

L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

The influence of socio-economic status on expenditure on urban mobility in the city of Bejaia

Mohammed Bouguelaar ^{1*},

Slimane Merzoug ²

¹ Université de Khenchela (Algérie), mohammed.bouguelaar@univ-khenchela.dz 

² Université de Bejaia (Algérie), slimane.merzoug@univ-bejaia.dz 

Reçu le: 04-02-2022	Accepté le: 22-03-2022
<p>Résumé : Cet article vise à étudier l'impact du statut social sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains pour les usagers de transport urbain de la ville de Bejaia ; Et cela en abordant le problème suivant : Y a-t-il un effet statistiquement significatif du statut social des usagers de transport sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$? Afin de répondre à ce problème, la méthode analytique s'est appuyée sur l'utilisation de l'outil questionnaire sur un échantillon d'étude égal à 769 individus de la communauté d'étude, représenté par les usagers de transport dans la zone urbaine de Bejaia, dans le cadre du projet de recherche PRFU; les principaux résultats de la recherche indiquent que les facteurs socio-économiques ont un effet différentiel sur les dépenses mensuelles moyennes consacrées aux déplacements urbains; Les résultats de cette recherche sont d'une grande importance pour aider à prendre des décisions rationnelles liées à la planification des transports dans la ville de Bejaia.</p> <p>Mots clés: dépenses, statut social, déplacements urbain, ville de Bejaia.</p> <p>JEL Classification Codes : B23, C1, D12, D31, R41.</p>	<p>Abstract: This intervention aims to study the impact of the social status on the monthly expenditure devoted to urban travel of commuters in the city of Bejaia. By addressing the following problem: Is there a statistically significant effect of the social status of commuters on the monthly expenditure devoted to urban journeys in the city of Bejaia at the significance level $\alpha < 0.05$? In order to answer this problem, the analytical method relied on the use of the questionnaire tool on a study sample equal to 769 individuals from the study community, represented by transport users in the urban area of Bejaia, as part of the PRFU research project. The main research findings indicate that socio-economic factors have a differential effect on average monthly spending on urban travel. The results of this research are of great importance in helping to make rational decisions related to transport planning in the city of Bejaia.</p> <p>Keywords: expenditure, social status, urban transport, city of Bejaia.</p> <p>JEL Classification Codes: B23, C1, D12, D31, R41.</p>

* *Auteur correspondant.*

1. Introduction :

L'étude de la mobilité urbaine s'est longtemps focalisée sur les performances circulatoires des transports et des infrastructures représentées par l'offre de transport, sans prendre en compte leur rôle essentiel dans la satisfaction des besoins des individus. Face à la croissance de la demande de mobilité et les phénomènes récurrents de congestion et de saturation des réseaux, il devient nécessaire de s'interroger sur la nature des déplacements quotidiens et de ce qui les motive, afin non plus de les faciliter, mais de mieux les maîtriser.

Le transport urbain est une activité que l'individu entreprend de manière permanente pour répondre à ses besoins quotidiens, ce qui fait que le processus de déplacement, même s'il est dérivé de la demande d'un autre bien ou service, le transport est un processus obligatoire pour obtenir ces biens ou ces services (Bonnafous, A. 2004) ; Ainsi, les dépenses de transport urbain représentent une part importante des dépenses mensuelles totales. Cependant, de nombreux facteurs influencent la décision de l'utilisateur de transport concernant le comportement de mobilité, ce qui affecte, par suite les dépenses consacrées aux déplacements urbains.

D'importantes études ont été publiées dans le sujet, notamment l'étude de Thomas Adomonic et Daniel McFadden, intitulée Demand for Urban Transport - A Behavioral Analysis, il fait partie d'une recherche menée conjointement par Charles River Associates et l'Université de Californie (McFadden, 1975); L'étude vise à essayer de donner une référence théorique de base au sujet et une méthodologie statistique pour analyser le comportement de mobilité; un formulaire standard pour les études de terrain sur ce sujet a également été présenté.

Une deuxième étude menée par l'Organisation de coopération et de développement économiques OCDE s'intitule « Traffic Demand, Facing the Challenge » (OECD, 2019); L'étude comportait 14 chapitres traitant de divers aspects liés à la planification des transports et à l'aménagement du territoire ; les systèmes d'information, les procédures économiques et administratives ainsi que la gestion et la tarification du stationnement, la gestion du trafic et autres procédures ; L'étude a

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

également abordé les défis futurs les plus importants et la manière de les relever. L'étude s'est conclue par un ensemble de résultats et de recommandations; Le plus important d'entre eux était que la gestion de la demande de trafic exige de passer du principe de planification « prévoir et fournir » dans les institutions de transport au principe de « anticiper et gérer ». qui se concentre sur l'anticipation de la croissance et la tentative de réduire ses effets négatifs ; Mettre l'accent sur la connectivité plutôt que sur la mobilité et sur l'amélioration de la qualité des services.

