

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**  
**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR**  
**ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**  
**UNIVERSITE L'ARBI BEN M'HIDI**  
**- OUM EL BOUAGHI -**  
**Institut de Gestion des Techniques Urbaines**

**N° d'ordre :** .....

**Série :** .....

**Mémoire**

Pour l'obtention du diplôme de Magistère en urbanisme  
**Option** : Aménagement, urbanisme et développement local

Présenté par : M<sup>elle</sup> **CHOUAF Houria**

Soutenu le 06 mai 2015

**Thème :**

**Les villes des hautes plaines face à la fabrication  
de nouvelles centralités  
-Cas de la ville d'Ain Beida-**

Sous la direction de : **Dr BENGHADBANE Fouad**

**Jury d'examen :**

- **MAZOUZ Said**, Professeur – Université Oum El-Bouaghi- Président
- **BENGHADBANE Fouad**, MC-A- Université Oum El-Bouaghi- Rapporteur
- **BENMISSI Ahcene**, Professeur- Université Constantine- Examineur
- **BOUCHEMAL Saleh**, Professeur- Université Oum El-Bouaghi- Examineur
- **GUESSOUM Djamel Eddine**, Professeur – Université Annaba- Examineur

Année universitaire  
**-2014/2015-**

# Remerciements

## Remerciements

*Je remercie **Dieu** tout puissant de m'avoir donné la force pour mener à terme ce travail.*

*Je présente mes vifs remerciements à ceux qui m'ont aidée de prêt ou de loin à l'élaboration de ce travail. Mes remerciements les plus sincères à mon encadreur Professeur **BENGHADBANE Fouad** pour ses précieuses orientations et ses judicieux conseils.*

*Sans oublier de remercier tous mes enseignants de la première année post-graduation : Mr Benghadbane Foued, Mr Ghennouchi Ahmed, Mr Serradj Ilyess, Mr Aiche Messaoud, Mr Ben missi Ahcene, Mr Guenadez Zine Eddine, Mme Nouar Samia.*

*Je remercie vivement les membres du **jury** pour le temps précieux qu'ils m'ont accordé et pour leurs conseils judicieux.*

*Je remercie aussi ma chère famille pour son encouragement, que Dieu me la protège ; en particulier ma **mère**, mes frères **Abdallah** et **Mohamed Cherif** et mes sœurs **Nadia**, **Aicha** et **Radhia**,*

*A une **personne** pour ...*

*Sans oublier mes amis qui m'ont soutenue et m'ont souhaitée la bonne réussite ainsi qu'à mes collègues de la promotion.*

## **SOMMAIRE**

## TABLE DES MATIERES

<b>Tables des matières</b>	<b>I</b>
<b>Liste des tableaux, figures, cartes et photos</b>	<b>VII</b>
<b>Introduction générale</b>	<b>1</b>
<b><u>PREMIERE PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE</u></b>	
<b><u>La ville : dynamiques urbaines et production de nouvelles centralités périphériques</u></b>	
<b>Introduction de la partie</b>	<b>8</b>
<b><u>CHAPITRE I : La ville, dynamique urbaine et mutation des centres</u></b>	<b>9</b>
<b>Introduction</b>	<b>9</b>
<b><u>1 : Dynamique urbaine de la ville</u></b>	<b>9</b>
1-1- Définition du terme « dynamique urbaine »	
1-2- Les facteurs générateurs des dynamiques urbaines	<b>10</b>
<b><u>2 : La ville algérienne entre dynamique urbaine et politique urbaine</u></b>	<b>12</b>
2-1- La ville algérienne, historique de la croissance urbaine	<b>12</b>
2-2- La ville algérienne, évolution des politiques urbaines	<b>13</b>
2-3- La ville algérienne, les défis d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire	<b>15</b>
<b><u>3 : Les mutations urbaines des centres</u></b>	<b>16</b>
3-1- Définition du concept « centre »	<b>16</b>
3-2- Naissance des centres ; processus de formation et de composition	<b>17</b>
3-3- Les critères d'identification et de mesure du centre	<b>17</b>
3-4- Les mutations urbaines des centres villes	<b>18</b>
3-5- Crise et déclin des centres villes	<b>20</b>
<b>Conclusion</b>	
<b><u>CHAPITRE II : Les nouvelles centralités périphériques ; processus de fabrication</u></b>	<b>22</b>
<b>Introduction</b>	<b>22</b>
<b><u>1 : Identification du concept centralité</u></b>	<b>22</b>
1-1- Définition du concept centralité	<b>22</b>
1-2- Le couple centre/centralité, un lieu et une fonction	<b>23</b>
1-3- Les dimensions de la centralité	<b>24</b>
1-3-1- La centralité politique	<b>24</b>
1-3-2- La centralité économique	<b>24</b>
1-3-3- La centralité commerciale	<b>24</b>
1-3-4- La centralité sociale	<b>24</b>

<u>2 : La centralité, critères de mesure et processus de fabrication</u>	25
2-1- Critères de mesure de centralité	25
2-1-1- Concentration particulière d'emploi et de population	25
2-1-2- Présence de fonctions et populations liées au commandement	25
2-1-3- Forte dimension symbolique	25
2-1-4- Polarisation des flux	25
2-2- Du centre à la centralité ; émergence de nouvelles centralités périphériques	26
2-3- Types de relations entre les centres anciens et les nouvelles centralités périphériques	28
2-3-1- Dépendance et complémentarité	28
2-3-2- Domination et hiérarchisation	28
2-4- Les anciens centres et les centralités secondaires dans les villes algériennes	29
<u>3 : Analyse des exemples de production des centralités périphériques</u>	30
3-1- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Tunis	30
3-1-1- Définition du contexte urbain	30
3-1-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie, Vers une cité multipolaire	30
3-2- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Sanaa	32
3-2-1- Définition du contexte urbain	32
3-2-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie de Sanaa, Vers une cité multipolaire	33
3-3- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Alger	34
3-3-1- Définition du contexte urbain	34
3-3-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie, Vers une cité multipolaire	35
<b>Conclusion</b>	36
<b>Conclusion de la partie</b>	37

## **DEUXIEME PARTIE : APPROCHE ANALYTIQUE**

### **La ville d'Ain Beida entre les mutations du centre ancien et l'émergence de nouvelles centralités secondaires**

<b>Introduction de la partie</b>	39
<b><u>Chapitre III : Présentation du contexte de la ville d'Ain Beida</u></b>	40
<b>Introduction</b>	40
<u>1 : Présentation de la ville d'Ain Beida</u>	40
1-1- Aperçu historique de la ville	40
1-2- L'aspect naturel et géographique	41

1-2-1- La situation géographique	42
1-2-2- La situation administrative	42
1-2-3- La superficie	42
1-2-4- Les voies de communication	44
1-2-5- Topographie	45
1-2-6- Les contraintes physiques et naturelles	46
<u>2 : L'aspect socio démographique</u>	47
2-1- La population	47
2-2- L'habitat	53
2-3- L'emploi	54
2-4- Equipements	55
<u>3 : L'extension urbaine de la ville, un étalement spatial rapide</u>	57
3-1- L'époque d'avant l'indépendance	57
3-2- L'époque de l'après indépendance	59
3-3- L'époque de l'après 1990	61
<b>Conclusion</b>	62
<b><u>Chapitre IV : Le centre ville d'Ain Beida, analyse des dynamiques et mutations urbaines</u></b>	64
<b>Introduction</b>	64
<u>1 : Le centre ville d'Ain Beida, cadre et contexte urbain</u>	64
1-1- Présentation du centre ville d'Ain Beida	64
1-2- La structure urbaine du centre ville d'Ain Beida	65
1-2-1- La trame viaire	65
1-2-2- La trame parcellaire	66
1-2-3- La trame bâtie	68
1-2-4- La trame des espaces verts	72
1-3- La structure du réseau routier	73
1-3-1- Les voies de circulation	73
1-3-2- Les carrefours	75
<u>2 : Le centre ville d'Ain Beida, l'aspect démographique et socio-économique</u>	75
2-1- La population du centre ville	75
2-2- Les activités	76
2-3- Le mouvement de la population	77
<u>3 : Le centre ville d'Ain Beida, un espace colonial en pleines mutations spatio-fonctionnelles</u>	77
3-1- Situation et cadre juridique de l'espace colonial	77
3-2- Les aspects de la mutation du centre ville d'Ain Beida	
3-2-1- Les transformations d'usage	79
3-2-2- Les transformations physiques	80
3-3- Les facteurs stimulant la mutation du centre ville d'Ain Beida	81

3-3-1- Les facteurs du site	81
3-3-2- Les facteurs sociaux	82
3-3-3- Les facteurs économiques	82
<b>Conclusion</b>	<b>83</b>
<b><u>Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes</u></b>	<b>85</b>
<b>Introduction</b>	<b>85</b>
<u>1 : Les périphéries urbaines de la ville d'Ain Beida</u>	<b>85</b>
1-1- Naissance des périphéries urbaines de la ville d'Ain Beida	<b>85</b>
1-2- Un bref aperçu sur les différents secteurs de la ville d'Ain Beida	<b>86</b>
1-3- Apparition de nouvelles centralités périphériques de la ville d'Ain Beida	<b>87</b>
<u>2 : Analyse de la hiérarchie des centralités : centralité ancienne/centralités émergentes</u>	<b>88</b>
2-1- Analyse des hiérarchies des nouvelles centralités à travers le facteur du commerce	<b>89</b>
2-1-1- Analyse du poids commercial à travers l'indice de la densité commerciale	<b>90</b>
2-1-2- Analyse du poids commercial à travers l'indice de la diversité commerciale	<b>93</b>
2-1-3- Analyse du poids commercial à travers l'indice de force d'attraction commerciale	<b>96</b>
2-1-4- L'hiérarchie des centralités à travers le facteur commercial	<b>98</b>
2-2- Analyse des hiérarchies des nouvelles centralités à travers le facteur des équipements	<b>102</b>
<u>3 : Synthèse d'analyse des nouvelles centralités émergentes</u>	<b>114</b>
3-1- Une centralité principale	<b>114</b>
3-2- De nouvelles centralités secondaires	<b>115</b>
<b>Conclusion</b>	<b>119</b>
<b>Conclusion de la partie</b>	<b>120</b>

### **TROISIEME PARTIE : ANALYSE DU QUESTIONNAIRE**

#### **La représentation de la centralité chez les usagers de la ville d'Ain Beida**

<b>Introduction de la partie</b>	<b>122</b>
<b><u>CHAPITRE VI : Présentation du contexte général du questionnaire</u></b>	<b>123</b>
<b>Introduction</b>	<b>123</b>
<u>1 : Le questionnaire et ses objectifs</u>	<b>123</b>

1-1- Les objectifs du questionnaire	123
<u>2- Motifs d'analyse des différents lieux de centralités émergents</u>	124
2-1- Les motivations fonctionnelles	124
2-2- Les motivations sociales et symboliques	124
<u>3-Le périmètre d'étude</u>	125
<u>4-Présentation de l'échantillon</u>	127
3-1- Selon la catégorie du sexe et de l'âge	127
3-2- Selon la situation familiale	128
3-3- Selon la situation professionnelle des enquêtés	128
<b>Conclusion</b>	129
<b><u>CHAPITRE VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité</u></b>	130
<b>Introduction</b>	130
1-Traitement des résultats de l'enquête	130
<u>2 : Analyse des lieux de centralités pratiqués</u>	130
2-1- Analyse des lieux de centralités pratiqués pour des motivations fonctionnelles	130
2-2- Analyse des lieux de centralités pratiqués pour des motivations sociales et symboliques	163
2-3- Les lieux de centralités pratiqués dans la ville d'Ain Beida	174
<b>Conclusion</b>	177
<b>Conclusion de la partie</b>	178
<b>Conclusion générale</b>	180
<b>La bibliographie</b>	184
<b>Les annexes</b>	190
<b>Le résumé</b>	223

**LISTE DES TABLEAUX, FIGURES, CARTES ET PHOTOS**

**Liste des tableaux**

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>1</b>	Evolution de la superficie de la ville	<b>43</b>
<b>2</b>	Evolution de la population de la ville	<b>47</b>
<b>3</b>	Répartition de la superficie et de la population sur l'ensemble des 11 secteurs de la ville	<b>48</b>
<b>4</b>	Le type et le taux d'habitat de la ville en 1987	<b>53</b>
<b>5</b>	Le type et le taux d'habitat de la ville en 2005	<b>53</b>
<b>6</b>	Répartition de la population sur les différents secteurs d'emploi	<b>54</b>
<b>7</b>	Répartition des équipements sur les différents secteurs	<b>56</b>
<b>8</b>	Le nombre de la population dans les deux tranches du centre ville	<b>89</b>
<b>9</b>	Répartition du nombre des registres de commerce sur les différents secteurs d'emploi	<b>90</b>
<b>10</b>	Répartition des locaux commerciaux et de la densité commerciale sur les différents secteurs	<b>91</b>
<b>11</b>	Classification et répartition du type de commerce sur les 11 secteurs	<b>94</b>
<b>12</b>	Répartition des locaux commerciaux des produits alimentaires et des produits non-alimentaires	<b>96</b>
<b>13</b>	Les indices mesurant le poids commercial dans les différents secteurs	<b>98</b>
<b>14</b>	Les différents équipements du noyau colonial	<b>103</b>
<b>15</b>	Les différents équipements de la cité Salem	<b>103</b>
<b>16</b>	Les différents équipements de la cité Zaouia	<b>104</b>
<b>17</b>	Les différents équipements de la cité Kahina	<b>104</b>
<b>18</b>	Les différents équipements de la cité Saiidi Djemoui	<b>105</b>
<b>19</b>	Les différents équipements de la cité Hadj Amara	<b>105</b>
<b>20</b>	Les différents équipements de la cité le Grand Aurès	<b>106</b>
<b>21</b>	Les différents équipements de la cité Murienne	<b>106</b>
<b>22</b>	Les différents équipements de la cité Harakta	<b>107</b>
<b>23</b>	Les différents équipements de la cité Petite El Beida	<b>108</b>
<b>24</b>	Les différents équipements de la cité Moustakbal	<b>108</b>
<b>25</b>	Répartition du type et nombre d'équipements sur les différents secteurs	<b>109</b>
<b>26</b>	Le niveau d'équipement dans les différents secteurs	<b>111</b>
<b>27</b>	Classement des centralités selon le poids commercial et le niveau d'équipement	<b>114</b>
<b>28</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Murienne	<b>207</b>
<b>29</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité	<b>207</b>

	Murienne	
<b>30</b>	les lieux de centralité et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Murienne	<b>207</b>
<b>31</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Murienne	<b>208</b>
<b>32</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Murienne	<b>208</b>
<b>33</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Zaouia	<b>209</b>
<b>34</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Zaouia	<b>209</b>
<b>35</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Zaouia	<b>210</b>
<b>36</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Zaouia	<b>210</b>
<b>37</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Zaouia	<b>211</b>
<b>38</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Salem	<b>211</b>
<b>39</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Salem	<b>212</b>
<b>40</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Salem	<b>213</b>
<b>41</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Salem	<b>213</b>
<b>42</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Salem	<b>214</b>
<b>43</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Moustakbal	<b>214</b>
<b>44</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Moustakbal	<b>215</b>
<b>45</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Moustakbal	<b>216</b>
<b>46</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Moustakbal	<b>216</b>
<b>47</b>	Les lieux de centralités pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Moustakbal	<b>217</b>
<b>48</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Hadj Amara	<b>218</b>
<b>49</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Hadj Amara	<b>218</b>
<b>50</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Hadj Amara	<b>219</b>

<b>51</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Hadj Amara	<b>219</b>
<b>52</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Hadj Amara	<b>220</b>
<b>53</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Saïdi Djemoui	<b>220</b>
<b>54</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Saïdi Djemoui	<b>221</b>
<b>55</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Saïdi Djemoui	<b>222</b>
<b>56</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Saïdi Djemoui	<b>222</b>
<b>57</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Saïdi Djemoui	<b>223</b>
<b>58</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Kahina	<b>223</b>
<b>59</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Kahina	<b>224</b>
<b>60</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Kahina	<b>225</b>
<b>61</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Kahina	<b>225</b>
<b>62</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Kahina	<b>226</b>
<b>63</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Harakta	<b>226</b>
<b>64</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Harakta	<b>227</b>
<b>65</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Harakta	<b>228</b>
<b>66</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Harakta	<b>228</b>
<b>67</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Harakta	<b>229</b>
<b>68</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité le Grand Aurès	<b>229</b>
<b>69</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité le Grand Aurès	<b>230</b>
<b>70</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité le Grand Aurès	<b>231</b>
<b>71</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité le Grand Aurès	<b>231</b>
<b>72</b>	Les lieux de centralité et la question des images symboliques dans	<b>232</b>

	la cité le Grand Aurès	
<b>73</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Petite Beida	<b>232</b>
<b>74</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Petite Beida	<b>253</b>
<b>75</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Petite Beida	<b>234</b>
<b>76</b>	Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Petite Beida	<b>234</b>
<b>77</b>	Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Petite Beida	<b>235</b>

