent étudiant à prendre le transport en commun qui leur coute cher. Pour les transporteurs (offre), 50% des chauffeurs sont âgés entre [30 et 40] ans avec une prédominance du niveau d'instruction lycéen (26,5%). Pour les tarifs, les visions des transporteurs aux tarifs appliqués pour le service de transport reliant Bejaia et Seddouk. Les transporteurs considèrent que les prix sont pas chère (76,5ce qui explique par la cherté des couts de leur véhicule.

Pour le moment d'utilisation de transport interurbain par les usagers dans la journée 49% de la population interrogée utilise le transport interurbain le matin (avant 10h) et 27% en fin d'après midi se qui s'explique par la fin de travail et l'entrée chez eux. Par conséquent se sont des moments où les transporteurs travail et gagne plus (heurs de pointe).

Pour la durée de trajet, 56% les usagers et 82,40% des transporteurs estiment que le trajet est long et fatigant. Ceci s'explique par la longue distance qui sépare Seddouk et Bejaia, d'une part et l'encombrement et mauvaise état des routes, d'autre part.

Pour la structure d'accueil, 77% des usagers et 70% des transporteurs voient que des structures d'accueil et de station ne sont pas convenables et non aménagés. En plus, de la non couverture de l'arrêt interurbain de Seddouk, la commune manque de milieu d'attente surtout en hivers et en été, mais aussi l'absence de l'hygiène et de sécurité.

Pour le parc roulant de transport interurbain, 76,5 des usagers voie que le parc roulant de leur transport interurbain est suffisant pour répondre aux besoins de leurs mobilité ainsi 94,1% des transporteurs enquêtés estiment qu'il ya une surcharge en matière de nombre des bus.

Concernant la raison d'utilisation de bus pour les usagers, 42% considèrent que leurs prix sont réduit par apport au taxi et la deuxième catégorie (35%) confirme que du seul mode disponible pour lui (ils n'ont pas de choix).

Chapitre III : Analyse des données de l'enquête de l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la commune de Seddouk

A la fin de ce chapitre, nous pouvons retenir que le transport en commun au niveau de la commune de Seddouk est disponibles et il répondu effectivement à la demande et besoins des usagers sur le plan quantitatif. Toutefois, le problème du transport interurbain se pose en termes qualitatif, d'insuffisance des infrastructures d'accueil et des difficultés en matière de gestion des déplacements et d'organisation exprimées par le nombre important des embouteillages et mauvaise état des routes.

Conclusion générale

Conclusion général

La notion du transport est très vaste et englobe plusieurs significations et plusieurs modes. En Algérie, la démonopolisation et l'ouverture de marché du transport routier au secteur privé à partir de l'année 2000 a contribué de véritables mutations. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans la contribution dans le développement économique du pays. Dans la wilaya de Bejaïa, la DT contribué à accompagner et à améliorer la qualité de services rendus aux citoyens. Elle utilise tous les moyens à sa disposition que ce soit organisationnels, humains et matériels pour la mise en œuvre efficace de la politique nationale en matière de transport de voyageurs et de marchandises. La mobilité qui concentre le tiers de la population et plus de la moitié des emplois et des effectifs scolaires de la wilaya. Elles constituent les principaux pôles d'échanges générateurs de déplacements à l'échelle de la wilaya. Ce qui explique l'importance des flux vers la ville de Bejaia.

Le résultat obtenu à partir de cette étude peut être résumé dans les points suivant :

- Le transport en commun interurbain au niveau de la commune de Seddouk est disponible et répond à la demande de la population en matière de déplacements. Nous avons constaté quelques insuffisances en matière de transport, en dehors des heures de pointe.
- En ce qui concerne la sécurité, elle n'est pas disponible aussi bien pour les transporteurs que aussi pour les usagers. Et ce dans l'arrêt de Seddouk ou les arrêts intermédiaire.
- Le service privé de transport en commun n'est pas satisfaisant au niveau des structures d'accueil et de stationnement qui ne sont pas convenable (de non aménagement, non couverture de l'arrêt de transport interurbain et manque des milieux d'attente surtout en hiver et en été).
- Encombrement et congestion des principales artères de la wilaya de Bejaia.