Et pour démontrer l'importance de la gestion de la demande en transport, cet article vise à étudier l'influence de la situation socio-économique sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains pour les usagers de transport urbain de la ville de Bejaia, qui est un extrait du projet RFU intitulé « Mobilité urbaine des Algériens au regard du contexte socio-économique et de la perspective d'une transition énergétique : cas de la ville de Bejaia ».

Problème de recherche

Y a-t-il un effet statistiquement significatif des facteurs socio-économiques des usagers de transport sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$?

Hypothèse Générale :

H0: Il n'y a pas un effet statistiquement significatif des facteurs socio-économiques des usagers de transport sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

H1: Il y a un effet statistiquement significatif des facteurs socio-économiques des usagers de transport sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

Sous- Hypothèses

- **Le genre** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **L'âge** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **La situation familiale** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **Le nombre de personnes dans la famille** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **La fonction** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **Le revenu** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **Le lieu de résidence** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.
- **Le niveau d'études** a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

2. Cadre théorique et conceptuel :

2.1 Revenu et Dépenses :

Le revenu du ménage est composé des recettes en espèces, en nature ou sous forme de services, généralement récurrentes et régulières, qui sont reçues par le ménage ou par ses membres à intervalles d'un an ou à intervalles plus rapprochés. Au cours de la

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

période de référence pendant laquelle elles sont reçues, ces recettes sont potentiellement disponibles pour la consommation courante et, en règle générale, ne réduisent pas la valeur nette du ménage. (BIT 2001)

2.2 Les dépenses fixes

Les dépenses fixes sont le genre de dépenses auxquelles la plupart des gens pensent lorsqu'ils préparent un budget. Ce sont des dépenses standard qui se produisent chaque mois, un certain jour et pour un certain montant.

Les dépenses devraient inclure : les courses, logement, utilitaires de base, transport, assurance, paiements de prêt minimum, tout ce qui dépasse le minimum entre dans la catégorie épargne et remboursement de la dette, garde d'enfants ou autres dépenses dont vous avez besoin pour pouvoir travailler.

2.3 Mobilité et Déplacement

Une première nécessité pour le raisonnement qui suit est de préciser ce qu'il convient d'entendre par mobilité urbaine. Le terme de mobilité, tout d'abord, contient une idée de mise en mouvement ; La mobilité peut être appréhendée donc, comme « la capacité, et le plaisir, de se déplacer en tant que personne et de déplacer des biens, des marchandises » (Deymier, G., Gaschet, F., & Pouyane, G. 2013). .

De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport Lassalle, (G., Recours, R., & Griffet, J. 2016). Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport.

3. Le revenu moyen en Algérie en 2020

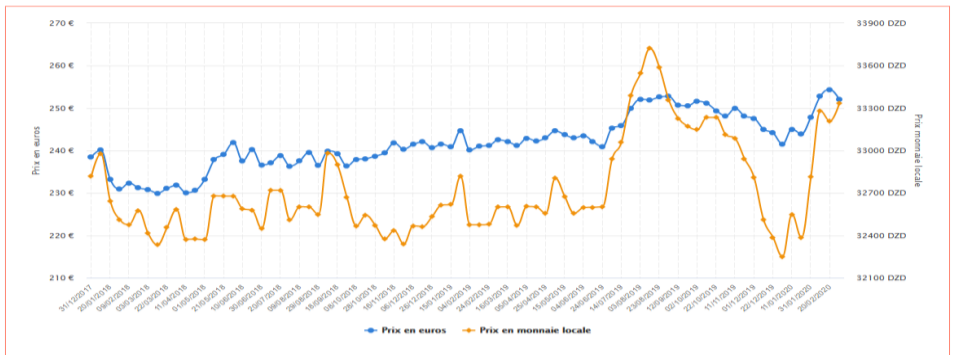
Le revenu moyen en Algérie est près de 300 euros. La différence avec le revenu moyen en France est de 86%. En 2020 le salaire net mensuel moyen a été de 58.400 dinars dans le secteur public et de

34.100 dinars dans le privé, soit une différence de 24.400 dinars, selon les résultats de l'enquête annuelle sur les salaires réalisée par l'ONS auprès des entreprises.

Le salaire net moyen mensuel est composé du salaire brut diminué des différentes retenues (impôt sur le revenu global, sécurité sociale et retraite).

Les disparités salariales entre le secteur public et privé sont dues, en partie, à l'existence de certaines entreprises publiques importantes en termes d'effectifs avec un système de rémunération avantageux", a indiqué l'office.