### Liste des figures

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>1</b>	Augmentation de la superficie de la ville d'Ain Beida	<b>43</b>
<b>2</b>	Evolution de la population de la ville d'Ain Beida	<b>47</b>
<b>3</b>	Répartition de la population sur 11 secteurs	<b>51</b>
<b>4</b>	Répartition du type d'habitat en 1987	<b>53</b>
<b>5</b>	Répartition du type d'habitat en 2005	<b>54</b>
<b>6</b>	Répartition de la population sur les différents secteurs d'emploi	<b>55</b>
<b>7</b>	La trame des axes routiers du centre ville d'Ain Beida	<b>81</b>
<b>8</b>	La trame parcellaire du noyau colonial du centre ville d'Ain Beida	<b>82</b>
<b>9</b>	La trame parcellaire de la cité Murienne du centre ville d'Ain Beida	<b>82</b>
<b>10</b>	Le taux de la population dans le noyau colonial et la cité Murienne par rapport à la population totale de la ville	<b>90</b>
<b>11</b>	Répartition du nombre de registres sur les différents secteurs d'emploi	<b>90</b>
<b>12</b>	Répartition des locaux commerciaux sur les 11 secteurs	<b>91</b>
<b>13</b>	Répartition des densités commerciales sur les 11 secteurs	<b>92</b>
<b>14</b>	Classification et répartition du type de commerce sur 11 secteurs	<b>94</b>
<b>15</b>	Répartition différenciée de l'indice de la force d'attraction commerciale sur les 11 secteurs	<b>97</b>
<b>16</b>	Hiérarchie des secteurs selon le facteur de la centralité commerciale	<b>99</b>
<b>17</b>	Classement des centralités selon le poids commercial	<b>100</b>
<b>18</b>	Répartition des équipements sur les 11 secteurs	<b>110</b>
<b>19</b>	Classement des centralités selon le niveau d'équipement	<b>112</b>
<b>20</b>	Classement des centralités selon le poids commercial et le niveau d'équipement	<b>117</b>
<b>21</b>	Répartition de la population interrogée selon la catégorie du sexe	<b>127</b>
<b>22</b>	Répartition de la population interrogée selon les tranches d'âge	<b>127</b>

<b>23</b>	Répartition de la population interrogée selon la situation familiale	<b>128</b>
<b>24</b>	Répartition de la population interrogée selon la situation professionnelle	<b>129</b>
<b>25</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits alimentaires	<b>131</b>
<b>26</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des fruits, légumes et viande	<b>134</b>
<b>27</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des vêtements	<b>136</b>
<b>28</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des équipements (meubles)	<b>138</b>
<b>29</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits électroménagers	<b>140</b>
<b>30</b>	Lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits de luxes	<b>142</b>
<b>31</b>	Lieux de centralité pratiqués pour le commerce	<b>144</b>
<b>32</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements éducatifs	<b>147</b>
<b>33</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements sanitaires	<b>149</b>
<b>34</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements sportifs	<b>151</b>
<b>35</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements financiers	<b>153</b>
<b>36</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements administratifs	<b>155</b>
<b>37</b>	Lieux de centralité pratiqués pour les équipements	<b>157</b>
<b>38</b>	Lieux de centralité pratiqués pour des motivations fonctionnelles	<b>159</b>
<b>39</b>	Lieux de centralité constituant des problèmes de circulation	<b>162</b>
<b>40</b>	Lieux de centralité pratiqués pour promenades sans but particulier	<b>163</b>
<b>41</b>	Lieux de centralité pratiqués pour le shopping	<b>164</b>
<b>42</b>	Lieux de centralité pratiqués pour la rencontre et la promenade	<b>165</b>
<b>43</b>	Lieux de centralité constituant les espaces les plus symbolisés	<b>167</b>
<b>44</b>	Lieux de centralité constituant les espaces les plus fréquentés	<b>167</b>
<b>45</b>	Lieux de centralité constituant les espaces les plus animés	<b>168</b>
<b>46</b>	Lieux de centralité et l'aspect des images symboliques	<b>168</b>
<b>47</b>	Lieux de centralité pratiqués pour des motivations sociales et symboliques	<b>171</b>
<b>48</b>	Lieux de centralité pratiqués dans la ville d'Ain Beida	<b>174</b>

**Liste des cartes**

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>1</b>	Répartition des nouvelles centralités du Grand Tunis	<b>31</b>
<b>2</b>	Evolution de l'urbanisation de l'agglomération d'Alger	<b>34</b>
<b>3</b>	Est Algérien, situation géographique de la ville d'Ain Beida	<b>41</b>
<b>4</b>	Situation administrative de la ville d'Ain Beida	<b>42</b>
<b>5</b>	Le réseau principal de voirie de la ville d'Ain Beida	<b>44</b>
<b>6</b>	Les différentes zones de pentes de la ville d'Ain Beida	<b>45</b>
<b>7</b>	Répartition des différents secteurs de la ville à savoir les différentes couronnes urbaines	<b>49</b>
<b>8</b>	Répartition de la population sur les différents secteurs de la ville	<b>52</b>

<b>9</b>	Situation du noyau colonial dans le périmètre urbain de la ville	<b>57</b>
<b>10</b>	La première phase d'extension de la ville	<b>59</b>
<b>11</b>	La deuxième phase d'extension de la ville	<b>61</b>
<b>12</b>	La troisième phase d'extension de la ville	<b>62</b>
<b>13</b>	La situation du centre ville dans le périmètre urbain de la ville	<b>80</b>
<b>14</b>	Hiérarchie des différents secteurs de la ville selon le facteur de la centralité commerciale	<b>101</b>
<b>15</b>	Hiérarchie des différents secteurs de la ville selon le facteur de la centralité des équipements	<b>113</b>
<b>16</b>	Hiérarchie de la centralité principale et les centralités secondaires émergentes	<b>116</b>
<b>17</b>	Répartition des lieux de centralité pratiqués constituant le périmètre d'étude	<b>126</b>
<b>18</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des produits alimentaires	<b>132</b>
<b>19</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des fruits, légumes et viande	<b>135</b>
<b>20</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des vêtements	<b>137</b>
<b>21</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des meubles	<b>139</b>
<b>22</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des produits électroménagers	<b>141</b>
<b>23</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour l'achat des produits de luxe	<b>143</b>
<b>24</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour le commerce	<b>146</b>
<b>25</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements éducatifs	<b>148</b>
<b>26</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements sanitaires	<b>150</b>
<b>27</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements sportifs	<b>152</b>
<b>28</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements financiers	<b>154</b>
<b>29</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements administratifs	<b>156</b>
<b>30</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour les équipements	<b>158</b>
<b>31</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour des motivations fonctionnelles	<b>161</b>
<b>32</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour la rencontre et la promenade	<b>166</b>
<b>33</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité et l'aspect des	<b>170</b>

	images symboliques	
<b>34</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité pour des motivations sociales et symboliques	<b>173</b>
<b>35</b>	Le taux de fréquentation des lieux de centralité dans la ville d'Ain Beida	<b>176</b>

### Liste des photos

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>1</b>	La salle des fêtes dans le centre ville	<b>83</b>
<b>2</b>	L'église dans le centre ville	<b>83</b>
<b>3</b>	Le bordj remplacé actuellement par la placette des martyrs	<b>84</b>
<b>4</b>	La mosquée Djerbi	<b>84</b>
<b>5</b>	La gendarmerie	<b>84</b>
<b>6</b>	La tribune	<b>85</b>
<b>7</b>	La prison	<b>85</b>
<b>8</b>	L'APC	<b>85</b>
<b>9</b>	L'école primaire KANOUNI Tayeb	<b>86</b>
<b>10</b>	La salle de soin	<b>86</b>
<b>11</b>	Banque BNA	<b>86</b>
<b>12</b>	La poste	<b>87</b>
<b>13</b>	Le jardin 1 <sup>er</sup> novembre	<b>87</b>
<b>14</b>	La placette des martyrs	<b>88</b>
<b>15-16</b>	Problème de circulation et de stationnement dans le centre ville	<b>89</b>
<b>17-18</b>	Différents types de commerce dans le centre ville	<b>91</b>
<b>19-20</b>	Dégradation du bâti dans le centre ville	<b>93</b>
<b>21-22</b>	Des mutations en cours dans le centre ville	<b>95</b>
<b>23-24</b>	Nouveaux édifices, résultat d'une mutation spatio-fonctionnelle	<b>95</b>
<b>25</b>	Des mutations spatio-fonctionnelles en cours	<b>96</b>

## **INTRODUCTION GENERALE**

## Introduction générale

*«La ville est un organisme vivant dont la croissance est continue, exposée à tous les aléas. Il s'en suit que son plan n'est jamais définitif mais qu'il est continuellement remodelé et adapté aux besoins changeants de la communauté »<sup>1</sup>*

**LUCAIN Pierre**

Depuis longtemps, la ville, comme fait urbain dynamique, n'a cessé d'évoluer. De multiples changements et de forts bouleversements ont caractérisé l'organisation spatiale et fonctionnelle de cette ville. En effet, nombreux sont les phénomènes visibles et lisibles qui ont vu le jour menant par conséquent à la modification du réseau urbain de la ville, c'est ce qui a donné naissance à plusieurs formes nouvelles : les villes centres se dépeuplent et les zones périurbaines grandissent<sup>2</sup>.

Autrefois, à l'époque de l'antiquité et du moyen âge, la ville était conçue comme une entité homogène organisée autour d'un seul centre symbolique implanté au cœur géométrique de la ville, chose qui n'est plus existante aujourd'hui. Le centre n'est plus le seul lieu de concentration des activités et de convergence des différents flux<sup>3</sup> comme le désigne LABASSE Jean : *« le centre est en définitive le lieu ou le foyer de convergence où la ville exerce et affirme sa puissance et d'où se dégage une image qui en exalte le rayonnement »<sup>4</sup>*.

Le 19<sup>ème</sup> siècle, l'ère d'industrialisation, est une période connue par un départ massif de la population notamment celle de la couche aisée. L'implantation des usines a eu pour but la recherche d'emploi, ceci a encouragé de forts mouvements de migration vers les villes, chose qui a provoqué une augmentation du bruit, de la pollution et une altération des conditions de salubrité. Cela a contribué par conséquent à la dégradation physique et sociale du centre. Ce déplacement est facilité aussi par la progression du transport mécanique<sup>5</sup>.

Quant au centre, la concentration massive des activités et de la population a fait l'objet d'une dégradation atroce de son cadre bâti ainsi que des problèmes de congestion ce qui a entraîné du coup de profondes mutations. Le résultat de

<sup>1</sup> LUCAIN Pierre cité par MESSAOUIDI karima. 2003, « **Phénomène de mitage entre législation en matière d'aménagement et réalité d'urbanisation, Cas de la commune de Ben Bechir, wilaya de Skikda en Algérie** », mémoire de magistère, p. 7

<sup>2</sup> A. DA CUNHA. 2005, « **Les métamorphoses de la ville, Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain** », Revue : Les cahiers du développement urbain durable, numéro 1, p. 2

<sup>3</sup> SAIDI Toufik, 2009 « **Centralité et symbolique dans les quartiers informels, Cas de Constantine – Batna – Guelma** », revue : Sciences et Technologies D – N°29, p. 56, [revue.umc.edu.dz/ancien-site-de-la-revue/index.php/.../30](http://revue.umc.edu.dz/ancien-site-de-la-revue/index.php/.../30)

<sup>4</sup> LABASSE Jean cité par DRISS Nassima. 2001, ***La ville mouvementée, Espace public, Centralité, mémoire urbaine à Alger***, Paris Edition L'Harmattan, p. 35

<sup>5</sup> HELENE Belanger, 2005, « **La régénérescence sociorésidentielle des quartiers centraux latino-américains : Le cas de la ville de Puebla au Mexique** », thèse présentée pour l'obtention du grade de Philosophiæ Doctor en études urbaines, p : 3

ces dernières est que le centre s'est trouvé abandonné par la majeure partie de ses habitants, notamment ceux de la classe supérieure, au profit de la périphérie : symbole de l'hygiène et du confort, laissant place à la prolifération des activités tertiaires. En effet, toutes ces dynamiques et mutations ont donné naissance à de nouveaux centres ayant pour but d'aérer celui qualifié d'ancien. Cependant, ces nouveaux centres sont implantés à la périphérie d'où l'émergence d'un nouveau concept : la polycentralité<sup>6</sup>.

En Algérie, le cas est identique. Après l'indépendance notamment, l'urbanisation des villes était caractérisée par l'urgence surtout avec le manque d'une approche planifiée et bien étudiée. Le résultat est que les villes ont connu une croissance explosive, démesurée et mal contrôlée. Ces villes, qui étaient auparavant représentées par de simples entités homogènes, médina arabe, village colonial, (ou les deux entités à la fois) d'où une seule centralité, ont connues ces dernières décennies de fortes extensions fulgurantes. Cela a conduit par conséquent à une modification au niveau de la forme des villes, d'où l'émergence de nouvelles périphéries. Ces périphéries, au fur et à mesure de leur développement, ont changé de caractère de simples polarités pour prendre le statut de véritables centralités, d'où la poly centralité<sup>7</sup>.

Ain Beida est l'une des villes qui se présente comme cas exemplaire de ces phénomènes compte tenu de la croissance de sa population urbaine qui compte 120000 habitants lors du dernier recensement de la population en 2008. Une ville connue pour être un carrefour à quatre issues, implantée au croisement des deux voies principales : Est-Ouest et Nord-Sud liant Tébessa à Constantine et Guelma à Khenchela<sup>8</sup>. Cette situation stratégique, dans les hautes plaines de l'Est Algérien, lui a permis de connaître de forts mouvements de migrations auprès des villes limitrophes. Depuis sa création comme petit noyau colonial, la ville d'Ain Beida n'a cessé de s'étendre dans toutes les directions. Le résultat est que son périmètre urbain se trouve presque confondu avec celui de la commune. Cette extension n'a pas été sans effet sur son centre ancien : de fortes dynamiques et métamorphoses ont été survenues donnant, par conséquent, naissance à de nouveaux centres urbains<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> AOUNI Mehenna, 2005, « **Le système de centre/centralité dans l'agglomération d'EL-OUED** » mémoire de magistère, p : 28

<sup>7</sup> *Ibid*, p. 56

<sup>8</sup> SATO. POS Ain Beida

<sup>9</sup> BOUCHEMAL Saleh, 2009, « **Mutations socio spatiales en milieu urbain : entre citadinité et ruralité, l'exemple d'une ancienne ville coloniale française en Algérie** », Cahiers de géographie du Québec Volume 53, numéro 149

En menant cette recherche, l'objectif que nous visons est d'assurer une bonne gestion de la ville d'Ain Beida à travers ses différents espaces de centralités : une gestion qui peut garantir et offrir une dynamique et une animation à ces espaces pour qu'ils ne soient congestionnés.

C'est autour de cela que notre problématique s'inscrit d'où **la question centrale** de la recherche que nous reformulons comme suit :

Quels sont les différents mécanismes selon lesquels se produisent les nouvelles centralités dans la ville d'Ain Beida?

En d'autres termes, quelles sont les circonstances qui conduisent à la fabrication de nouvelles centralités ? Et quels sont les différents facteurs et les différents acteurs qui en déterminent l'émergence?

Afin de répondre à cette question, nous émettons **l'hypothèse** suivante :

- D'une part, Les différentes dynamiques survenues dans la ville, notamment sur son centre ancien qui se trouve ces dernières décennies face à de multiples mutations et métamorphoses sur l'aspect physique et fonctionnel, feraient que de nouvelles centralités voient le jour.
- D'autre part, le déplacement et la prolifération massive des activités commerciales, de services et d'équipements du centre vers la périphérie, donneraient naissance à de nouvelles centralités dans la ville d'Ain Beida.

A propos de ce thème, plusieurs recherches et études ont été réalisées, dont les premières sont apparues aux Etats-Unis dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle dans les travaux de recherche de C. S. Galpin en 1915 et par ceux de J. H. Kolb en 1933. En effet, selon les deux auteurs, l'approche de la centralité restait très axée sur l'interrelation entre l'urbain et le rural. WALTER Christaller (1933-1962) a ensuite développé la notion de centralité des villes en lui donnant une autre modélisation en expliquant leur hiérarchie selon leurs tailles, leur localisation et leurs fonctions<sup>10</sup>.