Références bibliographie

Liste bibliographique

- ABID H, (2009), « les besoins de formation de transport dans les pays de la méditerranée occidentale, cas des pays de Maghreb ». GTMO, [http://:cmimarseille.org](http://cmimarseille.org).
- CARL. C, (2007), Rapport “infrastructures de transport, mobilité et croissance”, réalisé en PAO au conseil d’Analyse Economique, la Documentation française. Paris.
- CROZET. Y, Alain L’hostis, Benjamin Collin, Anne Laure Jeannez, transport public et développement urbain durable en France et aux usa ; partre relative au cas français, version 01, 28 sep 2012.
- DIDIER. M et prud’homme R (2007). Infrastructures de transport, mobilité et croissance. Rapport de recherche.
- EMIL. M « géographie des transports contraintes et enjeux », Edition PUR, collection « Didact géographie » France octobre 2013.
- ISLI M, (2002). « Transport urbain et interurbain en Algérie », les cahiers du CREAD, Alger.
- JEAN- Baptiste la comble, pour un système de transport en commun durable, mai 2010.
- JEONG. H, 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.
- KEYNES. J. M (1936), théorie de l’emploi, de l’intérêt et de la monnaie, Payot, (1949).
- - MARIE MADELELEINE Damien. P, dictionnaire du transport est de logistique, 2émé édition, DUNOD. Paris 2001, 2005.
- MARION. R, transports en commun en site propre (TCSP) en France, université lumière lyon2, 2008.
- MERZOUG S & BELKHIRI A, « la problématique du financement des infrastructures de transport à allumière de la crise financière mondiale, cas de l’Algérie », www.iefpedia.com
- PETIT. F., (2005). « Quels principes pour le service publics ? », paris, www. Aitec .réseau-ipam .orge
- PIERRE. M : « Géographe, économie et planification des transports », Editeur, PUF, collection, FONDAMENTAL, Paris 1991.
- QUINET E. (1998). « Principes d’économie des transports ». Ed economica. Paris.

Liste bibliographique

- SAFARZITOUN M & TABIT TALAMALI A, (2009), “la mobilité urbaine dans l’agglomération d’Alger: évolutions et perspectives”, Alger.
- 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.

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DES SCIENCES DE GESTION ET
DES SCIENCES COMMERCIALES**

Département des Sciences des Economies

Questionnaire destiné aux usagés du transport en commun

Commune : SEDDOUK

Date d'enquête : 2017

L'enquêteur : BOUAFIA ZEHOUA § LEKDIM LEILA

L'enquêtés : les usagés du transport interurbaine dans la wilaya de Bejaia

Partie I : caractéristiques socioéconomiques des usagers :

1/ quel est votre sexe ?

- Homme femme

2/ quel est votre âge ?

- 1- [16 à 20[ans 4- [30 à 40[ans
 2- [20 à 30[ans 5- {40 à 50[ans
 3- [50 à 60[ans 6- plus de 60ans.

3/ quel est votre profession ?

- 1 -étudiants 2- fonction libéral
 3- retraite 4 – chômeur

4/quel est votre revenu mensuel ?

- 1-sans revenu 2-[8000 -15000[da 3-[2000- 25000[da
 4-[25000-35000[da 5-[35000 et 50000[da 6-Plus de 50000 da

Partie II : caractéristiques de déplacements

5/ quel est le motif de déplacement que vous utilisez ?

- 1-Etude 2- travail
 3- visite familiale 4-Shopping

6/ pourquoi vous avez choisi le transport par bus ?

- 1-Confort 2 - sécurité

3 - rapidité 4-Disponibilité

7/ Quel est le moment de la journée utilisez-vous le transport commun interurbain ?

1- Le matin (avant 10H)

2- Dans la journée

3- Après midi

4- En soirée 5après 18H)

8/ combien de fois par semaine utilisez le transport en commun

1- Tous les jours

2- Plusieurs fois par semaine

3- 2 à 3 fois par semaine

4- Une fois par semaine

9/selon vous les tarifs du ticket de transport sont-ils :

1- faible 2- raisonnable 3 - élevé

10/votre dépense moyenne par mois est :

1- de 1000 a1500 Da 3- de 2000 a25000Da

2- de1500 a2000 4- plus de 3000 Da

Partie 3 : organisation et fonctionnement de transport interurbain ?

11/ êtes- vous satisfais des structure d'accueils du transport interurbain ?

1-Oui

2- non

Si non pourquoi ?