Figure 1. Salaire moyen : évolution des prix en Algérie

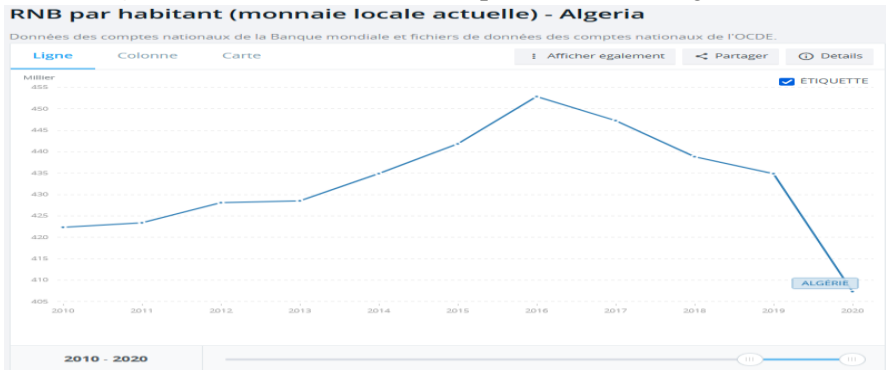


Source : (banquemondiale, <https://donnees.banquemondiale.org>, 2022)

Ces revenus ont été calculés par le NDR à partir de données de la Banque mondiale exprimées en dollars. Il publie chaque année le revenu national brut par habitant, RNB par habitant (anciennement PNB par habitant), de la plupart des pays du monde. Il s'agit du revenu national brut converti en dollars américains selon la méthode de l'Atlas de la Banque mondiale, divisé par la population en milieu d'année. Le revenu par habitant est souvent utilisé comme indicateur de richesse, surtout entre différents pays. Mais il s'agit d'une moyenne qui ne mesure pas si une partie de la population est très pauvre ou non.

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

Figure 2. Evolution des revenus par habitant en Algérie



source : (banquemondiale,
[tps://donnees.banquemondiale.org/indicateur](https://donnees.banquemondiale.org/indicateur), 2021)

4. Dépenses annuelles pour les transports et les communications

En 2011, les dépenses annuelles des ménages pour mes services des transports et communications ont atteint 540 milliards de DA, soit 12 % des dépenses totales des ménages. Ces dépenses sont plus importantes dans les zones urbaines et s'élèvent à 367 milliards de DA. (67,9 %), contre 173 milliards de DA. (32,1 %) dans les zones rurales. (BERRAH, 2018)

Les dépenses de transport et de communication absorbent 6,4 % des dépenses totales des ménages, et l'achat de voitures représente 5,6 % au niveau national. Ces pourcentages sont légèrement plus élevés dans les zones rurales.

5. Dépenses mensuelles moyennes des ménages pour les transports et les communications par dispersion et sous-groupe de produits

Les dépenses mensuelles moyennes des ménages pour les transports et les communications peuvent être mesurées en calculant les différentes dépenses qui sont dépensées, que ce soit sur les trajets quotidiens en transports en commun ou sur les différents coûts qui sont répartis sur les composantes du véhicule servant au transport, dont les

frais d'achat de la voiture, l'entretien périodique du moteur, des pneus ou des pièces de rechange diverses en plus du coût du carburant consommé lors des trajets quotidiens. Le tableau suivant présente les produits les plus importants qui constituent la dépense mensuelle moyenne de transport.

Tableau 1. Dépenses mensuelles moyennes des ménages pour les transports et les communications par dispersion et sous-groupe de produits

Produits	Urbain	Rural	Total
achat de véhicules automobiles	3 206	3 418	3 273
Moteur complet	10	24	15
Pneus	11	17	13
Autres pièces de rechange	10	8	9
Carburant	660	741	685
Transport urbain par bus	413	445	423
Total	4 310	4 653	4 418

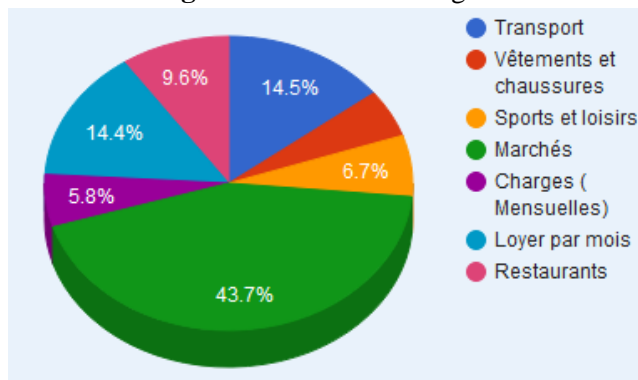
Unité : million de DA

Source : (BERRAH, 2018)

6. Répartition des dépenses des citoyens algériens

Les dépenses des citoyens algériens sont réparties sur un ensemble de biens et services reflétant leurs mode de vie on peut distinguer sept sections : transport, habillement, sports et loisirs, marchés, courses, charges mensuelles, loyer et alimentation.

Figure3. Le Titre de la figure



Source : (numbeo, 2018)

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

Comme présenté dans la figure, on voit que la part du transport dans les dépenses mensuelles des algériens est en deuxième place dépassant 14% du revenue nominal.

7. Méthodologie de la recherche

Afin de traiter les hypothèses de notre recherche, la méthode analytique s'est appuyée sur l'utilisation de l'outil questionnaire sur un échantillon d'étude égal à **769** individus de la communauté d'étude, représenté par les usagers de transport dans la zone urbaine de Bejaia, dans le cadre des Projets de Recherche Formation-Universitaire (*PRFU 2018 -2021 mené sous la tutelle du laboratoire économie et développement LED*);

La Question suivante a été demander aux individus :

Quel est le montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres) ?