De sa part, JEROME Monnet (1994-2000) a récemment apporté de nouveau à toutes ces approches en ajoutant son aspect symbolique. Il a ainsi confirmé la hiérarchisation des lieux de centralité. SOLIGNAC LUANS François va dans

---

<sup>10</sup> « Centralités, urbanisme durable et projet », revue n° 11 Les Cahiers du développement urbain durable, 10 décembre 2010

le même sens et affirme que : « *La centralité intra-urbaine a cessé de s'identifier au seul centre des villes pour se recomposer en de nouveaux lieux et sous de multiples formes* »<sup>11</sup>.

Dans le même contexte, CHOAY Françoise et MERLIN Pierre soulignent que : « *le centre ville atteignant un certain niveau de concentration, des centres secondaires se constituent, spontanément ou par le biais de la planification* »<sup>12</sup>.

Pour entreprendre notre recherche, la démarche que nous avons adoptée s'est organisée en trois parties. La première dite approche conceptuelle, la deuxième concerne l'approche analytique et la troisième porte sur l'observation du terrain et l'analyse du questionnaire.

Quant à **la première partie**, elle comprend deux chapitres :

- ✓ **Le premier chapitre** s'articule autour de différentes dynamiques et mutations urbaines caractérisant la ville actuellement. Nous exposons, d'abord, les différents facteurs générateurs des dynamiques urbaines, nous abordons, ensuite, la situation de la ville algérienne envers ces nouveaux problèmes de croissance urbaine ainsi que l'impact des politiques urbaines et la politique d'aménagement du territoire dans l'extension fulgurante de nos villes aujourd'hui, Nous présentons, enfin, les différentes mutations qui peuvent survenir dans les centres urbains.
- ✓ **Le deuxième chapitre** concerne l'identification du processus de fabrication et de production des nouvelles centralités émergentes. Nous donnons, d'abord, la définition de quelques termes clés relatifs à notre sujet de recherche à savoir : centralité, le couple centre/centralité ainsi que les différentes dimensions de la centralité. Puis, nous exposons les différents critères de mesure de la centralité, son processus de fabrication, ainsi que les différentes relations existantes entre les nouvelles centralités et celle qualifiées d'anciennes. Nous terminons avec l'analyse de trois exemples portant sur le processus de production des centralités périphériques.

---

<sup>11</sup> SOLIGNAC LUANS François cité par DJEMEL Manel 2008, « **Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine sur l'identité de la ville et de ses citoyens** », mémoire de en vue de l'obtention du grade de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme Faculté d'aménagement, Université de Montréal, Centre de recherche en géographie et aménagement, Université Jean Moulin Lyon 3 France p.32

<sup>12</sup> CHOAY Françoise et MERLIN Pierre cité par DJEMEL Manel 2008, « **Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine sur l'identité de la ville et de ses citoyens** », mémoire de en vue de l'obtention du grade de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme Faculté d'aménagement, Université de Montréal, Centre de recherche en géographie et aménagement, Université Jean Moulin Lyon 3 France p.29

Pour ce qui est de la **deuxième partie**, elle comprend trois chapitres :

- ✓ **Le premier chapitre** concerne une présentation générale du contexte de la ville d'Ain Beida, en mettant l'accent, en premier lieu, sur sa naissance comme village colonial, sur situation géographique et administrative, les différentes contraintes physiques et naturelles qui ont fait obstacle à son extension. Ensuite, nous abordons l'aspect socio démographique de la ville à travers la population, l'habitat, le mode d'emploi de ses habitants et les différents équipements implantés. Pour finir, nous exposons les différentes étapes selon lesquelles la ville pris son sens d'étalement.
- ✓ **Le deuxième chapitre**, à travers lequel nous allons tenter de répondre à la première hypothèse qui porte sur les différentes dynamiques et mutations urbaines ayant un impact sur le centre ville d'Ain Beida. Nous commençons par illustrer le contexte urbain du centre ville à travers un bref aperçu concernant sa création, sa structure urbaine qui englobe la trame viaire, la trame parcellaire, la trame des espaces verts, ainsi que son réseau routier. Puis, nous passons à la présentation de l'aspect démographique et socio-économique du centre à travers sa population et ses mouvements ainsi que les différentes activités caractérisant ce centre. Pour conclure, nous exposons les différentes mutations pouvant entraîner une certaine dégradation de son aspect symbolique et favorisant une transformation de certaines de ses fonctions principales, celles résidentielles, cela à travers de nombreux facteurs à la fois sociaux, économiques.
- ✓ **Le troisième chapitre**, à travers lequel nous allons tenter de répondre à la deuxième hypothèse qui concerne l'analyse des différentes centralités émergentes dans la ville d'Ain Beida. Nous exposons d'abord le mode selon lequel naissent les différentes périphéries urbaines, puis, les différentes centralités émergentes de la ville. Ensuite, nous abordons une analyse détaillée à propos de ces nouvelles centralités à travers les deux facteurs : le poids commercial et le niveau d'équipement.

En ce qui concerne **la troisième partie** de cette recherche, nous l'avons consacrée à l'illustration de la représentation de nouveaux lieux de la centralité chez les usagers de la ville d'Ain Beida. Elle comprend deux chapitres :

- ✓ **Le premier chapitre** a porté sur une présentation générale du questionnaire, en annonçant, en premier lieu, les objectifs visés à travers

ce dernier, en passant, en second lieu, à la limitation du périmètre d'étude de ce questionnaire, pour terminer, en dernier lieu, avec la présentation de l'échantillon de la population enquêtée.

- ✓ **Le deuxième chapitre** concerne l'analyse et l'interprétation des résultats de l'enquête. Nous présentons, d'abord, les deux motivations : fonctionnelles et sociales/symboliques sur lesquelles l'analyse du questionnaire va se baser. Nous passons, ensuite, au traitement des données de l'enquête à travers le calcul des pourcentages des réponses des enquêtés. Nous terminons avec l'interprétation des résultats de l'enquête qui rendent compte de différents comportements éprouvés par les usagers.

Afin de vérifier l'hypothèse que nous avons émise, nous nous sommes basé sur la méthode d'enquête qui a été effectuée à savoir les techniques suivantes :

- Observation du terrain
- Analyse des documents
- Analyse du questionnaire à travers l'interprétation des réponses de la population interrogée.

## **PREMIERE PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE**

**La ville : dynamiques urbaines et production de nouvelles centralités périphériques**

## Introduction de la partie

La première partie de cette recherche intitulée : La ville, dynamiques urbaines et production de nouvelles centralités périphériques, nous allons la consacrer à l'étude de quelques notions et concepts théoriques relatifs au thème : dynamique, centre, périphérie ainsi que celui de centralité, son émergence et son processus de fabrication.

Pour cela, nous avons tenté d'organiser cette première partie de la recherche autour de deux chapitres.

Le premier chapitre porte sur les dynamiques urbaines de la ville. Nous y allons exposer les différents facteurs générant cette dynamique urbaine menant à l'extension fulgurante de la ville, ainsi que les différentes mutations survenues dans la ville, tout en jetant un coup d'œil sur la situation de la ville algérienne.

Pour ce qui est du deuxième chapitre, autour duquel nous présentons le processus de fabrication des nouvelles centralités périphériques. En abordant en premier lieu une définition du concept : centralité, puis les différents critères de mesure et d'évaluation de cette centralité ainsi que le processus de son production. Pour finir avec l'étude de quelques exemples illustrant l'émergence de nouvelles centralités en périphérie.

## **CHAPITRE I : La ville, dynamique urbaine et mutation des centres**

### **Introduction**

Actuellement, et sans aucun doute, l'urbanisation se considère comme un fait urbain majeur. Elle se mesure par l'évolution de la population dans le milieu urbain. Cette croissance urbaine, la plus rapide de l'histoire de l'humanité, est survenue ces dernières années. Le résultat est que les villes ne cessent de s'agrandir en nombre et en taille. Pour cela, nous avons consacré ce chapitre pour illustrer les différentes modalités de croissances des villes aujourd'hui ainsi que les différents facteurs contribuant aux changements multiples que ces dernières ont connues.

Nous proposons d'exposer, d'abord, les différents facteurs générateurs des dynamiques urbaines, ensuite, nous présentons un aperçu historique de la croissance urbaine de la ville algérienne ainsi que les différentes politiques urbaines auxquelles la ville fait face. Enfin, pour conclure, nous proposons d'explicitier quelques notions de centre à savoir sa naissance, ses critères d'identification et les différentes mutations auxquelles ce centre est confronté.

### **I-1 : Dynamique urbaine de la ville**

La ville est un système qui évolue dans le temps et dans l'espace. Aujourd'hui, ce système a subi de multiples transformations qui sont le produit de l'interaction de plusieurs acteurs et facteurs endogènes et exogènes. Adopter chacun de ces facteurs à part entière est chose difficile, car ces derniers sont en relation étroite et l'un influe sur l'autre.

Depuis quelques décennies, les villes ont beaucoup changé, qu'il s'agisse de leur périphéries ou de leurs centres en crise. Elles ont subi de nombreuses dynamiques dues principalement aux changements socio-économiques.

Claude Chaline déclare qu'il existe de multiples forces motrices et mécanismes induisant ces dynamiques. Ces transformations dépendent à la fois de facteurs exogènes, d'où les courants migratoires, et d'autres endogènes liés essentiellement à la mobilité résidentielle, à l'augmentation démographique et aux mutations des centres villes. A côté de ces facteurs, s'ajoute le transport comme moteur principal ; il joue un rôle de premier plan dans toute dynamique urbaine et influe fortement sur les autres facteurs<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> CLAUDE Chaline. 1983, « *La Dynamique urbaine* », Annales de Géographie, Volume 92, Numéro 514, p. 2, Persée, <http://www.persee.fr>

### I-1-1- Définition du terme « dynamique urbaine »

PUMAIN Denise définit la dynamique urbaine comme un changement qui résulte de l'interaction d'un ensemble de forces permettant la production d'une nouvelle structure centre-périphérie. En géographie humaine, la dynamique suppose un changement et non pas un simple déplacement<sup>2</sup>.

### I-1-2- Les facteurs générateurs des dynamiques urbaines

Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, les facteurs pouvant générer une dynamique urbaine sont d'ordre exogènes et d'autres sont endogènes, à savoir :

- **L'exode rural :**

Par définition, ce phénomène désigne le mouvement de migration de la population des zones rurales vers les zones urbaines. Ce phénomène a commencé avec la révolution industrielle<sup>3</sup>.

Dans son ouvrage « Infrastructures et formes de la ville contemporaine ; la ville franchisée », MANGIN David résume bien ce phénomène. Il le définit comme un double mouvement migratoire qui s'effectue dans l'urbanisation actuelle dans les deux sens : hors la ville dans les pays développés et vers la ville dans les pays en voie de développement. La première situation est stimulée par le développement de la motorisation et la multiplication des réseaux d'infrastructure ce qui favorise l'étalement de la ville. La deuxième situation s'explique par le fait que les habitants rejoignent la ville pour la recherche de meilleures conditions de vie ce qui donne naissance aux quartiers auto construits et des immeubles collectifs éloignés des centres formant par cela de nouvelles et vastes périphéries urbaines<sup>4</sup>.

- **La migration pendulaire :**

Les migrations pendulaires ou « navettes », appelées aussi « migrations alternantes » ou encore quotidiennes, désignent le déplacement journalier de la population du lieu de domicile vers le lieu du travail, quelque soit la durée et la distance de ce déplacement, les moyens utilisés et les motivations pour lesquelles ce déplacement est effectué<sup>5</sup>.

L'évolution de la mobilité crée de long parcours domicile-travail, elle augmente et encourage, par conséquent, le phénomène d'étalement urbain. Cette

---

<sup>2</sup> « Centre / Périphérie », <http://www.cybergeopresse.fr/libergeo/hypergeo.htm>

<sup>3</sup> BERGER A, ROUZIER D. 1977, *ville et compagnes, la fin d'un dualisme*, Paris, Edition Economica, p. 24

<sup>4</sup> MANGIN David, 2004, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine ; la ville franchisée*, Paris, Edition la Villette, p. 241

<sup>5</sup> « Les migrations pendulaires », [www2.unil.ch](http://www2.unil.ch) > Domaines thématiques > Mobilité et transports

migration est le résultat de la dissociation entre les zones d'activités et les zones résidentielles<sup>6</sup>.

Autrement dit, l'amélioration et le développement des transports publics, l'utilisation de la voiture, la densification des infrastructures routières ont été autant de moteurs d'augmentation du phénomène d'étalement urbain. De ce fait, les travailleurs, hautement qualifiés, disposent souvent d'un revenu plus conséquent, ce qui leur permet d'aller vivre dans la périphérie, tout en continuant à travailler dans la ville mère, ce qui exige évidemment un déplacement<sup>7</sup>.

- **La mobilité résidentielle :**

Selon **CHOAY Françoise** et **MERLIN Pierre**, la mobilité résidentielle est considérée comme l'abandon d'un logement par un propriétaire dans le but d'une modification de la localisation, du statut de propriété, du type de logement ou de sa taille<sup>8</sup>.

Ce facteur, parmi d'autres qui ont contribué aux dynamiques urbaines de la ville, signifie un changement durable du logement, un processus qui met l'espace en mouvement affectant par cela une transformation de sa forme et aussi les différentes catégories de la société<sup>9</sup>.

- **La mobilité**

La mobilité est par définition le déplacement des gens dans un espace donné pour effectuer certaines activités hors leur domicile. Dans un premier temps, cette mobilité est limitée par la marche à pied et l'utilisation des animaux domestiques. Avec la révolution industrielle, de nouveaux modes de transports motorisés ont vu le jour. De ce fait, les distances quotidiennement parcourues en ville s'allongent et permettent la formation des couronnes périphériques. Aujourd'hui, l'usage massif de l'automobile a accentué fortement ce phénomène d'étalement<sup>10</sup>.

- **La mutation des centres villes**

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les villes du monde ont été touchées par de profondes mutations urbaines prenant plusieurs aspects : spatial, fonctionnel et social. Cela n'a pas été sans conséquences négatives : apparition

---

<sup>6</sup> « **Le déplacement pendulaire** », forums.futura-sciences.com/.../400769-définition-déplacement-pendulaire

<sup>7</sup> « **Le mouvement pendulaire en Belgique** », statbel.fgov.be/fr/.../Total\_Mouvement\_Pendulaire\_FR\_tcm326-34227.pdf

<sup>8</sup> CHOAY Françoise, MERLIN Pierre cité par TRACHE Sidi Mohammed. 2010, « **Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise** », Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Département de Géographie et d'aménagement, Université d'Oran, p. 106

<sup>9</sup> *Ibid*, p : 106

<sup>10</sup> KRAKUTOVSKI Zoran. 2004, « **Amélioration de l'approche démographique pour la prévision à long terme de la mobilité urbaine** », Thèse de Doctorat en transport, Institut d'urbanisme de Paris, Université de PARIS XII- VAL DE MARNE , p. 19

des quartiers spontanés, congestionnement des centres villes, dégradation du cadre physique et social du milieu de vie. Cela a engendré un dysfonctionnement de ces villes et leurs centres en particulier. Chose qui explique que les classes les plus aisées préfèrent aller à la périphérie pour s'éloigner de toute source de nuisance, tout en profitant d'un meilleur niveau de cadre de vie, d'hygiène de confort, alors que leurs maisons se trouvent remplacées par de nouvelles activités commerciales et de services<sup>11</sup>.

D'après ce qui a été exposé auparavant, nous pouvons retenir que le facteur le plus influençant sur les dynamiques urbaines des villes est celui de la mobilité de part les nouveaux modes de transport et l'amélioration des infrastructures routières, car une fois ces derniers facteurs disponibles, ils influent directement sur d'autres : il favorise les migrations pendulaires ; les mobilités résidentielles, .... A ces deux facteurs, s'ajoutent aussi d'autres qui sont d'ordre socioéconomique (augmentation démographique, amélioration des conditions sociales, ...).

### **I- 2 : La ville algérienne entre dynamique urbaine et politique urbaine**

#### **I-2-1- La ville algérienne, historique de la croissance urbaine**

Le phénomène d'urbanisation en Algérie plonge ses racines dans les civilisations romaines, islamiques, puis turques qui furent à base citadine<sup>12</sup>.