12/ est ce que le parc roulant de votre transport interurbain est suffisant pour répondre au besoin de déplacement des personnes ?

1-Oui

2-

13/ comment trouvez- vous la durée du trajet de vos fréquente déplacement interurbain ?

1- Convenable 2- longue 3- courte 4- fatigante

14/ Qu'en pensez – vous des horaires du passage des bus ?

1-Réguliers 2- irrégulier 3-très espaces

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DES SCIENCES DE GESTION ET
DES SCIENCES COMMERCIALES**

Département des Sciences des Economies

**Questionnaire relatif au transport interurbain dans la wilaya de Bejaia
dressé au transporteur**

Partie I : caractéristique socio économique

1/ Quelle est votre âge ?

2/ Quelle est votre niveau d'instruction ?

- 1- Primaire 3- lycéen
 2- secondaire 4-Universitaire

Partie2 : caractéristique de déplacement de transport interurbain

3/ comment vous avez acheté votre moyen de transport ?

- 1- Par votre propre argent 3- par crédit bancaire
 2- Par crédit de l'ANSEJ 4- aide de la famille

4/ combien de places dispose-il votre Bus ?

5/ Quel est le nombre moyen des voyageurs par la journée ?

- 1- [40-60[
2- [60-80[
3- [80-100[
4- [100-120[

6/ a quelle heure vous commencez votre travail ?

- 1- [05 :30- 05 :45[
2- [06 :00- 06 :45[
3- [07 :00- 08 :15

7/ a quelle heur vous arrêtez votre travail ?

- 1- [14 :30- 15 :00[
2- [1500- 1630[
3- [17 :00- 18 :000[
4- [18 :00- 19 :15

8/ Travail vous le week-end ?

- 1- Oui 2- non

Si non pourquoi ?

9/ a quelle moment de la journée travail-vous beaucoup ?

- 1- Le matin (avant de 10h) 3- en fin d'après midi (16h-18h)
 2- Dans la journée (10h-16h) 4- en soirée (après 18h)

10/ selon vous les tarifs du ticket de transport sont-ils :

- 1- cher 2- Raisonables 3- pas cher

11/ les couts de votre moyen de transport sont-ils

- 1- Raisonables 2- Elevé

Partie 03 : organisation et fonctionnement de transport interurbain

12/ comment trouvez-vous la durée de votre trajet ?

- 1- Convenable 2- longue 3- courte

13/Ets-vous satisfait des structures d'accueil (station et arrêts) ?

- 1- Oui 2- non

14/ est ce que le parc roulant est suffisant pour répondre aux besoins de déplacement des personnes ?

- 1- Oui 2- non

15/ Ets-vous satisfait de la sécurité sur votre ligne de transport ?

- 1- Oui 2- non

Table des matières

Table des matières

Liste des abréviations

Introduction général 1

Chapitre 1 : le fondement théorique sur transport en commun interurbain 4

1- le transport en commun interurbain et leur cadre législatif en Algérie service public et leur fonctionnement	4
1-1 Définition de transport en commun	5
1-2 Historique du transport en commun	5
1-3 Les différents types de transport en commun.....	6
1-3-1 : Le Métro	6
1-3-2 : Le tramway.....	6
1-3-3 : Le bus à haut niveau de service.....	6
1-3-4: Le tram-train.....	7
2-1 : la définition de transport interurbain	7
2-2: Les grandes étapes de la réglementation du transport interurbain.....	8
2-2-1 : La période de 1967 à1988.....	8
2-2-2 : période de 1988 à 2001.....	8
2-2-3 : la période de 2001 à ce jour	9
2-3 : l'organisation institutionnelle et opérationnelle du transport interurbain et leurs opérateurs	11
2-3-1 : l'organisation institutionnelle	11
2-3-2 : Les opérateurs du transport interurbain	14
2-4 : Les principes de service public de transport interurbain	16
2-5 : Le fonctionnement de service public de transport interurbain.....	18
2-5-1 : Exploitations du transport interurbain	18
2-5-2 : La gestion des infrastructures	18
2-5-3 : La gestion du matériel roulant	19
2-6: Financement du transport interurbain.....	19