On a proposé scinque repenses :

moins de 2000DA	2001-6000 DA	6001 - 10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA
-----------------	--------------	-----------------	------------------	------------------

8. Résultats de la recherche

Dans cette partie de l'étude, on va présenter les résultats extraits du traitement statistique des données obtenues avec une tentative d'analyse et d'interprétation des résultats des tests et des mesures utilisés.

8.1 L'Analyse descriptif :

Dans cette partie de l'étude, une analyse statistique descriptive des données sera effectuée en étudiant les fréquences et les pourcentages et en les représentant graphiquement.

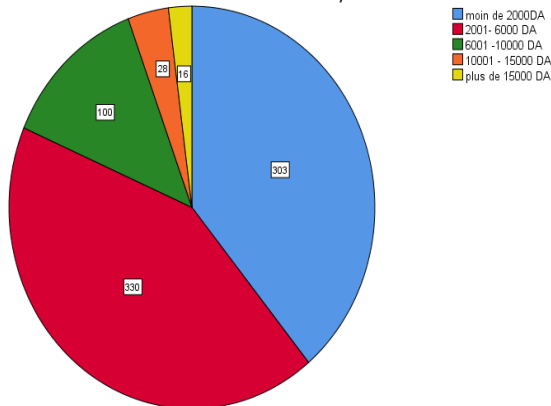
Tableau 2. Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport

		Fréquence	Pourcentage
Valide	moins de 2000DA	303	38,7
	2001- 6000 DA	330	42,2
	6001 -10000 DA	100	12,8
	10001 - 15000 DA	28	3,6
	plus de 15000 DA	16	2,0
	Total	777	99,4
Manquant	Système	5	,6
Total		782	100,0

Source : Résultats de l'analyse SPSS.

Figure 4. Montant mensuel moyen consacré aux déplacements

Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)



Source : Résultats de l'analyse SPSS.

D'après les résultats du tableau on voit que plus de 42 % des individus dépensent entre 2001 DA et 6000DA par mois, et vers 39% de dépenses sont moins de 2000DA sur les transports. *Ce qui fait que plus de 80% des usagers de transport ne dépassent pas 6000DA / mois de leurs dépenses en transports.*

Ces résultats ne sont pas clairs est ne répondent pas avec précision à l'hypothèse présentée. Donc on a essayé de mesurer la

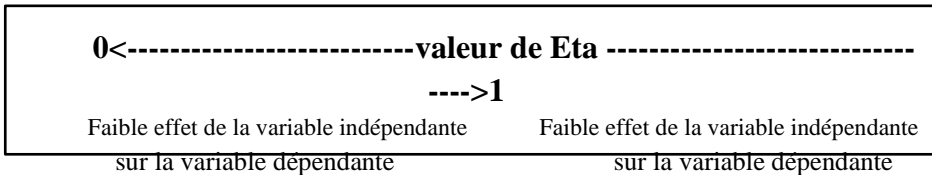
L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

taille d'influence des facteurs sociaux qui caractérisent notre échantillon sur le montant consacré aux déplacements urbains.

8.2 L'analyse inférentiel :

8.2.1. Test utilisé

Test Eta, mesure d'association dont les valeurs sont comprises entre 0 et 1, 0 indiquant l'absence d'association entre les variables de ligne et de colonne, et les valeurs proches de 1 indiquant un degré d'association élevé.



On utilisant le test Eta. Qui est un test de mesure d'association dont les valeurs sont comprises entre 0 et 1, 0 indiquant l'absence d'association entre les variables de ligne et de colonne, et les valeurs proches de 1 indiquant un degré d'association élevé.

Eta convient à une variable dépendante continue mesurée sur une échelle d'intervalle (par exemple, le revenu) et une variable indépendante ayant un nombre limité de catégories (par exemple, le sexe). Deux valeurs éta sont calculées : l'une traite la variable de ligne comme variable d'intervalle et l'autre traite la variable de colonne comme variable d'intervalle.