De nombreuses périodes déterminantes ont marqué l'urbanisation de la ville algérienne. Durant la période coloniale et jusqu'aux années 1966, la ville algérienne a affranchi un flux migratoire très important du milieu rural vers les villes<sup>13</sup>. D'après les statistiques établies par les services de l'administration coloniale, le taux d'urbanisation, qui était de l'ordre de 13,9 % en 1886 est arrivé à 21,99% en 1936 pour atteindre 25.05% en 1954<sup>14</sup>. A cette époque, l'exode rural se considère comme le principal moteur de l'urbanisation<sup>15</sup>. Après l'indépendance, de 1962 jusqu'au 1966, un mouvement migratoire a été effectué dans le but d'approprier des lieux résidentiels laissés vacants après le départ des européens.

<sup>11</sup> REKKAB Soulef. 2012, « **Phénomène de dysfonctionnement urbain d'un centre ville, Cas du noyau colonial de khenchela** », mémoire de magistère, Institut de Gestion des Techniques Urbaines, Université LA'ARBI BEN M'HIDI OUM EL-BOUAGHI, p. 36

<sup>12</sup> KADRI Toufik. 2009, « **Maîtrise de la croissance urbaine, pour quel devenir ?** » - Cas de Constantine – mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE p. 15

<sup>13</sup> *Ibid*, p. 17

<sup>14</sup> Office National des Statistiques, « **Armature urbaine** », p. 81, RGPH 2008, [www.ons.dz/IMG/armature2008-%20FINAL\(1\).pdf](http://www.ons.dz/IMG/armature2008-%20FINAL(1).pdf)

<sup>15</sup> SID AHMED Souiah, CHANTAL Chanson-Jabeur. 2001, « **Villes arabes en mouvement** », Paris, Edition L'Harmattan, p. 57

De 1967 jusqu'à 1970, cette période a été marquée par une politique d'industrialisation dans les pôles urbains principaux où la plupart des projets sont localisés notamment dans les grandes villes (Alger, Oran et Constantine).

De 1971 jusqu'à 1979, cette période correspond à la diffusion et la généralisation des activités industrielles et tertiaires dans les villes intérieures.

Le résultat est que la population urbaine se trouve multipliée par quatre en 68 ans en passant durant cette période de 523000 à 2158000 habitants. De 1954 à 2008, soit en l'espace de 54 ans, celle-ci s'est multipliée par près de 10,4 pour atteindre 22471000 habitants<sup>16</sup>.

A ce constat, nous pouvons dire que l'Algérie pendant la période coloniale a été rurale. Après l'indépendance, beaucoup d'évènements ont marqué son urbanisation pour devenir lors du dernier recensement majoritairement urbaine, soit presque les deux tiers de la population totale. Cela explique bien la situation actuelle de la ville algérienne qui se trouve face à de nombreuses crises urbaines touchant plusieurs aspects : pollution, congestion, mutations profondes des centres villes, proliférations des périphéries, ....

### **I-2-2- La ville algérienne, évolution des politiques urbaines**

En Algérie, plusieurs politiques urbaines ont marqué son histoire d'urbanisation. On note que, pendant l'époque coloniale, l'urbanisme en Algérie est caractérisé par l'héritage colonial. Citons à titre d'exemple le plan d'urbanisme en 1919, « le plan d'alignement et de réserves », le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement qui est rendu possible en 1922. Ce qui est important de signaler est que ces derniers plans n'ont pas laissé de grandes traces sur la ville algérienne, ainsi que le manque d'un véritable plan d'urbanisme a créé de nombreux problèmes : extension démesurée des périphéries, de profondes mutations et délaissement des centres anciens.

Après l'indépendance, la ville algérienne a confronté de profonds changements économiques et sociaux, ceci reflète l'image actuelle de la ville algérienne avec tous les conflits qu'elle découle sur toutes les échelles<sup>17</sup>.

A partir des années 1974, l'Etat a entamé une stratégie dans laquelle plusieurs procédures législatives ont été mises en place pour faire face aux crises constatées. Parmi ces procédures, la création des réserves foncières urbaines communales, comme premier régime foncier via l'ordonnance 74/26 du 20 février 1974. Cette ordonnance est un instrument juridique qui a eu un impact sur les modes de la propriété foncière dans les zones urbaines. Cette loi

<sup>16</sup>Office National des Statistiques, op cit p. 81

<sup>17</sup>SAIDOUNI Maouia, op cit p.105

concentre aux mains de la commune le droit d'usage du sol de toutes les terres situées dans le périmètre d'urbanisation, ce qui lui a permis de diriger et de déterminer le périmètre d'implantation des équipements, des logements, sans oublier la protection des terres agricoles. Cette loi a permis aussi à la commune de distribuer un nombre considérable de lots de terrain sur les habitants estimé à 1.100.000 lots. Pour cela, cette période a été caractérisée par une extension irrationnelle des villes algériennes. Le recensement de 1987 a affirmé que 49<sup>0</sup>/<sub>0</sub> de logements sont de type individuel, alors que ce pourcentage n'a pas dépassé 13<sup>0</sup>/<sub>0</sub> en 1966 et 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> en 1977. A noter que la demande sur l'achat de ces lots a augmenté en raison de ses prix très faibles et ses surfaces très étendues, sans prise en considération de ses valeurs économiques réelles<sup>18</sup>.

Cependant, le régime des réserves foncières a eu des conséquences dommageables sur le développement urbain de la ville. Il a masqué la valeur réelle du sol urbanisé, il a gaspillé les sols valorisés, il a surconsommé les terres agricoles, il a engendré des formes urbaines chaotiques, ....

A coté de cette loi des réserves foncières, nous citons une autre procédure, celle de l'établissement d'instruments d'urbanisme opérationnel pour des zones spécifiques (ZHUN et Zones industrielles). La ZHUN n'est pas un instrument d'urbanisme, c'est plutôt une procédure technique et administrative. Elle a été créée dans le cadre de la politique de l'Etat qui vise le développement économique et social. Son but est de combattre les déséquilibres régionaux, de plus, vouloir maîtriser et orienter le développement urbain pour faire face à la pression démographique et pour rattraper notamment le retard en matière d'habitat urbain et d'équipements. Cet instrument, avec les réserves foncières communales, rend la taille de certaines petites et moyennes villes double et les grandes villes ont connu une expansion inédite, d'où les nouvelles périphéries. Le programme des ZHUN a compté l'établissement de 254 régions, étendues sur une surface de 23000 ha, sous forme de 180 agglomérations urbaines.

Jusqu'à 1989, les statistiques indiquent la construction seulement de 138 ZHUN sur une surface de 13000 ha, qui est équivalent à 54% de la somme totale programmée.

Malgré les difficultés de réalisation, sur le plan quantitatif, le niveau d'équipement des villes algériennes fut amélioré. Du point de vue qualitatif ; l'espace urbain produit est caractérisé par la dégradation rapide des immeubles, de la sous-utilisation des espaces extérieurs, elles (ZHUN) sont marquées aussi

---

<sup>18</sup> RAHMANI cherif. 1982, *La croissance urbaine en Algérie : cout de l'urbanisation et politique foncière*, Alger, Edition OPU, p. 68

par l'inadaptation et la rupture avec le reste de la commune et notamment le centre-ville<sup>19</sup>.

Vers la fin des années 1980, l'ère de la libéralisation, l'Algérie a vécu une crise économique due à la chute des prix du pétrole, essentielle ressource économique du pays. De ce fait, plusieurs réformes politiques et économiques étaient consacrées par la Constitution de 1989. Cette stratégie a été constituée par la mise en œuvre de la politique d'économie de marché avec la mise en place d'un marché foncier libre et le droit de propriété individuelle. Dans ce cadre, plusieurs lois ont été promulguées pour répondre aux nouvelles réformes (économie de marché), d'où la principale loi d'orientation foncière 90/25. En outre, la loi relative à l'aménagement et l'urbanisme 90/29, d'où le PDAU, le POS, explique l'urbanisation fulgurante et incontrôlée qu'a connue l'Algérie ces dernières décennies<sup>20</sup>.

A partir de cette illustration du panorama historique de la politique urbaine en Algérie, nous pouvons alors constater que l'apparition de nouvelles périphéries, à travers l'urbanisation incontrôlée et démesurée, est le résultat de la combinaison à la fois de plusieurs paramètres économiques, sociaux et politiques qui ont eu un effet sur la politique urbaine qui s'est traduite par de nombreuses procédures législatives (lois, décrets, instructions, ...) permettant une extension et un développement fulgurant sans conteste de nos villes. Ajoutons aussi que tous ces facteurs n'ont pas eu seulement de conséquences sur la dispersion de la ville, mais aussi sur son espace intérieur, d'où les profondes métamorphoses constatées au niveau des centres villes sur tous les aspects à la fois physique et fonctionnel.

### **I-2-3- La ville algérienne, les défis d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire**

Ces dernières décennies, dans le but d'un rééquilibrage des territoires, l'Algérie a entamé une nouvelle politique basée sur le développement durable et la protection de l'environnement. Pour cela, plusieurs procédures ont été prises en considération dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire aux horizons 2025, pour répondre à la crise urbaine<sup>21</sup>.

Face à cette crise, le Ministère d'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a établi une nouvelle stratégie à long terme qui vise à réduire les contraintes subies par les régions côtières et rendre par conséquent l'équilibre entre les différents territoires du pays, dans le cadre du SNAT. Cette

---

<sup>19</sup> *Ibid*, p. 102

<sup>20</sup> RAHMANI cherif, op. Cit p. 121

<sup>21</sup> *Ibid*, p. 122

dernière estime que le territoire des hauts plateaux atteint aux horizons de 2025, entre 40-45% de la population totale au lieu de 25% (MATE 2004). Cette stratégie repose essentiellement sur la réorientation différentielle des actions et programmes vers les zones des hauts plateaux et le Sud. Au niveau des hauts plateaux, cela est effectué à travers la constitution de pôles nouveaux de développement permettant d'actualiser la répartition des populations, la construction de nouvelles infrastructures tel que l'autoroute Est-Ouest, le réseau du chemin de fer, la réalisation de 1,2 millions de logements, de dizaines de barrages, de centaines lycées et d'écoles, le parachèvement des réseaux d'électricité, de gaz et d'adduction en eau potable<sup>22</sup>.

### **I-3 : Les mutations urbaines des centres**

#### **I-3-1- Définition du concept « centre »**

Plusieurs définitions ont été données à ce concept.

**ZUCHELLI Alberto** définit le centre comme un rassemblement organisé et intégré, dans un réseau d'infrastructure, des équipements de nature diverse et variable en nombre. Ces derniers offrent des services divers, favorisent l'échange et la transmission des informations. Comme il participe à la distribution et à la consommation de certains biens pour une population implantée dans un espace délimité<sup>23</sup>.

**HURIOT** et **PERREUR**, de leur part définissent le centre comme le lieu de regroupement et de concentration permettant l'interaction de multiples actions importantes<sup>24</sup>.

**DRISS Nassima**, dans son ouvrage « La ville mouvementée, Espace public, Centralité, mémoire urbaine à Alger », définit le centre comme le lieu de convergence et de divergence des flux où la ville exerce son pouvoir de commandement<sup>25</sup>.

Selon **M. Castells**, le centre désigne un espace permettant, à travers les spécificités de son occupation, une coordination des activités urbaines et une identification symbolique de ces dernières choses qui favorisent la communication entre les différents acteurs<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> RAHMANI Cherif, op cit p. 128

<sup>23</sup> ZUCHELLI Alberto, 1984, *Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*, Tome 1, Alger, Edition OPU, p. 35

<sup>24</sup> HURIOT, PERREUR cité par GASCHET Frédéric, LACOUR Claude. 2002, « **Métropolisation, centre et centralité** », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, p. 3, <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm>

<sup>25</sup> **DRISS Nassima**. 2001, *La ville mouvementée, Espace public, Centralité, mémoire urbaine à Alger*, Paris, Edition L'Harmattan, p. 35

<sup>26</sup> M. Castells cité par OUESLATI-HAMMAMI Imen. 2010, « **Les centralité du grand Tunis, acteurs, représentations et pratique urbaine** », Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Département de Géographie, Université de Toulouse-le Mirail p. 28

**LEBRUN Nicolas**, de sa part, a donné une définition au centre qui désigne un groupe multiple formant un tout perçu comme un seul et même lieu, ce lieu se distingue de ce qui l'environne par ses spécificités visibles<sup>27</sup>.

A partir de cette multitude de définitions données au centre, nous pouvons constater plusieurs paramètres à travers lesquels un lieu peut être classé comme centre : concentration ou regroupement, diversité, pouvoir de dominance, symbolisation, diffusion et échange, l'interaction de tous ces facteurs peuvent donner la signification à un lieu d'être un centre. Ce dernier ne peut tirer ces caractéristiques et ses avantages que par rapport à son environnement, et il ne peut trouver place que par rapport à l'ensemble du système urbain : la ville.

### **I-3-2- Naissance des centres ; processus de formation et de composition**

Pour donner signification à un espace d'être un centre et prendre toutes les caractéristiques possibles de sa classification, deux paramètres déterminent la concentration ou la diffusion de la population sur cet espace : absence d'espace pour l'extension et le manque du transport. Dans ce cas là, avec la combinaison de ces deux facteurs à la fois, cela oblige les populations et les différentes activités et service de se concentrer dans un espace restreint, formant par cela un espace dit : centre. A l'inverse, la disponibilité du transport à coté de la possibilité d'extension spatiale mène également les gens et les activités de se disperser. Dans la réalité, la naissance d'un centre est le résultat d'un ensemble de facteurs qui interviennent pour procéder à la fabrication d'un centre. Parmi ces facteurs, nous citons la nature topographique du site, la nature foncière du sol (coût élevé ou non), la disponibilité de l'accessibilité, ainsi que, dans plusieurs cas, les orientations politiques sont autant d'éléments parmi d'autres permettant d'expliquer la naissance, la croissance ou le déclin du centre urbain. Le caractère central de cet espace classé comme centre urbain peut être renforcé par l'implantation d'une nouvelle activité ou d'un nouvel équipement, car cela peut, par conséquent, augmenter son attractivité et provoque une convergence des flux et une concentration massive et accélérée de la population<sup>28</sup>.

### **I-3- 3- Les critères d'identification et de mesure du centre**

Plusieurs critères peuvent être mentionnés pour qualifier un espace de capable de prendre le statut d'un centre-ville. Nous pouvons alors les expliquer comme suivant :

---

<sup>27</sup> LEBRUN Nicolas. 2002, « **centralités urbaines et concentrations de commerces** », Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Institut de Géographie de Reims Université de REIMS ChAMPAGNE ARDENNE, p. 20

<sup>28</sup> Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial. 2012, « **La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives** », p. 8

### ✓ Critères fonctionnels

Durant toute l'histoire de la ville, la fonction commerciale a été toujours implantée au niveau de son centre. Avec le temps, de nombreuses activités et services ont été localisés pour renforcer le caractère central de l'espace : des administrations, des bureaux d'affaires, des services privés, .... L'implantation de toutes ces fonctions augmente son attraction<sup>29</sup>.

### ✓ Critères cinétiques (flux et mouvements)

La localisation massive des fonctions dans le centre fait de ce dernier un lieu à partir duquel les flux se convergent et se divergent partout, des flux de personnes qui s'y rendent chaque jour pour travailler, acheter et étudier, ainsi que des flux de marchandises. De ce fait, il représente l'espace qui a plus de mouvement, plus de dominance sur son environnement<sup>30</sup>.

### ✓ Critères paysagers, symboliques et identitaires

Le noyau ancien de la ville constitue souvent son centre. Sa trame urbaine et son style architectural, ses édifices et ses immeubles se diffèrent du reste de la ville, récemment construite. C'est la raison pour laquelle ce noyau représente une certaine symbolisation et fournit une certaine identité, quoique ces dernières décennies, cet aspect urbain et architectural a connu de fortes mutations sur le plan social et fonctionnel, induisant par cela une perte de l'identité urbaine du centre<sup>31</sup>.

Nous pouvons alors dire que l'interaction de tous ces éléments renforce fortement le caractère central d'un espace. Un espace est qualifié de centre lorsqu'il s'agit de l'articulation de tous ces paramètres à la fois.

### I-3-4- Les mutations urbaines des centres villes

La mutation urbaine, par définition, désigne un phénomène provoquant des changements sur la forme de la ville, son urbanisme, son organisation, ... et particulièrement sur le mode de vie de sa population. Ce phénomène de mutation ne se limite plus à l'aspect physique, mais peut également toucher à l'aspect fonctionnel et social<sup>32</sup>.

La mutation peut alors prendre plusieurs formes :

### ✓ Une mutation physique

Cette mutation peut provoquer des modifications sur le cadre bâti en induisant des transformations sur la forme de la construction, son volume, ainsi

<sup>29</sup> REKKAB Soulef. 2012, op cit p. 15

<sup>30</sup> *Ibid*, p. 15

<sup>31</sup> *Ibid*, p. 15

<sup>32</sup> Le dictionnaire **Encyclopédie universalis** 2000

que sur l'aspect de ses façades, exemple : la destruction d'une construction en R.D.C et la reconstruire en un ou plusieurs étages, ainsi que la modification de son plan intérieur<sup>33</sup>.