Table des matières

2-7 : Tarification du transport interurbain	20
2-8: Contrôle du transport interurbain	21
1-aperçus sur le développement durable et la mobilité	22
1-1 : définition du développement durable	22
1-2 : Définition du transport durable	22
1-3 : Aspects du développement durable	22
1-3-1 :L'environnement	23
1-3-2 l'économie	23
1-3-3 -le social	23
2 : La mobilité	24
2-1 : La définition de la mobilité de transport interurbain	24
2-2 : Les contraintes de la mobilité	24
2-3 : Les échelles de la mobilité	25
2-4:La mobilité durable :	29
2-4-1- :l'offre de transport	29
2-4-2 : les infrastructures routières	31
2-4-3 : les investissements en infrastructures routières	31
Conclusion.....	31

Chapitre II : l'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la wilaya de Bejaia

1-l'offre de transport interurbain dans à la wilaya de Bejaia.....	32
--	----

Table des matières

1-1 transport routier en Algérie.....	32
1-1 -1 : composition et état du réseau routier dans la wilaya de Bejaia	33
1-1-2 Le parc roulant et les modes d'organisation interurbaine de voyageurs dans la wilaya de Bejaia	35
1-1-2-1 le transport public de voyageurs par bus.....	35
1-1-2-2 Le transport de voyageurs par taxi.....	37
1-1-3 Stratégie de développement des infrastructures de transport routier.....	39
1-1-3-1 Programma en cours de réalisation.....	39
1-1-3-2 projets structurant à l'étude	40
1-2-Le transport ferroviaire	41
1-2-1 Le parc roulant de SNTF.....	41
1-2-2 Le Transport Ferroviaire dans la wilaya de Bejaia	45
1-la demande de transport en commun interurbain a Bejaia	46
2-1 les spécificités de la demande du transport.....	46
2- 2 la dimension spatiale du transport (transport et la localisation)	47
Conclusion	48

Chapitre III : Analyse des données

Introduction	49
1 - Présentation de la wilaya de Bejaia et la commune de Seddouk	49
1-1 Situation géographique de la ville de Bejaia	49
1-3 : Les pôles économiques.....	49
1-4 : Transports	50

Table des matières

1-3-1 routes	50
1-3-2 La voirie	51
1-3-3 Transport ferroviaire	51
1-3-4 Transport maritime	51
1-3-5 Transport aérien.....	51
2 -Présentation de Seddouk	52
3 - Présentation de la méthode de l'enquête	53
3-1 : Objectif de recherche	53
3-2 Les limites de la recherche	53
4 - L'outil d'investigation	53
5- Analyse des résultats de l'enquête	54
Conclusion Générale	72

Résumé

Le transport en commun interurbain favorise la mobilité individuelle qui est nécessaire à toute activité, et constitue l'un des facteurs principaux pour le développement économique et social. Seulement il n'a pas apporté que des progrès mais il a entraîné de nombreuses naissances. En Algérie, suite à la crise économique des années 90, l'Etat s'est retiré du marché des transports interurbains au profit des opérateurs privés. A ce titre, la wilaya de Bejaia à l'égard des wilayas algériennes n'a pas échappé à cette réalité, pour répondre à la demande importante de transport interurbain, ce qui a conduit l'anarchie et au dysfonctionnement de service public de transport interurbain, a cause de l'augmentation non contrôlée de l'offre de parc et l'insuffisance des infrastructures de transport, ce qui a entraîné des difficultés en terme mobilité vers la ville de Bejaia. Toutefois, les problèmes de transport interurbain dans la wilaya de Bejaia se posent en termes de qualité et d'organisation.

Mots de clés : Le transport en commun interurbain, l'offre de transport interurbain, la demande de transport interurbain, wilaya de Bejaia.

summary

Interurban transit promotes individual mobility, which is necessary for any activity, and is one of the main factors for economic and social development. But it has not brought any progress but it has led to many births. In Algeria, following the economic crisis of the 1990s, the State withdrew from the intercity transport market for the benefit of private operators. As such, the wilaya of Bejaia with regard to the Algerian wilayas has not escaped this reality, in order to meet the important demand for inter-urban transport, which has led to anarchy and to the dysfunction of public inter-urban transport service , As a result of the uncontrolled increase in fleet supply and inadequate transport infrastructure, leading to mobility difficulties in the city of Bejaia. However, the problems of inter-city transport in the wilaya of Bejaia arise in terms of quality and organization.

Key words: Inter-city transit, inter-city transport, inter-city transport, wilaya de Bejaia.