8.2.2. Teste de la taille de l'influence du facteur « GENRE »

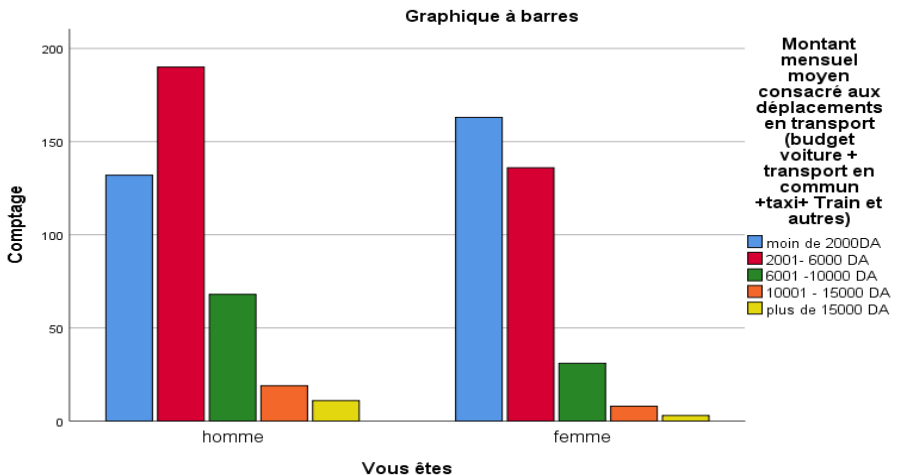
Comme indiqué précédemment, l'outil utilisé dans l'analyse est le test Eta et Eta au carré, et cette analyse aboutit à trois tableaux. Le premier représente un tableau croisé de fréquences qui combine la variable indépendante en lignes et la variable dépendante en colonnes. ; Quant au deuxième tableau, il représente les résultats des mesures directionnelles en deux possibilités dans lesquelles l'une des variables

est dépendante et l'autre est indépendante en première ligne puis inverse les rôles en deuxième ligne. le résultat du test Eta apparaît dans ce tableau dans la colonne « valeur »; Les résultats Eta pour la direction choisie sont alors élevés au carré ; Vient ensuite le troisième tableau, qui identifie les mesures symétriques, dans lequel il apparaît si les valeurs ont une signification statistique à un niveau de signification donnée ou non.

Tableau 3. Tableau croisé - Effectif

		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					Total
		moins de 2000DA	2001- 6000 DA	6001 - 10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA	
Vous êtes	homme	132	190	68	19	11	420
	femme	163	136	31	8	3	341
Total		295	326	99	27	14	761

Source : Résultats de l'analyse SPSS.



Source : Résultats de l'analyse SPSS.

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

D’après les résultats du graphique à barre en dessus, les dépenses mensuelles moyennes de 2001 à 6000 DA pour la variable « homme » est la catégorie la plus fréquente, alors que la catégorie féminine correspond à des dépenses inférieures à 2000 DA ; Cela peut refléter la réalité du transport pour les Algériens, car les hommes dépensent plus pour le transport que les femmes.

Tableau 4. Mesures directionnelles

		Valeur
Données nominales / intervalle	Eta	Dépendant de Vous êtes ,189
		Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres) ,183

Source : Résultats de l’analyse SPSS.

Il suffit de citer la valeur de Eta indiquée à la première ligne, qui fait référence à 0,189, et qui représente la mesure dans laquelle la variable du genre affecte les dépenses mensuelles moyennes consacré aux déplacements en transport. Et pour mesurer le degré d’influence on doit calculer Eta^2

Calculer E^2 :

$$Eta^2 = 0,189^2 = 0,033489$$

Tableau 5. Mesures symétriques

		Erreur asymptotique		T	Signification
		Valeur standard ^a		approximatif ^b	approximative
Intervalle R	de	-,183	,034	-5,123	,000 ^c
par Pearson					
Intervalle Ordinal	Corrélation	-,188	,035	-5,274	,000 ^c
par de					
Ordinal	Spearman				
N	d'observations	761			
valides					

Source : Résultats de l'analyse SPSS.

Le tableau en dessus résume les mesures symétriques, dans lequel les valeurs ont une signification statistique à un niveau de signification donnée <0.001 .

8.2.3 Traitement de l'hypothèse - Genre :

H0= Le genre n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= Le genre a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
 Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000 < 0,05$
 Donc On rejete H0 et on accepte H1,
 $Eta^2 = 0,1892 = 0,033489$

On peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « Genre » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains,

L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

8.2.4 Traitement de l'hypothèse - Age:

H0= L'Age n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= L'Age a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
Eta2 = ,3202 = 0,1024

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejete H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « Age » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains,

8.2.5. Traitement de l'hypothèse - situation familiale :

H0= La situation familiale n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= La situation familiale a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
Eta2 = 0,2462 = 0,060516

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejete H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « situation familiale » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains,

8.2.6. Traitement de l'hypothèse - nombre de personnes dans la famille

H0= Le nombre de personnes dans la famille n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux

déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= Le nombre de personnes dans la famille a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
Eta2 = 0,1462 = 0,021316

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejete H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « nombre de personnes dans la famille » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains

8.2.7 Traitement de l'hypothèse - fonction

H0= La fonction n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= La fonction a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
Eta2 = 0,2802 = 0,0784

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejete H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « Genre » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains,

8.2.8. Traitement de l'hypothèse - revenu

H0= Le revenu n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia

H1= Le revenu a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
 $Eta^2 = 0,3902 = 0,1521$

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejette H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « revenu » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains,

8.2.9. Traitement de l'hypothèse - lieu de résidence

H0= Le lieu de résidence n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= Le lieu de résidence a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
 $Eta^2 = 0,213^2 = 0,045369$

Avec un niveau de signification de R de Pearson $\alpha = 0,000$

On rejette H0 et on accepte H1 et on peut dire qu'il y a une faible influence du facteur « Le lieu de résidence » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains.