### ✓ Une mutation fonctionnelle

Ce type de mutation implique des changements dans les fonctions que remplit l'espace bâti. Il s'agit souvent de l'introduction de la fonction commerciale à la place de la fonction résidentielle, c'est le cas le plus répandu actuellement. La mutation ici consiste à transformer une ou plusieurs des pièces d'un logement en des espaces de commerce ou de service<sup>34</sup>.

### ✓ Une mutation sociale

Un changement dans la composition sociale de la population peut induire, par conséquent, une mutation sociale. En effet, le changement des pratiques sociales de la population peut remodeler l'espace et le façonner à la manière qui répond aux mieux à ses besoins. Ce type de mutation est souvent entraîné par des changements économiques<sup>35</sup>.

A partir de cette illustration des différentes formes de mutation urbaine, nous pouvons constater, en premier lieu, que ce dernier type de mutation, celle liée au contexte social, est à la base des deux formes précédentes (physique et fonctionnelle). Autrement dit, chaque type de mutation dépend fortement de l'autre, elles sont étroitement liées, du fait que la ville ou l'espace urbain représente un système, dont une modification dans un aspect précis peut entraîner d'autres modifications sur d'autres aspects. En outre, la ville ne représente qu'un lieu où interagissent plusieurs logiques, à la fois économique, social et politique.

A noter aussi que face à cette situation de mutations urbaines différentes, les centres commencent à se dépeupler et les villes ont connu des phénomènes d'étalement et d'extension qui ne cessent de croître et de s'approfondir. Le résultat est la formation de couronnes périphériques. A cela, s'ajoute aussi la croissance démographique et l'engorgement des réseaux de transport comme facteurs renforçant la dilatation et la croissance des espaces urbains périphériques.

<sup>33</sup> REDJEM Sandra. 2011, « **La mutation spatio-fonctionnel d'un quartier résidentiel colonial, Cas du quartier Sidi Mabrouk** », mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université Mohamed Mentouri Constantine p. 39

<sup>34</sup> REDJEM Sandra. 2011, op cit p. 39

<sup>35</sup> *Ibid*, p. 39

### I-3-5- Crise et déclin des centres villes

Dans la ville, le centre constitue un patrimoine urbain. Il est souvent l'espace le plus symbolisé et qui garantit plus de mixité fonctionnelle et d'échange. Au fil du temps, ces centres ont subi de profondes et multiples mutations dans plusieurs aspects. En effet, plusieurs villes du monde, en particulier du grand Maghreb, tel l'Algérie, possèdent, aujourd'hui, des centres dont leur création renvoie à la période traditionnelle ou coloniale. A un moment donné, ces centres ont connu une intensité des activités et des fonctions urbaines (présence des fonctions résidentielles, administratives, et surtout commerciales, ...). De ce fait, ces derniers se trouvent actuellement délaissés par leurs habitants, notamment ceux de la classe supérieure au profit des quartiers des périphéries, dont le but est la recherche de l'hygiène, et du confort, loin de la congestion du centre. Le résultat est que des fonctions résidentielles disparaissent et d'autres commerciales viennent remplacer celles de résidence.

Autrement dit, la disponibilité du transport public permet aux habitants des centres de se déplacer facilement et rapidement vers les périphéries cherchant un cadre agréable tout en s'éloignant de l'embouteillage du centre. Cela a fait, dans plusieurs cas, que la ville perd son caractère central où toutes les activités principales et initiales du centre se sont disparues. On voit alors la naissance de nouvelles urbanités périphériques, voire le passage de la ville du monocentrisme au polycentrisme<sup>36</sup>.

Nous pouvons donc retenir que le centre ville, qui représentait, autrefois, le caractère symbolique et identitaire, est devenu, aujourd'hui, synonyme de plusieurs conflits, décongestionnement. Les activités s'y trouvent de plus en plus confrontées à de nombreuses difficultés de fonctionnement, dégradation de l'espace bâti et perte de l'identité culturelle et symbolique à cause des mutations survenues. C'est ce qui donne, par conséquent, naissance à de nouveaux espaces périphériques abritant les habitants qui veulent quitter le centre pour s'éloigner de toute source de nuisance.

### Conclusion

D'après ce qui a été élaboré dans ce chapitre, nous pouvons retenir que la ville, à travers toute son histoire, était représentée comme un fait urbain dynamique depuis l'antiquité, passant par le moyen âge, puis la ville industrielle ; moderne et contemporaine. Durant toutes ces périodes, la ville n'a cessé d'évoluer selon des circonstances et des facteurs différents.

---

<sup>36</sup> REKKAB Soulef. 2012, op cit p. 20

En effet, ces dynamiques ont induit ces dernières décennies une extension fulgurante de la ville, cela a mené à la recomposition du territoire urbain, le résultat est l'apparition de multiples formes urbaines de la ville.

Cette ville qui, autrefois, constitue une seule entité homogène, est devenue alors face à une nouvelle réalité urbaine, voire une dissociation de l'espace urbain, synonyme de la dualité : centre/périphérie. Elle se trouve donc face à une nouvelle problématique. D'une part, les territoires périphériques, qui se considèrent comme des laboratoires de l'urbain, ne cessent d'évoluer et de recomposer. D'autre part, la reconquête des centres urbains qui se trouvent confrontés à de profondes mutations sur divers aspects, chose qui mène effectivement à l'apparition de nouvelles centralités suivant des mécanismes différents. C'est ce que nous allons aborder dans le chapitre qui suit.

## **CHAPITRE II : Les nouvelles centralités périphériques ; processus de fabrication**

### **Introduction**

D'après ce qui a été abordé précédemment, nous avons pu constater que les périphéries prennent, aujourd'hui, une place importante dans la ville, dont leur constitution est due également à différents facteurs social, économique, politique, géographique, .... Ces dernières ont évolué au fil du temps et elles ont acquis un poids important leur est permettant de prendre le statut d'une centralité dite secondaire. Il reste tout de même maintenant intéressant de savoir le processus selon lequel ces nouvelles centralités prennent naissance. C'est ce que nous allons expliquer dans ce chapitre.

En premier lieu, nous allons identifier quelques notions relatives au concept centralité, puis nous allons exposer les différents critères permettant de mesurer une centralité ainsi que le processus de fabrication et d'émergence de cette dernière. Enfin nous illustrons le processus de production de quelques exemples de centralités périphériques à travers l'exemple du Grand Tunis, l'exemple du Grand Sanaa et, enfin, celui du Grand Alger.

### **II-1 : Identification du concept centralité**

#### **II-1-1- Définition du concept centralité**

Beaucoup de définitions ont été données à la notion de centralité.

Pour **M. Castells**, la centralité désigne un agencement ou réunion à un moment donné de fonctions économique, politique et administrative ainsi que les pratiques sociales et les représentations collectives dans l'ensemble de la structure urbaine. Selon le même auteur, un espace ou un territoire ne prend la vocation d'une centralité, sauf si toutes les activités nécessaires à la vie quotidienne de la population sont localisées dans un même temps<sup>1</sup>.

Une centralité n'est plus un centre. Le centre se définit par rapport à un lieu alors que la centralité est plutôt relative au contenu. «*La centralité est la qualité attribuée à un espace* ». «*Du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction* »<sup>2</sup>. «*La centralité est associée à un espace fonctionnel, capable d'attirer et de rassembler* »<sup>3</sup>. Un espace n'est plus qualifié de centralité, sauf s'il se spécialise dans certaines fonctions, chose qui le permet de se différencier et se distinguer

---

<sup>1</sup>M. Castells cité par AGUILERA Anne, PADEIRO Miguel, PRADEL Benjamin. 2011, « **Paris sera toujours Paris, Réflexion sur la centralité dans la métropole francilienne** », p. 3, halshs.archives-ouvertes.fr/.../Aguila\_ra\_Padeiro\_Pradel\_Version\_Finale..

<sup>2</sup>LEBRUN Nicolas cité par MALO Gohier. 2009, « **Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles?** », mémoire de master, p. 3

<sup>3</sup> *Ibid*, p : 3

d'autres lieux ayant la même fonction mais avec un niveau de spécialisation moins. A ce fait, LEBRUN Nicolas explique que : « *le contenu ne prenant de la valeur qu'à l'examen du vide relatif avoisinant, un centre fonctionnel va se détacher des autres lieux par la qualité et/ou la quantité de son contenu. Ainsi le niveau de performance fonctionnelle d'un lieu va se décider de la centralité ou non de celui-ci* »<sup>4</sup>.

Dans sa théorie des places centrales, **WALTER Christaller** (1993) définit la centralité par la qualité qu'un lieu, une activité ou un équipement qui peut avoir un impact sur son environnement. **Cristaller** montre que pour qu'un espace soit qualifié de centralité, cela dépend effectivement de son degré d'influence et de domination sur l'espace qu'il recouvre<sup>5</sup>.

Le même terme signifie aussi la puissance qu'a un lieu pour polariser un espace plus ou moins vaste de part sa concentration aux hommes et aux activités<sup>6</sup>.

A partir de cette diversité de définitions, nous pouvons retenir que, contrairement au centre qui se définit par rapport à un espace central du point de vue géométrique, la centralité est définie, d'une part, par rapport au contenu de l'espace, c'est-à-dire à la fonction selon laquelle l'espace est attribué. Cette centralité ne prend de valeur que si elle se détache de son environnement par des caractéristiques spécifiques du point de vue quantité et/ou qualité. Cette valeur est marquée par l'interaction et la combinaison de plusieurs éléments à plusieurs échelles : social ; économique ; politique et symbolique. D'autre part, cette centralité prend de l'ampleur en fonction de son niveau d'influence sur l'environnement qui l'entoure. Et c'est cette interaction d'échelles qui crée des dynamiques multiples permettant de faire concurrencer ces centralités entre elles.

### II-1-2- Le couple centre/centralité, un lieu et une fonction

**LEBRUN Nicolas**, dans sa thèse, définit le centre comme : « *un ensemble qui semble se détacher de façon prégnante par rapport à ce qui l'entoure* ». Ce centre peut se différencier de ce qui l'entoure par sa situation géométrique et son contenu. Un centre géométrique se distingue par sa situation privilégiée. Par contre, un centre fonctionnel se distingue par la qualité et/ou la quantité de son contenu<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> LEBRUN Nicolas cité par MALO Gohier. 2009, op cit p. 3

<sup>5</sup> WALTER Christaller cité par DRISS Nassima. 2001, op cit p. 36

<sup>6</sup> DJEMEL Manel, 2008, op cit p.19

<sup>7</sup> LEBRUN Nicolas. 2002, « **centralités urbaines et concentrations de commerces** », Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Institut de Géographie de Reims Université de REIMS CHAMPAGNE ARDENNE, p. 20

La centralité se définit alors comme « *la qualité du centre* », par son contenu. Elle désigne « *les attributs du centre* ». Le centre est le lieu qui renferme la centralité, il est le contenant. **Centre** et **centralité**, un **lieu** et une **fonction**, un **contenant** et un **contenu** : deux notions qui lient le couple. C'est ce que BORDEUIL Jean Samuel, dans sa thèse « la production de la centralité urbaine », a résumé dans la formule suivante : « *du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction* ». <sup>8</sup>.

### II-1-3- Les dimensions de la centralité

Plusieurs échelles de mesure et de valeur peuvent être utilisées pour catégoriser la centralité d'un espace à savoir :

#### II-1-3-1- La centralité politique

Ce type de centralité concerne la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales dans un territoire<sup>9</sup>.

#### II-1-3-2- La centralité économique

De son côté, la centralité économique se mesure par l'implantation des sièges décisionnels des entreprises<sup>10</sup>.

#### II-1-3-3- La centralité commerciale

Elle est la centralité la plus importante ces dernières années. Elles se trouvent souvent déplacées vers les grandes périphéries, dans plusieurs pays du monde, sous forme d'immenses complexes dans lesquels toutes sortes de magasins pouvaient s'installer tout en fuyant des zones centrales denses. Aujourd'hui, ces centralités offrent non seulement des commerces alimentaires ou d'habillement mais aussi des complexes de loisirs, de cinémas multiplexes, une chaîne de restaurants et d'hôtels, ...<sup>11</sup>.

#### II-1-3-4- La centralité sociale

Observer les pratiques spatialisées, identifier les lieux les plus fréquentés auprès des habitants d'une part, distinguer les lieux les plus présents dans les discours socialement mobilisés et analyser les représentations de l'espace, de l'autre part, sont autant de paramètres permettant de mesurer un espace qu'il est doté d'une centralité sociale. Ces représentations peuvent donner à l'espace une symbolisation qui le distingue des autres espaces et renforcent, par conséquent, leur caractère central<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> LEBRUN Nicolas. 2002, op cit, p. 21

<sup>9</sup> MONNET Jérôme. 2000, « **Les dimensions symboliques de la centralité** », Cahiers de Géographie du Québec • Volume 44, n° 123, p.3, [www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_44/no\\_123/07-Monnet\\_Dimensions.pdf](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_44/no_123/07-Monnet_Dimensions.pdf)

<sup>10</sup> *Ibid*, p. 3

<sup>11</sup> MALO Gohier. 2009, op cit, p. 7

<sup>12</sup> *Ibid*, p. 5

A noter que l'interaction de l'ensemble de ces échelles à la fois politique, économique, social et commercial renforce fortement la dimension symbolique d'un espace qualifié de lieu de centralité, en lui permettant de se distinguer de ce qui l'environne.

### **II- 2 : La centralité, critères de mesure et processus de fabrication**

#### **II-2-1- Critères de mesure de centralité**

Pour qualifier et faire évaluer la centralité d'un territoire, un certain nombre de critères et de mesures nous permettent de bien cerner et déterminer si ce territoire est qualifié de centralité ou non.

##### **II-2-1-1- Concentration particulière d'emploi et de population**

L'implantation pérenne (à long terme) des emplois et des populations dans un territoire peut garantir sa durabilité, deux facteurs doivent être présents pour que l'espace ait sens et puisse se qualifier de centralité<sup>13</sup>.

##### **II-2-1-2- Présence de fonctions et populations liées au commandement**

Les fonctions peuvent être économiques, commerciales, politiques et sociales. Sur l'échelle économique, la centralité se démarque par la présence des fonctions de commandement comme les sièges sociaux d'entreprises.

Sur l'aspect commercial, cette centralité se caractérise par la présence des fonctions commerciales et de services qui marque une certaine rareté (boutique de luxe, grandes écoles, ...), pour cela elle crée une attraction sur une très large étendue spatiale. Quant à la centralité politique, elle est intimement liée au pouvoir politique par la localisation des administrations centrales. Au niveau social, les pratiques spatiales très fréquentes et les représentations de l'espace peuvent qualifier ce dernier d'espace de centralité<sup>14</sup>.

##### **II-2-1-3- Forte dimension symbolique**

« La fonction n'implique pas la fréquentation. La centralité n'est pas le résultat de gestes purement utilitaire. Sentiment et symbolisme s'y allient »<sup>15</sup>. Pour qu'un espace renforce sa centralité, une certaine dimension symbolique doit être présente et cela se traduit par les différentes représentations collectives, à savoir les différentes manifestations d'animation (culturelle, religieuse, ludique, ...), la présence de lieux et bâtiments remarquables du point de vue architectural, (placettes publiques, immeubles ou monuments historiques, ...<sup>16</sup>.

##### **II-2-1-4- Polarisation des flux**

La centralité d'un espace se mesure par la capacité de celui-ci dans la polarisation des flux, ceci est le résultat de la combinaison de fonctions

<sup>13</sup> AGUILERA Anne, PADEIRO Miguel, PRADEL Benjamin. 2011, op cit p. 4

<sup>14</sup> *Ibid*, p. 4

<sup>15</sup> *Ibid*, p. 4

<sup>16</sup> *Ibid*, p. 4

spécifiques, concentration d'emplois et de populations, de plus, la dimension symbolique. Une accessibilité doit être fournie pour qu'un territoire soit polarisant. Cette polarisation peut être régulière dans le temps (journalière), ou plus occasionnelle. M. Wiel (2003) parle ainsi de « *polarité temporaire* » ou « *polarité momentanée* »<sup>17</sup>.

La combinaison de l'ensemble de ces critères, à savoir la concentration des emplois et des populations, la présence des fonctions de commandement ainsi que la dimension symbolique, la polarisation des flux et l'accessibilité, permet de qualifier et de donner à l'espace un certain poids important dans son environnement en renforçant son statut de centralité.