8.2.10. Traitement de l'hypothèse - niveau d'étude

H0= Le niveau d'étude n'a pas un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$:

H1= Le niveau d'étude a un effet statistiquement significatif sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$.

A partir des résultats du test de mesure d'influence on trouve que:
 $Eta^2 = 0,0822 = 0,006724$

Avec un niveau de signification de R de Pearson supérieur à 0,05 dont $\alpha = 0,232$

Donc On accepte H_0 et on peut dire qu'il n'y a d'influence du facteur « = Le niveau d'étude » sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia,

8.3 Traitement de l'hypothèse générale

A partir du traitement des sous- hypothèses de la recherche on peut dire que l'hypothèse nulle (H_0) citant qu'Il n'y a pas un effet statistiquement significatif des facteurs socio-économiques des usagers de transport sur les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements urbains dans la ville de Bejaia au niveau de significativité $\alpha < 0,05$. est rejeté partiellement.

Et donc il y a une influence mais de façon différentielle la ou le revenu et l'Age sont les facteurs qui influence la décision de dépenses sur la mobilité urbaine plus que les autres facteurs ; par contre le facteur « niveau d'étude » n'a pas d'influence du fait que la valeur du niveau de signification de R est supérieure à 0,05

9. Conclusion

Pour rationaliser le comportement du transport et réduire les externalités du transport, de nombreux modèles ont été développés dans le cadre de la gestion de la demande de transport des individus dans le but de mettre en œuvre des politiques efficaces qui résoudraient les problèmes de transport en se concentrant sur l'étude des facteurs qui influence le comportement des usagers de transport. Des études ont démontré qu'il faut passer du principe de planification « prévoir et fournir » dans les institutions de transport au principe de « anticiper et gérer » qui se concentre sur l'anticipation de la croissance et la tentative de réduire ses effets négatifs ; et de mettre l'accent sur la connectivité plutôt que sur la mobilité et sur l'amélioration de la qualité des services.

L’Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

A travers notre étude, il a été constaté que le citoyen algérien considère le transport comme l'une des activités les plus importantes de sa vie quotidienne, pour laquelle il consacre une grande partie de ses dépenses mensuelles. Les résultats de la recherche ont montré que les dépenses moyennes de transport oscillent entre 2 000 et 6 000 dinars, ce qui équivaut à peu près de 10 % de la valeur du salaire moyen en 2020, En Algérie.

Les résultats de notre recherche montrent qu’il y a un impact des facteurs sociaux des usagers de transport urbain sur leur décision de dépenses en transport mais reste que ces facteurs ne sont pas assez forts et explicatifs ; ce qui nous mènent à poser une question sur les facteurs ou les indicateurs qui ont vraiment une forte influence sur le comportement de déplacement des usagers de transport dans la ville de Bejaia.

10. Liste Bibliographiques

- Deymier, G., Gaschet, F., & Pouyanne, G. (2013). Formes urbaines et coûts de la mobilité: une approche à partir du compte déplacement territorialisé de l’agglomération bordelaise. Les Cahiers scientifiques du transport, 64, 61-90.*
- Lassalle, G., Recours, R., & Griffet, J. (2016). Que gagnent et que dépensent les amateur-trice-s de course à pied?. Loisir et Société/Society and Leisure, 39(2), 224-237.*
- Widmer, G. (2009). Mobilité quotidienne et géographie: l’influence du territoire sur les habitudes modales (Doctoral dissertation, University of Geneva)banquemoniale. (2021, 12 08). [ttps://donnees.banquemoniale.org/indicateur](https://donnees.banquemoniale.org/indicateur). Récupéré sur [ttps://banquemoniale.org](https://banquemoniale.org): [ttps://donnees.banquemoniale.org/indicateur/NY.GNP.PCAP.KN?end=2020&locations=DZ&start=2010&view=chart](https://donnees.banquemoniale.org/indicateur/NY.GNP.PCAP.KN?end=2020&locations=DZ&start=2010&view=chart)*
- banquemoniale. (2022, 02 004). <https://donnees.banquemoniale.org>. Récupéré sur <https://banquemoniale.org>: <https://donnees.banquemoniale.org/pays/algerie?view=chart>*

- BERRAH, M. K. (2018). *L'Algérie en quelques chiffres : résultats N°48 2015-2017. rapport annuel de l'Office National des Statistiques.*
- Carrin , G. (2001). *L'assurance maladie : un chemin parsemé d'obstacles pour les pays en développement. La santé au risque du marché : Incertitudes à l'aube du XXIe siècle.* Genève : Graduate Institute Publications.
- McFadden, T. A. (1975). *Demand for Urban Transport - a Behaviour Analysis.* Transport and Road Research Laboratory (TRRL), 215.
- numbeo. (2018). <https://fr.numbeo.com>. Récupéré sur [https://fr.numbeo.com/co%C3%BBt-de-la-vie /pays /Algerie](https://fr.numbeo.com/co%C3%BBt-de-la-vie/pays/Algerie) 2018
- OECD. (2019, 11 20). *Road travel demand meeting the challenge.* Récupéré sur <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02rdtravdeme.pdf>
- Bonnaïfous, A. (2004). *Le choix entre voiture et transport collectif, C.* (2005). *Les transports publics urbains. Les transports publics urbains.*

L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

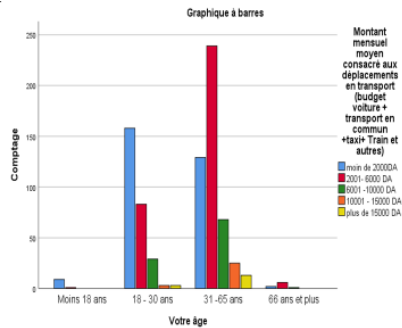
11. Annexes

Teste de la taille de l'influence de l'Age

		Tableau croisé					
		Effectif					
		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					
		moins de 2000DA	2001- 6000 DA	6001 - 10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA	Total
Vous êtes	Moins 18 ans	9	1	0	0	0	10
	18 - 30 ans	158	83	29	3	3	276
	31-65 ans	129	239	68	25	13	474

Mesures directionnelles				
Données nominales / intervalle	Eta	Dépendant de Votre âge		Valeur
		Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)		,320
				,265

Mesures symétriques					
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	Valeur	Erreur asymptotique standard ^a	T approximatif ^b	Signification approximative
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	-.188	,034	-5,123	,000 ^c
N d'observations valides		761			



PRÉSENTÉ PAR DR. BOUGIEJAN MOHAMMED

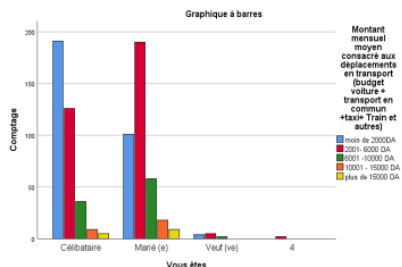
11/01/2022

Teste de la taille de l'influence « S.Familiale »

		Tableau croisé					
		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					
		moins de 2000	2001- 6000	6001 - 10000	10001 - 15000	plus de 15000	Total
Vous êtes	Célibataire	191	126	36	9	5	367
	Marié (e)	101	190	58	18	9	376
	Veuf (ve)	4	5	2	0	0	11
	4	0	2	0	0	0	2
	Total	296	323	96	27	14	756

Mesures directionnelles				
Données nominales / intervalle	Eta	Dépendant de Vous êtes		Valeur
		Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)		,240
				,213

Mesures symétriques					
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	Valeur	Erreur asymptotique standard ^a	T approximatif ^b	Signification approximative
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	,194	,034	5,436	,000 ^c
		,237	,035	6,704	,000 ^c
N d'observations valides		758			



PRÉSENTÉ PAR DR. BOUGIEJAN MOHAMMED

11/01/2022

Teste de la taille de l'influence dNbr.prsn

Effectif

Tableau croisé

		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					Total
		moins de 2000DA	2001-6000 DA	6001-10000 DA	10001-15000 DA	plus de 15000 DA	
Personnes dans votre famille	01	11	7	1	1	0	20
	02	21	45	20	5	3	94
	03	43	66	27	5	5	146
	04	68	82	16	2	4	172
	05	55	53	9	6	1	124
	06	42	25	12	1	1	81
	plus de 06	52	41	13	7	2	115
Total		292	319	98	27	16	752

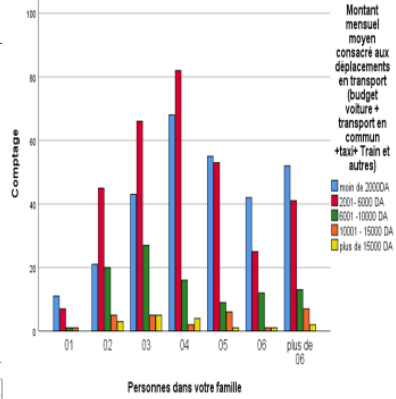
Mesures directionnelles

Données nominales / intervalle	Eta	Dépendant de	Valeur
Personnes dans votre famille		Personnes dans votre famille	,148
Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)	,187

Mesures symétriques

	Valeur	Ereur asymptotique standard ^a	T approximatif ^b	Signification approximative	
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	-,113	,038	-3,106	,002 ^a
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	-,144	,037	-3,994	,000 ^a
N d'observations valides		752			

Graphique à barres



Teste de la taille de l'influence de la Fonction

Effectif

Tableau croisé

		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					Total
		moins de 2000DA	2001-6000 DA	6001-10000 DA	10001-15000 DA	plus de 15000 DA	
Votre fonction	Chômeur	21	10	1	0	1	33
	écolier	20	8	2	0	0	30
	étudiant	91	37	9	0	0	137
	salarié	149	232	71	19	11	482
	Fonction libérale	10	17	12	6	3	48
	Retraité	6	15	2	3	1	27
	Femme au foyer	3	7	1	0	0	11
	Total		300	328	98	28	16