### II-2-2- Du centre à la centralité ; émergence de nouvelles centralités périphériques

Plusieurs recherches ont été élaborées par autant de spécialistes pour signaler la situation du centre qui se trouve face à une crise urbaine aigue. Cette dernière est le résultat de tout un processus de mutations et de profonds changements sur l'aspect social, économique et politique. Cependant, ces mutations ne sont pas sans effet sur l'organisation et la structuration de la ville, d'un seul centre à une multitude de centres, voire l'émergence de nouvelles centralités à la périphérie. Pour cela, il est jugé nécessaire de voir la composition et les modalités de développement de ces centralités.

Avant d'exposer le processus de fabrication selon lequel émergent ces centralités, nous pouvons constater deux échelles d'analyse de ces dernières.

- A l'échelle de l'agglomération : plusieurs formes urbaines peuvent caractériser ces centralités périphériques : le recasement, le lotissement, les secteurs illicites et les grands ensembles d'habitation ZHUN. C'est au niveau de cette échelle que nous analyserons l'émergence des centralités dans la ville d'Ain Beida.
- A l'échelle régionale : nous pouvons aussi constater plusieurs formes de centralités : les villes nouvelles, les villes satellites. A noter aussi que l'émergence de ces centralités est le produit soit d'une action **programmée ou planifiée**, sinon, ces dernières peuvent émerger dans l'informel, voir **spontané**<sup>18</sup>.

Actuellement, l'éclatement de la vie urbaine a été le produit de la diffusion des zones d'activités dans l'espace. Ces dernières implantées toutes, autrefois, dans le centre, cela a mené à l'apparition de nouveaux centres secondaires.

<sup>17</sup> *Ibid*, p. 4

<sup>18</sup> KERDOUD Nadia. 2011, «Les **centralités périphériques et les recompositions territoriales, L'exemple de villes de l'Est Algérien** », Extrait d'un résumé de la thèse de doctorat en géographie, Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE

Autrement dit, le passage du centre à la centralité est le fait de la décentralisation des fonctions. On trouve que nombreuses sont les activités et les services qui se sont déplacées vers les périphéries visant l'aération de l'espace étouffé du centre, tel que le résumant CHOAY Françoise et MERLIN Pierre :

« *Le centre ville atteignant un certain niveau de concentration, des centres secondaires se constituent, spontanément ou par le biais de la planification* »<sup>19</sup>.

Donc, l'une des principales causes provoquant l'apparition de nouvelles centralités, c'est bien les différentes métamorphoses subites par le centre. Ce dernier occupe, souvent, seulement les activités artisanales (orfèvrerie par exemple) à forte valeur ajoutée et nécessitant peu d'espace. Par contre, les activités de production nécessitant de grandes surfaces ont été disparues. La fonction résidentielle est affectée aussi, elle a connu un fort mouvement de départ de la population au profit de la périphérie, cela est le fait de la vétusté de son cadre bâti et des différentes mutations intervenues<sup>20</sup>.

La présence d'une bonne accessibilité permet la fabrication d'une nouvelle centralité, elle renforce le caractère central de l'espace du fait de sa capacité à attirer les flux. **ALAIN Boudin** affirme que « *la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges* »<sup>21</sup>. Cette accessibilité est matérialisée par la croissance et le développement des modes de transport et de communication, notamment ceux motorisés, car l'usage massif de l'automobile, comme nouveau mode de déplacement remplaçant ceux anciens, a changé largement la composition urbaine de la ville et les pratiques spatiales des individus : travailler dans le centre et habiter la périphérie<sup>22</sup>.

En Algérie, quant aux centralités périphériques spontanées, au départ de leur formation, elles représentent de simples périphéries marginalisées et informelles, occupées par un espace restreint. Au fil du temps, ces périphéries, au fur et à mesure de leur évolution, commencent à s'imposer comme de véritables zones urbaines ; elles passent de la marginalisation pour avoir une insertion, puis, une spécialisation et une diversification de ses fonctions. Autrement dit, dès leur apparition, ces zones périphériques représentant en majorité des immeubles résidentielles, dont une grande part de ses habitants sont le fruit de l'exode rural, n'ont pas été prises en considération par les autorités publiques du point de vue de son équipement en matière de différents réseaux : réseau routier, réseau

<sup>19</sup> CHOAY Françoise et MERLIN Pierre cité par AOUNI Mehenna. 2005, « **Le système de centre/centralité dans l'agglomération d'El-Oued** », mémoire de magistère, p. 30

<sup>20</sup> OUESLATI HAMMAMI Imen. 2010, op cit p. 46

<sup>21</sup> ALAIN Boudin cité par MALO Gohier. 2009, « **Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles?** », mémoire de master, p. 13

<sup>22</sup> *Ibid*, p. 50

d'assainissement et d'eau potable, réseau d'électricité, .... A partir de 1984, et afin de mettre fin à la marginalisation de ces sites anarchiques et améliorer les conditions de vie des citoyens, l'Etat a engagé une opération d'aménagement et de développement du territoire. Ceci a été traduit par l'introduction, dans un premier temps, de divers réseaux nécessaires à la vie quotidienne des citoyens, puis, elles ont connu l'implantation progressive de certains commerces de premières nécessités (alimentation générale, fruits et légumes, ...) et d'équipements de desserte (écoles, C.E.M, salles de soins, lycée, ...) ainsi que certains types de services quotidiens. Dans ce cas là, ces zones ont pris le caractère de polarité. Pour développer leur dynamique, on voit l'implantation de certains commerces et équipements de deuxième niveau (restaurants, cafétérias, vente des meubles, ...) jusqu'à l'achèvement de tout type de commerces, d'équipements et de services nécessaires au bon fonctionnement de la vie urbaine. A ce moment là, ces simples polarités sont devenues de véritables centralités qui dépendent de leur niveau de spécialisation et de diversification des fonctions et des services pouvant ou non concurrencer le centre ancien<sup>23</sup>.

En ce qui concerne la centralité planifiée, nous l'explicitons à travers l'exemple de Constantine. Cette ville a connu depuis les années 1980 une extension considérable de ses périphéries urbaines du fait de l'explosion démographique. Cette dynamique urbaine a conduit la ville vers une reconfiguration de sa structure spatiale induisant par cela la création de la ville nouvelle Ali-Menjeli. Cette dernière a été le produit des flux de mobilité résidentielle et notamment d'un peuplement résidant les bidonvilles et la médina qui est relogé par les autorités. A côté des immeubles résidentielles, on trouve les activités commerciales, de service et nombre important d'équipements, elle constitue alors un nouveau centre de l'agglomération constantinoise, elle représente une nouvelle centralité à la périphérie<sup>24</sup>.

A noter que ce qui a permis la création de cette nouvelle centralité, c'est bien évidemment la disponibilité du parc immobilier, les commodités du transport en commun et la proximité géographique du centre-ville. Toujours dans le même contexte urbain constantinois, outre la centralité de la ville Ali-Mendjli, s'ajoutent d'autres centralités aussi périphériques constituées essentiellement par les anciens bourgs ou villages agricoles (le cas de la ville d'El-Khroub, Ain-Smara, Didouche Mourad, Hamma-Bouziane). Deux types de centralité marquent la composition de ces villes satellites. Le premier est celui qui

<sup>23</sup> SAIDI Toufik. 2009, « Centralité et symbolique dans les quartiers informels, Cas de Constantine – Batna – Guelma », revue : Sciences et Technologies D – N°29, p. 4, revue.umc.edu.dz/ancien-site-de-la-revue/index.php/.../30

<sup>24</sup> LAKHAL Ahcène. 2003, « La fabrication plurielle de centralités dans la périphérie de Constantine : le cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli », Extrait d'un résumé de la thèse de doctorat

correspond à la centralité de l'ancien noyau, représenté souvent par un noyau colonial, le deuxième est relatif à l'urbanisme de ZHUN, avec l'implantation de différents commerces, services et espaces publics. Ce dernier type se considère souvent comme une centralité secondaire par rapport au centre ancien, qui sert de référence pour les habitants des périphéries<sup>25</sup>.

### II-2-3- Types de relations entre les centres anciens et les nouvelles centralités périphériques

Une fois les nouvelles centralités périphériques voient le jour, des relations et des liens ont été créés avec celles anciennes pour donner sens à un nouveau système urbain, ces dernières sont sous plusieurs formes, à savoir :

#### II-2-3-1- Dépendance et complémentarité

Dès leur création, plusieurs centralités se trouvent en état de subordination par rapport à d'autres centralités, elles profitent de leur proximité à ces dernières pour assurer leur fonctionnement. Certaines d'entre elles se trouvent en relation de complémentarité dans leur usage. Deux critères essentiels peuvent être déterminants dans ces relations : l'intensité et le degré de spécialisation. L'intensité d'une centralité peut être mesurée par la nature et l'importance, la qualité que celle-ci a de fournir, en créant une force d'attraction sur la centralité environnante. Le niveau de spécialisation est aussi important dans une centralité, ce paramètre doit être limité pour que cette dernière garde toujours son caractère d'attraction<sup>26</sup>.

#### II-2-3-2- Domination et hiérarchisation

Ce type de relation de domination ne se produit pas qu'entre deux centralités ayant la même fonction, cela est dans le cas où une centralité concentre un volume plus grand de fonctions et de services comparant avec celui d'une centralité juxtaposée. Ce qui renforce de plus ce rapport de domination est la présence d'une bonne accessibilité. Certaines de ces centralités sont hiérarchiques, elles dépendent toutes de leur niveau d'équipement à savoir : principale, secondaire ou tertiaire<sup>27</sup>.

### II-2-4- Les anciens centres et les centralités secondaires dans les villes algériennes

REYMOND André a déclaré que la ville arabe traditionnelle est conçue suivant une structure spatiale concentrique, où toutes les activités de la vie quotidienne sont rassemblées à savoir les activités commerciales, religieuses et

<sup>25</sup> LAKHAL Ahcène. 2003, op cit, p. 3

<sup>26</sup> MALO Gohier. 2009, op cit p. 30

<sup>27</sup> *Ibid*, p. 31

politiques, tel est le cas d' Alger où le centre ville a regroupé pendant longtemps la résidence des Deys, les souks et les principaux lieux de culte ainsi que les centres de l'administration<sup>28</sup>.

Vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et au début du 20<sup>ème</sup>, les villes du monde arabes ont connu de grandes transformations menant à leur reconfiguration spatiale, cela a été accompagné par l'arrivée du colonialisme. La centralité se dédouble, une seule centralité traditionnelle de la ville ancienne et une nouvelle centralité de la ville coloniale, on voit alors le passage du monocentrisme au polycentrisme<sup>29</sup>. En Algérie, la plupart des centres urbains coloniaux ont subi de profondes mutations leur conduisant à un état de dégradation sur son aspect physique et fonctionnel, c'est ce qui a donné naissance à de nouvelles centralités périphériques<sup>30</sup>.

### **II- 3 : Analyse des exemples de production des centralités périphériques**

#### **II-3-1- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Tunis**

##### **II-3-1-1- Définition du contexte urbain**

La structure urbaine de l'agglomération du Grand Tunis, depuis sa création, est conçue autour d'un centre représenté par la Médina et la ville coloniale. Au fur et à mesure de son développement, l'agglomération a connu la naissance d'une nouvelle périphérie d'habitat spontané d'où son peuplement qui provient de la ville ancienne, résultat des mobilités résidentielles qui ont commencé au lendemain des années trente. La diffusion de ces nouvelles périphéries a été la conséquence de la disponibilité du foncier, des opérations d'urbanisme issues de la programmation, ces périphéries se forment donc soit dans l'informel, d'une manière spontanée, soit d'une manière planifiée. Donc, l'explosion démographique, la disponibilité du marché foncier, la migration résidentielle, le desserrement du centre-ville et des zones péricentrales sont autant de facteurs qui ont mené à la prolifération des périphéries du Grand Tunis<sup>31</sup>.

##### **II-3-1-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie, Vers une cité multipolaire**

Dés leur création, le Grand Tunis a connu une organisation spatiale autour d'un seul centre représenté par la Médina comme centre économique, politique et social. C'est vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle qu'un nouveau centre européen a été

<sup>28</sup> DRISS Nassima. op cit p. 44

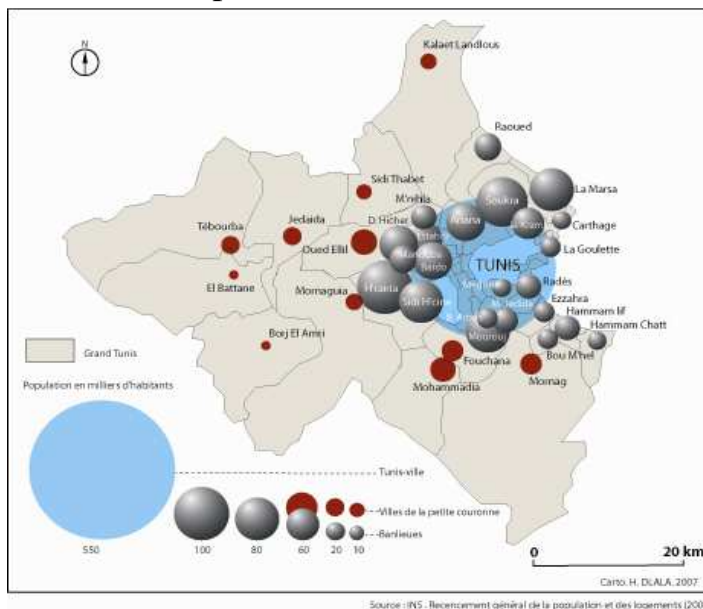
<sup>29</sup> MAZOUZ Toufik. 2011, « Thème : La réalité urbaine à Oum El-Bouaghi entre un centre-ville ancien délaissé et des centralités nouvelles monofonctionnelles et stériles », mémoire de magistère, Institut de Gestion des Techniques Urbaines, Université LAARBI BEN M'HIDI Oum El-Bouaghi, p. 32

<sup>30</sup> OUESLATI HAMMAMI Imen. 2010, p. 56

<sup>31</sup> CHABBI Morched « Evolution du Grand Tunis : Territorialités et Centralité », [www.archi-mag.com/essai\\_15.php](http://www.archi-mag.com/essai_15.php)

mis en place. En 1960, la médina compte 160.000 habitants et la ville coloniale 80.000 habitants. Aujourd'hui, elle compte seulement 90.000 habitants dans la médina et 40.000 habitants dans le noyau colonial. Ce fort déplacement du centre vers les nouveaux quartiers à cause de différentes mutations survenues a réduit la valeur de la fonction résidentielle au profit des activités tertiaires<sup>32</sup>. Après l'indépendance, le Grand Tunis se compose d'un centre dualiste : une médina dégradée et une ville coloniale regroupant les principales fonctions tertiaires. Cette dernière est resté au cours des années soixante le centre principal de la ville de Tunis. Plus tard, plusieurs opérations d'aménagement et d'équipement ont été intervenues sur l'agglomération de Tunis visant son bon fonctionnement. Vers le milieu des années quatre-vingt, plusieurs fonctions tertiaires du centre du Grand Tunis ont connu un glissement vers le Nord, le Nord-Ouest et le Sud de l'agglomération, ceci a coïncidé avec la création de quartiers résidentiels induisant par cela la naissance de nouveaux pôles urbains. Afin de renforcer ces derniers comme de nouvelles centralités secondaires, plusieurs stratégies ont été adoptées à savoir : le développement de la mobilité par l'introduction du métro léger et l'implantation de nouveaux centres commerciaux. Cela a conduit à une fragmentation de la centralité de la ville<sup>33</sup>. A côté de ces nouvelles centralités l'affirmation a été effectuée par la création des quartiers d'affaires, de lotissements d'habitat et de services<sup>34</sup>.

### Carte n° 1 : répartition des nouvelles centralités du Grand Tunis



Les différentes centralités du Grand Tunis

<sup>32</sup> CHABBI Morched. 2001, *Villes arabes en mouvement*, France, Edition L'Harmattan, p. 150

<sup>33</sup> CHABBI Morched, « Evolution du Grand Tunis : Territorialités et Centralité », [www.archi-mag.com/essai\\_15.php](http://www.archi-mag.com/essai_15.php)

<sup>34</sup> DLALA Habib. 2007, « Métropolisation et recomposition territoriale du Nord Est tunisien », [cybergeorge.revues.org](http://cybergeorge.revues.org) > ... > Environnement, Nature, Paysage > 2007

Pour conclure, nous pouvons constater que l'analyse des centralités périphériques du Grand Tunis nous a permis de synthétiser les différents facteurs contribuant à la production de ces dernières. Au départ, la centralité se résume dans la ville traditionnelle, la médina, et la ville coloniale. La pression démographique, les différents changements survenus sur le centre, la disponibilité du foncier, l'amélioration de l'accessibilité dans une optique de décentralisation fonctionnelle, ont mené par conséquent à l'apparition de nouvelles zones périphériques qui ont pris au fur et à mesure de leur développement le statut de centralités, quoiqu'elles restent au début de leur apparition secondaires par rapport à celles anciennes car ces centralités étaient au départ de simples polarités périphériques, pour pouvoir prendre plus tard un poids important. A ce fait, plusieurs stratégies ont été prises en considération de la part de l'Etat. En effet, leur accessibilité se trouve renforcée par l'arrivée du métro léger, ainsi que le développement des centres commerciaux autour des petits souks traditionnels. Pour plus de renforcement et d'accentuation du statut de ces centralités, de grands projets urbains ont été intégrés : des quartiers d'affaires, des lotissements d'habitat et des pôles polyfonctionnels. A noter aussi que l'urbanisation périphérique a pris la direction Nord, Sud et Ouest, le côté Est est tronqué par la mer, nous pouvons alors signaler que le facteur géographique participe fortement dans le sens de développement et de naissance des centralités.

### II-3-2- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Sanaa

#### II-3-2-1- Définition du contexte urbain

Avant les années 1970, Sanaa était une ville intra-muros. Au fur et à mesure de son développement, elle est devenue une ville extra-muros par l'implantation de nouvelles activités commerciales et nouveaux quartiers résidentiels d'où son peuplement : d'une part, il y a eu lieu de la croissance démographique, d'autre part, le phénomène de l'exode rural ont contribué, par conséquent, à l'étendue spatiale de la ville<sup>35</sup>. Depuis le début des années soixante-dix, la ville a connu de fortes dynamiques qui ont pour principal théâtre les espaces périphériques. Ces dynamiques ont été traduites par l'émergence de nouvelles centralités périurbaines caractérisées essentiellement par leur niveau d'équipement leur permettant de créer une certaine attractivité<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> DLALA Habib. 2007, op cit p. 3

<sup>36</sup> STADNICKI Roman « Nouvelles centralités et recompositions socio-spatiales dans le Grand Sanaa (Yémen) », p. 2, *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], 19 | 2010, mis en ligne le 10 février 2012, consulté le 25 juillet 2013. URL : <http://emam.revues.org/121>

### II-3-2-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie de Sanaa, Vers une cité multipolaire

Nombreux sont les facteurs qui ont contribué au processus d'émergence de nouvelles centralités à Sanaa. Le nouveau mode de l'économie du pays, économie capitaliste, est considéré comme facteur moteur provoquant de fortes transformations socio-spatiales. A l'Ouest de la ville traditionnelle, une nouvelle centralité périphérique a été émergée autour de la place al-Tahrir, cette dernière a connu une forte concentration économique motivée pratiquement par la présence du réseau routier. L'ouverture économique, comme facteur exogène, a donc fortement participé dans la diffusion et la prolifération des activités commerciales dans la périphérie de Sanaa. A cela, s'ajoutent d'autres facteurs considérés comme endogènes. Nous citons à titre d'exemple : les possibilités foncières, les prix très élevés des terrains et des loyers commerciaux en centre-ville, ce qui a conduit au déplacement de certaines activités et fonctions du centre vers la périphérie, voire la création de nouveaux centres secondaires<sup>37</sup>.

Il faut signaler aussi que le transport est l'un des facteurs moteurs qui a motivé l'affirmation de nouveaux pôles comme de véritables centralités<sup>38</sup>. Pour intensifier son caractère de centralité, un nouveau mobilier urbain, un petit parc, ... ont été implantés. Ils visent l'amplification de la symbolisation de ces espaces périphériques, à laquelle s'ajoutent aussi la multiplication et la diversification des pratiques sociales et spatiales des habitants qui font que certains quartiers deviennent centres urbains<sup>39</sup>.

Pour conclure avec cet exemple, nous pouvons dire que de nombreux changements importants sur l'échelle économique et sociale ont conduit la ville de Sanaa à sortir de ses murs et devenir une ville multipolaire. L'explosion démographique et la croissance urbaine sans précédent ont provoqué de graves problèmes d'où l'urbanisation explosive, spontanée et non planifiée, l'intensification de la motorisation, la congestion, .... La forme urbaine de la ville s'est fortement changée en raison de la prolifération de nouveaux quartiers périphériques, ces quartiers tendent de plus en plus à prendre le statut d'un centre, voire de nouvelles centralités qui apparaissent, d'où les principaux facteurs renforçant ce phénomène : l'introduction de l'économie de marché, la disponibilité du foncier, et l'amélioration de l'accessibilité.

<sup>37</sup> STADNICKI Roman, op cit p. 8

<sup>38</sup> STADNICKI Roman, op cit p. 10

<sup>39</sup> STADNICKI Roman, op cit p.12

### II-3-3- Les nouvelles centralités périphériques du Grand Alger

#### II-3-3-1- Définition du contexte urbain

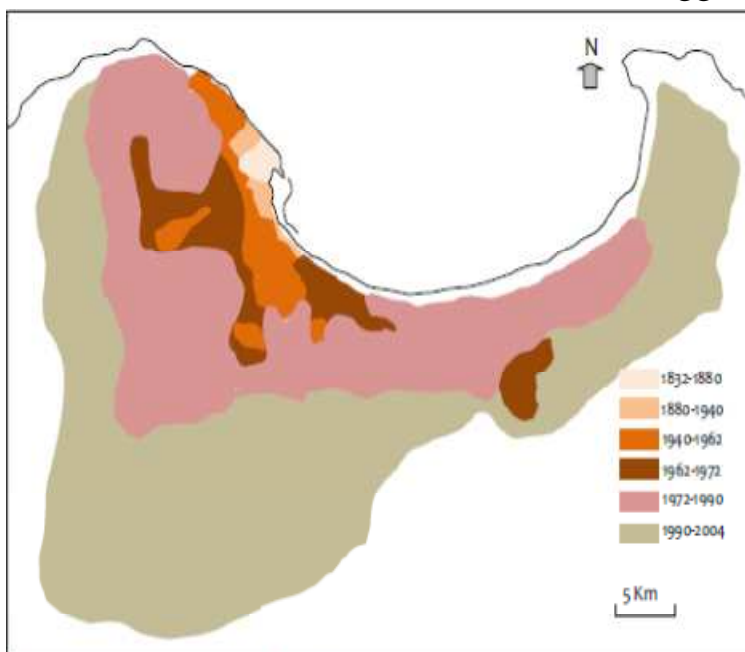
Avec l'arrivée du colonialisme en 1830, la ville d'Alger est constituée par la médina, actuellement la Casbah. Des années après, la ville européenne est venue pour juxtaposer la vieille ville<sup>40</sup>.

La pression démographique, les besoins en équipements et infrastructures ont été des facteurs qui ont guidé l'urbanisation de la ville d'Alger vers l'Est pour des raisons topographiques liées à l'existence de la plaine de la Mitidja. Quant à la direction Ouest, l'extension de la ville a été tronquée à cause de la présence de la chaîne montagneuse<sup>41</sup>.

Les dynamiques récentes montrent que le tissu urbain a connu de fortes étendues notamment dans les directions suivantes :

- vers le Sud-est ;
- vers l'Est : de la plaine littorale jusqu'à la Mitidja ;
- vers les reliefs sahéliens du Sud-ouest ;
- vers le Sud<sup>42</sup>.

Carte n° 2 : évolution de l'urbanisation de l'agglomération d'Alger



Information extraite de l'étude PAC (MATE ; 2004).  
Réalisation S. Meguittif, 2008.

Selon les données du RGPH en 2008, l'agglomération d'Alger comptait 2.4 millions d'habitants, cette explosion démographique a engendré des extensions

<sup>40</sup> « Alger », fr.wikipedia.org/wiki/Alger

<sup>41</sup> LAICHE Mohamed, SI-MOHAMMED Djamel. 2012, « Alger et la problématique de la métropolisation », 49ème colloque de L'ASRDLF : industries, villes et régions dans une économie mondialisée, p. 2, [thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf\\_com/inc/resumes/26.pdf](http://thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf_com/inc/resumes/26.pdf)

<sup>42</sup> *Ibid*, p. 3

urbaines anarchiques et non contrôlées d'où la création des bidonvilles et des quartiers auto-construits. Les statistiques de la même année enregistrent que 72% de la population de l'agglomération est implantée dans la périphérie. Ce nouveau phénomène d'urbanisation a conduit au dépeuplement des centres et à la prolifération des zones périphériques<sup>43</sup>. Cette réalité urbaine se trouve fortement accentuée surtout avec le début des années 1990 : l'adoption de l'économie libérale. Pendant cette décennie, l'agglomération algéroise a connu une reconfiguration de ces espaces urbains, ceci témoigne de la prolifération et de l'étendue de ces derniers dans la périphérie proche et lointaine<sup>44</sup>.

### II-3-3-2- L'émergence de nouvelles centralités en périphérie, Vers une cité multipolaire

L'extension de l'urbanisation de l'agglomération algéroise a donné naissance à plusieurs centralités périphériques, à côté de la centralité ancienne, qui a connu, ces dernières décennies, de fortes mutations. Ces nouvelles centralités périphériques ont été développées dans les directions Sud et Est. Cependant, du côté Ouest, elle est exclue de toute possibilité d'extension à cause de la présence d'une chaîne montagneuse. La disponibilité du foncier ainsi que son prix bas notamment dans les secteurs périphériques, la proximité du réseau routier encourageant l'implantation des activités commerciales sont autant de paramètres qui déterminent et renforcent la production de ces centralités<sup>45</sup>.

Ces dernières constituent essentiellement des zones résidentielles, des cités gouvernementales (les ministères, les résidences présidentielles et ministérielles), des cités d'affaires économiques (sièges de sociétés et offices nationaux), elles sont créées pour désengorger le centre ancien qui se trouve, aujourd'hui, spécialisé dans la fonction commerciale et de service. Dès 1997, dans le cadre du **Grand Projet Urbain**, suite à l'institution d'un « gouvernorat du **Grand Alger** », un nouveau schéma de centralité est envisagé sur la frange littorale organisée autour de six pôles prioritaires<sup>46</sup>.

L'analyse de l'exemple du Grand Alger illustre bien les différents facteurs participant fortement dans l'éclatement de la ville. La pression démographique, la mutation, la saturation et l'exiguïté du centre ville, ainsi que la disponibilité et le prix bas du foncier dans la périphérie, l'amélioration de l'accessibilité par le développement des infrastructures routières et des moyens de transport motorisés individuels et collectifs sont autant de paramètres qui ont conduit par

<sup>43</sup> *Ibid*, p. 6

<sup>44</sup> HADJEJ Ali, CHALINE Claude, JOCELYNE Dubois-Maury. 2003, *Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation*, France Edition L'Harmattan, p. 36

<sup>45</sup> *Ibid*, p. 126

<sup>46</sup> *Ibid*, p. 124

conséquent à l'émergence de nouvelles centralités périphériques, notamment dans les zones Est et Sud, des terrains avec de vastes plaines permettant l'extension.

### Conclusion

Ce qu'on peut retenir de ce chapitre, est que dans la ville classique d'avant la révolution industrielle, le couple **centre/centralité** était indissociable : la centralité est centrale. Dans les villes modernes, au contraire, la centralité a cessé de s'identifier au centre, elle n'est plus synonyme du centre. On marque alors un **paradoxe** : associer la notion de **centralité** à un espace **périphérique**.

Nombreux sont les facteurs principaux qui ont mené à l'apparition et la production de ces centralités périphériques quelles soient programmées/planifiées ou spontanées. D'après ce qui a été présenté auparavant dans ce chapitre ainsi que dans les deux premiers chapitres, nous pouvons constater les facteurs suivants : la croissance démographique, les différentes mutations des centres villes, la disponibilité du foncier et l'accessibilité fournie par l'amélioration des infrastructures routières sont autant de paramètres qui ont permis l'apparition de ces nouvelles centralités à la périphérie des villes.

## Conclusion de la partie

La première partie de cette recherche nous a permis de constater que depuis sa création, la ville n'a cessé d'évoluer. En effet, ces dernières décennies, la ville a connu de fortes dynamiques engendrant par conséquent un nouveau phénomène : l'étalement urbain. Ce dernier a causé une recomposition de l'espace de la ville, voire de nouvelles formes spatiales caractérisées par l'apparition d'un nouveau concept : **centre/périphérie**.

Actuellement, une nouvelle problématique se réside au niveau de deux entités. D'une part, les différentes mutations survenues dans le centre ville menant dans la plupart du temps à sa dégradation. D'autre part, les différentes recompositions au niveau de la périphérie.

Au fur et à mesure de leur évolution, ces périphéries commencent à perdre leur aspect de marginalisation, elles s'intègrent progressivement dans la ville mère. Elles se transforment d'un caractère de simples polarités au caractère de véritables centralités.

A ce moment là, nous pouvons dire qu'un nouveau concept est né, celui de la centralité. Auparavant cette centralité est centrale, aujourd'hui elle se développe dans la périphérie, d'où le nouveau couple : centre/centralité. Le premier est attaché à un lieu, le deuxième est associé à une fonction.

Nous pouvons aussi ajouter que ces centralités peuvent être planifiées ou spontanées, dont les facteurs contribuant à leur production sont nombreux et divers : sociaux, économiques et politiques.

## **DEUXIEME PARTIE : APPROCHE ANALYTIQUE**

### **La ville d'Ain Beida entre les mutations du centre ancien et l'émergence de nouveaux centres secondaires**

## **Introduction de la partie**

La deuxième partie de cette recherche intitulée approche analytique sera consacrée à l'élaboration des différentes mutations survenues dans le centre ancien de la ville d'Ain Beida et l'étude des nouveaux centres émergents. Cette partie à son tour est organisée en trois chapitres.

Le premier chapitre va analyser le contexte urbain et spatial de la ville d'Ain Beida, à savoir sa situation géographique dans les hautes plaines de l'Est Algérien, son aspect démographique et socio-économique ainsi que les différentes étapes de son extension spatiale.

Dans le deuxième chapitre, nous présentons l'importance du centre ancien dans le périmètre urbain de la ville, puis les différentes dynamiques et mutations survenues dans ce centre engendrant des effets sur l'ensemble du contexte urbain de la ville.

Le troisième chapitre sera articulé sur l'analyse et l'étude des différents centres secondaires émergeant dans le périmètre de la ville d'Ain Beida, ainsi que les différents facteurs ayant mené à l'apparition de ces nouveaux centres secondaires.

## **Chapitre III : Présentation du contexte urbain de la ville d'Ain Beida**

### **Introduction**

La ville d'Ain Beida de part sa situation stratégique dans l'ensemble des villes de l'Est algérien, comme région de transit, lui a permis d'être un territoire d'accueil, de fort mouvement des migrants venant des villes limitrophes, du principalement à son attractivité et à l'étendue de son aire d'influence conjugué par la concentration des emplois et d'activités multiples<sup>1</sup>. A cela s'ajoute son poids démographique estimé en 2008 à 120000 habitants, ce qui a engendré d'énormes besoins d'espace pour l'extension.

Pour cela, nous avons consacré ce chapitre à l'identification du contexte urbain global de la ville.

Nous exposons d'abord une présentation générale de la ville à savoir ses racines historiques et sa naissance, sa situation géographique dans le territoire régional des hautes plaines ainsi que celle administrative, en passant par l'aspect naturel de la ville : topographie, ainsi que les différentes contraintes auxquelles la ville fait face.

Ensuite nous présentons l'aspect démographique et socio-économique selon lequel la ville a connu une évolution urbaine qui n'a cessé d'accroître, dont le but est de mentionner les différents paramètres encourageants cette évolution. Pour en finir par l'illustration des différentes étapes d'étalement urbain qu'a connu la ville, pour comprendre les mécanismes et les circonstances menés à son développement d'une manière flagrante, et par conséquent à l'émergence et la multiplication des nouveaux centres et son impact sur celui ancien.

### **III- 1 : Présentation de la ville d'Ain Beida**

#### **III-1-1- Aperçu historique de la ville**

Ain Beida, appelée Marciméni, fait partie de la province de Numidie, ses racines prolongent à l'époque romaine. Sa population est d'origine berbère de la tribu des Houaras. Cette population a été mélangée avec les arabes de la tribu des Beni Suleim pour prendre par la suite le nom des Haraktas du nom de leur chef Harkat<sup>2</sup>. La ville tomba aux mains des français en 1848. En 1853, Ain Beida est un village avec seulement six habitations, pour atteindre 96 maisons en 1855 et 131 maisons en 1857. En 1868, la ville est promue au rang de

<sup>1</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, « Etude d'un quartier périphérique : cas de la cité Salem Ain Beida », mémoire de magistère, Institut de Gestion des techniques Urbaines, Université LARBI BEN M'HIDI Oum El-Bouaghi, p. 45

<sup>2</sup> « Aïn Béida (Oum El Bouaghi) », fr.wikipedia.org/wiki/Aïn\_Béida\_(Oum\_El\_Bouaghi)

commune de plein exercice, avec 4051 habitants dont 386 français<sup>3</sup>. Actuellement, l'origine de la population est variée, on trouve les constantinois, les miluviennes, les hraktas, les kabyles, les soufs, d'autres sont venues de la Tunisie, du Maroc, d'autres sont juifs<sup>4</sup>.