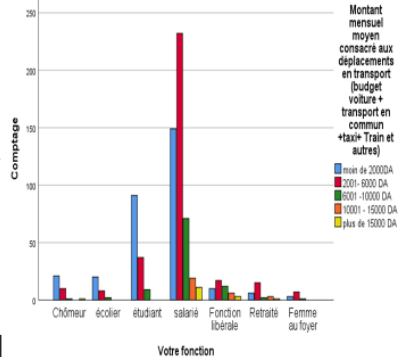
Mesures directionnelles

Données nominales / intervalle	Eta	Dépendant de	Valeur
Votre fonction		Votre fonction	,280
Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)	,327

Mesures symétriques

	Valeur	Ereur asymptotique standard ^a	T approximatif ^b	Signification approximative	
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	,249	,033	7,110	,000 ^a
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	,324	,033	9,486	,000 ^a
N d'observations valides		768			

Graphique à barres



L'Influence du statut socio-économique sur les dépenses consacrées aux déplacements urbain dans la ville de Bejaia

Tableau croisé

Effectif

		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					
		moins de 2000DA	2001- 6000 DA	6001 - 10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA	Total
Votre revenu moyen* (par mois en DA)	Moins de 10000	118	47	7	0	1	173
	10001 - 18000	36	15	6	0	1	58
	18001 - 60000	112	182	52	16	5	367
	60001 - 100000	19	68	30	11	7	135
	plus de 100000	9	11	4	1	2	27
	Total	294	323	99	28	16	760

Mesures directionnelles

Données nominales / intervalle		Eta	Valeur
Dépendant de Votre revenu moyen* (par mois en DA)			,390
Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)			,379

Mesures symétriques

		Valeur	Erreur asymptotique standard*	T approximatif*	Signification approximative
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	,359	,030	10,696	,000*
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	,393	,031	11,782	,000*
N d'observations valides		760			

Influence du revenu

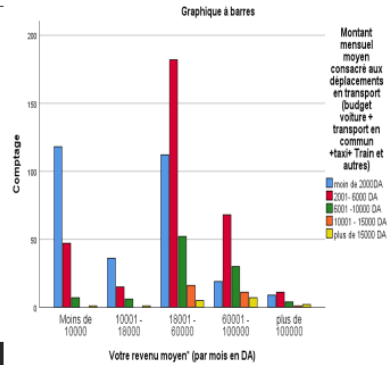


Tableau croisé

Effectif

		Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)					
		moins de 2000DA	2001- 6000 DA	6001 - 10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA	Total
Lieu de résidence	Centre-ville de Bejaia	143	114	22	8	5	292
	Centre-ville de Bejaia	69	83	20	3	3	178
	Hors chef-lieu de la ville	84	131	55	17	8	295
	4	0	1	1	0	0	2
5	1	0	0	0	0	1	
Total		297	329	98	26	16	768

Mesures directionnelles

Données nominales / intervalle		Eta	Valeur
Dépendant de Lieu de résidence			,213
Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)			,205

Mesures symétriques

		Valeur	Erreur asymptotique standard*	T approximatif*	Signification approximative
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	,192	,036	5,412	,080*
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	,211	,035	5,975	,080*
N d'observations valides		768			

influence du lieu de résidence

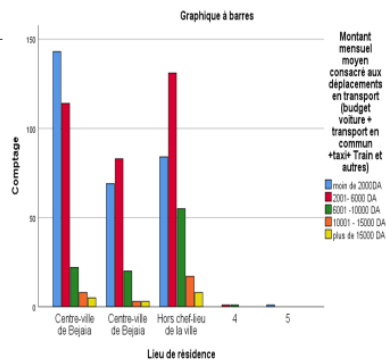


Tableau croisé

Effectif

Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)

		moins de 2000DA	2001- 6000 DA	6001 -10000 DA	10001 - 15000 DA	plus de 15000 DA	Total
Niveau d'études	illettré (e)	4	0	0	0	0	4
	Primaire	4	5	0	1	0	10
	Secondaire	13	28	4	0	1	46
	Secondaire	48	44	10	8	1	111
	Universitaire	225	249	81	19	13	587
Total		294	328	95	28	15	758

Mesures directionnelles

Données nominales / intervalle		Eta	Valeur
Dépendant de niveau d'études			.082
Dépendant de Montant mensuel moyen consacré aux déplacements en transport (budget voiture + transport en commun +taxi+ Train et autres)			.074

Mesures symétriques

		Valeur	Erreur asymptotique standard ^a	T approximatif ^b	Signification approximative
Intervalle par Intervalle	R de Pearson	.043	.033	1.197	.232 ^c
Ordinal par Ordinal	Corrélation de Spearman	.032	.035	.899	.374 ^c
N d'observations valides		758			

- a. L'hypothèse nulle n'étant pas considérée.
 b. Utilisation de l'erreur asymptotique standard en envisageant l'hypothèse nulle.
 c. Basé sur une approximation normale.

Influence du Niveau d'étude