### III-1-2- L'aspect naturel et géographique

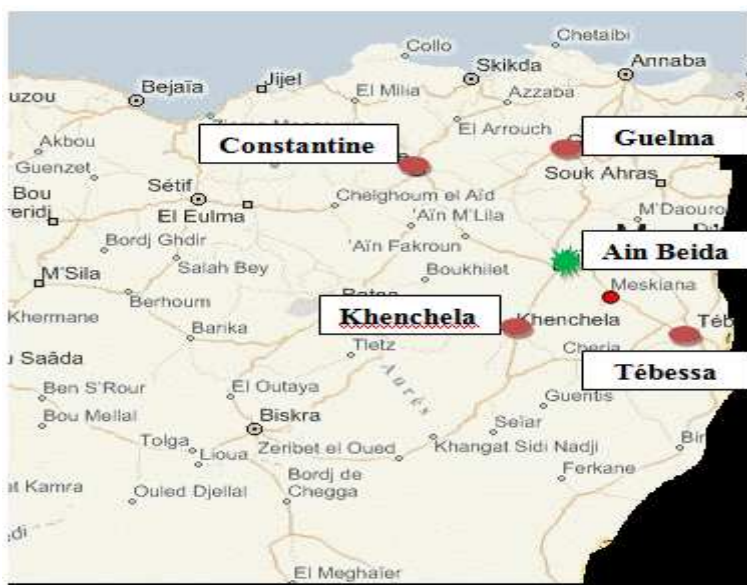
#### III-1-2-1- La situation géographique

La ville d'Ain Beida est située dans les hautes plaines de l'Est algérien. Son altitude varie entre 900 et 1035m. Elle se bénéficie d'une situation géographique importante, cela est le fait du croisement des deux axes routiers :

- La RN 10 qui lie Constantine à Tébessa (Ouest/Est)
- La RN 80 qui lie Guelma à Khenchela (Nord/Sud) (carte 3).

La carte n° 3 ci-dessus montre la situation géographique de la ville dans l'Est algérien.

Carte n° 3 : Est Algérien, situation géographique de la ville d'Ain Beida



La distance entre elle et :

- Constantine : 108 km.
- Tébessa : 90 km.
- Oum El-Bouaghi : 24 km.
- Khenchela : 48 km.
- Guelma : 110 km.

Elle s'étend sur une superficie avoisinant 52km<sup>25</sup>.

<sup>3</sup> « L'histoire de la ville d'Ain Beida », [ain-beida.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3pdf](http://ain-beida.net/index.php?option=com_content&view=article&id=3pdf)

<sup>4</sup> BOUCHEMAL Saleh. 2009, « Mutations socio spatiales en milieu urbain : entre citoyenneté et ruralité, l'exemple d'une ancienne ville coloniale française en Algérie », Cahiers de géographie du Québec Volume 53, numéro 149, p. 262

<sup>5</sup> SATO, POS de la ville d'Ain Beida

### III-1-2-2- La situation administrative

La ville d'Ain Beida était un chef lieu d'une commune de plein exercice pendant l'époque coloniale en 1868 vue sa situation géographique importante dans le réseau urbain de l'Est algérien. Après l'indépendance, elle était attachée administrativement au département constantinois. La promotion de la ville d'Oum El-Bouaghi comme wilaya avec la division administrative de 1974, selon laquelle Ain Beida est devenue l'une des chefs lieu de daïra de cette nouvelle wilaya. Elle se trouve dans la partie Est de la wilaya, à 26km de son chef lieu, sur l'axe de la route nationale n°10. La commune couvre le plus petit territoire communal au niveau de la wilaya de Oum El-Bouaghi, elle est limitrophes a plusieurs communes, qui dépendaient d'elle administrativement comme suit :

- Au Nord : commune de Zorg et Berriche.
- Au Sud : commune de F'kirina et Oued nini.
- A L'Est : commune de Zorg et Ain Farhat.
- A L'Ouest : commune de f'kirina et Berriche<sup>6</sup> (carte 4).

Carte n°4: situation administrative de la ville d'Ain Beida



Source : PDAU

### III-1-2-3- La superficie

Depuis sa création jusqu'au 1900, la superficie de l'aire urbaine de la ville a atteint 23ha, cette zone a été étendue par la suite pour atteindre 163ha en 1966, avec un taux de croissance de 2,1ha/an. Depuis, l'extension urbaine ne cesse d'évoluer pour atteindre : 199ha en 1973, avec un taux de croissance de

<sup>6</sup> SATO, POS de la ville d'Ain Beida

5,1ha/an, 1107ha en 1992, avec un taux de croissance de 47,7ha/an, ce qui explique un fort mouvement urbain de la ville ces dernières décennies, cela du essentiellement à l'exode rural depuis les communes avoisinantes, de plus les différents programmes de développements (des logements, équipements).

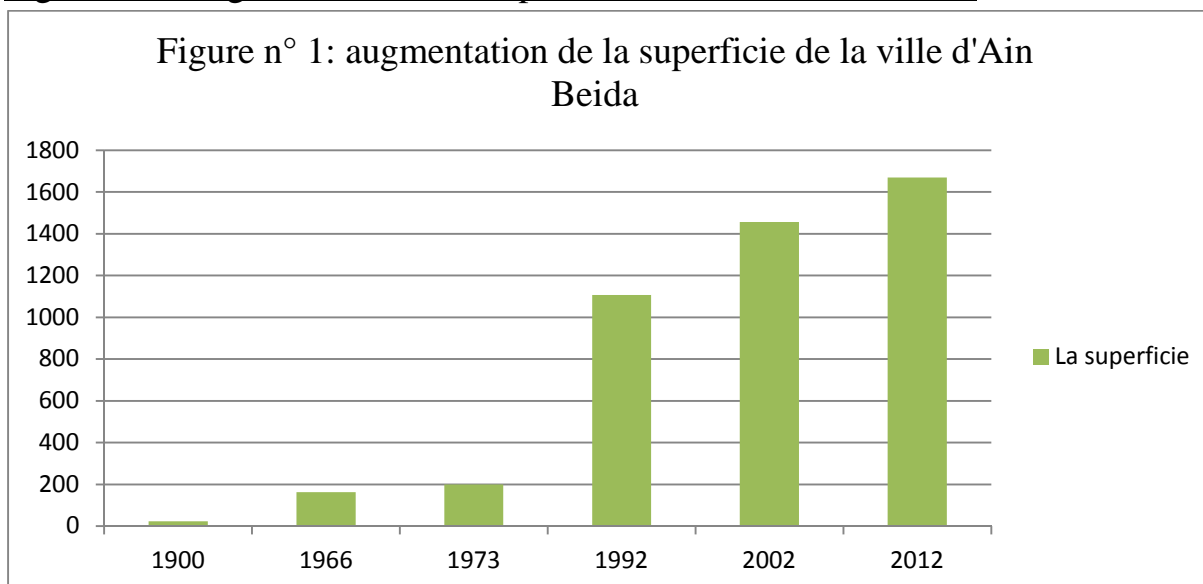
Pendant les deux dernières décennies, selon les orientations du PDAU, la superficie de la ville a atteint 1456ha en 2002, pour arriver à 1669 en 2012<sup>7</sup>. Cette étendue lui a permis de connaître une multiplication des centres au-delà de son centre ancien, qui se trouve étouffé par les fonctions commerciales et de services.

Tableau 1 : évolution de la superficie de la ville

Désignation	1900	1966	1973	1992	2002	2012
Superficie de la ville (ha)	23	163	199	1107	1456	1669

Source : PDAU, 2005

Figure n° 1: augmentation de la superficie de la ville d'Ain Beida



Source : PDAU

Ces estimations illustrent une grande vitesse de la croissance de la superficie de la ville après l'indépendance, notamment à partir des années 1970. Le résultat est que le tissu urbain de la ville a évolué dans une partie dans l'informel et l'anarchique, dans une optique d'incohérence et d'hétérogénéité ce qui influe fortement sur l'aspect paysager de la ville, sur le réseau routier, sur les espaces publics (figure 1).

<sup>7</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

### III-1-2-4- Les voies de communication

- **Le réseau routier**

Le réseau de voirie de la ville est très varié, il recouvre la totalité de la ville.

-**Les voies primaires** : la ville d'Ain Beida se bénéficie de deux axes routiers très importants, la route nationale n° 10 et la route nationale n°80. La longueur du réseau routier est de 197,20km. A noter que la traversée de ces deux axes principaux au sein de l'aire urbaine de la ville crée de fortes congestions dues principalement à une forte densité de circulation.

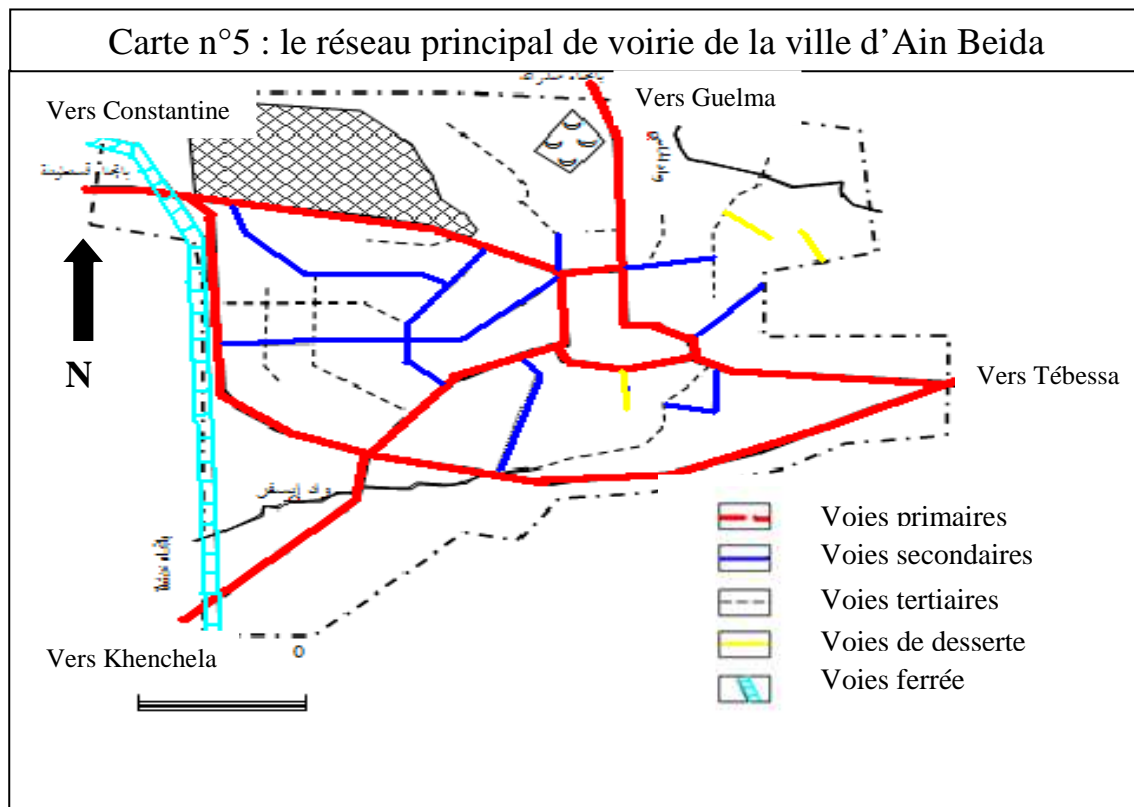
-**Les voies secondaires** : le réseau de voirie secondaire se prolonge sur la totalité de l'espace urbain de la ville. Il relie l'ancien noyau aux différents quartiers. Sa longueur est estimée à 27,50km couvrant toute la ville.

-**Les voies tertiaires et les voies de desserte** : les voies tertiaires de la ville sont implantées essentiellement dans le noyau colonial, avec des largeurs qui varient entre quatre et six mètres.

- **Le réseau de chemin de fer**

La ligne de chemin de fer dans la ville d'Ain Beida relie Ain M'lila à Tébessa. Elle traverse la partie Ouest et Sud de la ville<sup>8</sup> (carte 5).

Carte n°5 : le réseau principal de voirie de la ville d'Ain Beida



Source : PDAU

<sup>8</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 46

Selon un diagnostic établi par le CENEAP estime que de 90 à 95% du réseau routier urbain de la ville se caractérise par une largeur de 3.5 m, alors que seulement 5% du réseau global se bénéficie d'une largeur de 7m. Le même rapport dénote que le réseau de voirie de la ville confronte de nombreux problèmes : il ne répond plus aux normes et aux besoins sans cesse croissants du parc automobile, notamment dans le centre ville, où les voies sont conçues à une époque coloniale, provoquant, par conséquent des gênes de circulation et de stationnement<sup>9</sup>.

### III-1-2-5- Topographie

Le site de la ville se caractérise par quatre types de pente :

- Zone à grande pente : ( $\geq 15\%$ )

Situé à l'Est et au Sud de la ville et occupe 4,89Km<sup>2</sup> de la superficie totale.

- Zone peu accidentée : (8-15%)

Se concentre au nord de la ville et occupe 11,82Km<sup>2</sup> de la superficie de la ville.

- Zone à pente douce :(3-8%)

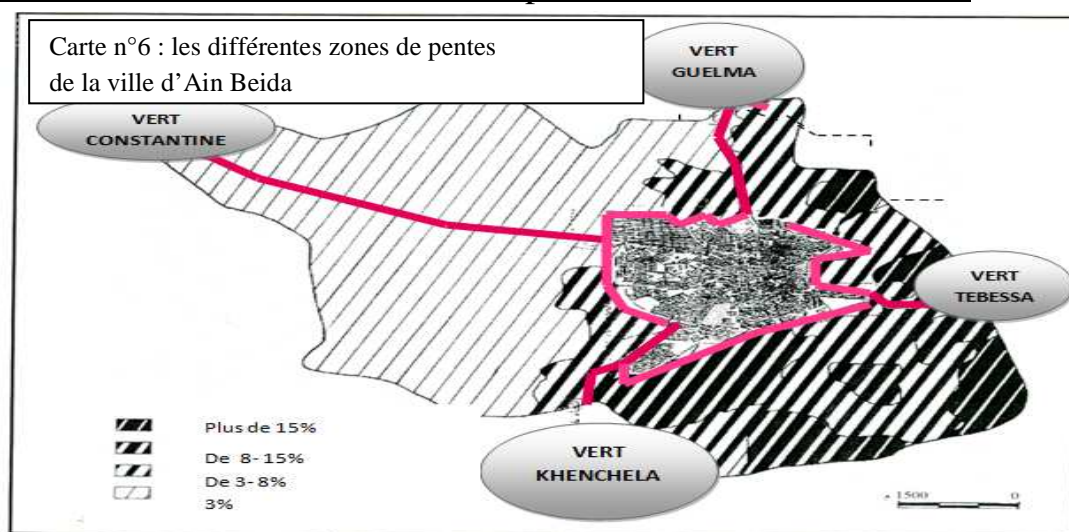
Occupe la majorité de la superficie de la ville. Avec 14,27Km<sup>2</sup>.

- Zone à faible pente :(3%)

Situé à l'ouest de la ville, avec 21,56Km<sup>2</sup><sup>10</sup>.

Cette illustration de différentes pentes marque des obstacles pour l'extension de l'urbanisation notamment dans la partie Est et Sud-est du fait de la pente élevée, et par conséquent, un obstacle pour le développement de nouveaux centres dans ces deux directions (carte 6).

Carte n°6 : les différentes zones de pentes de la ville d'Ain Beida



Source : PDAU

<sup>9</sup> CENEAP. 2007, Rapport établi par la direction de transport de la wilaya d'Oum El-Bouaghi

<sup>10</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

### III-1-2-6- Les contraintes physiques et naturelles du site de la ville d'Ain Beida

Plusieurs contraintes physiques et naturelles se considèrent comme des obstacles pour l'urbanisation de la ville. Elles sont localisées dans la partie Sud, Est et Nord-est. Les contraintes physiques sont constituées par la zone industrielle qui se trouve localisée dans la partie Nord-ouest de la ville, sur une superficie de 121ha, avec une extension de 70ha, elle est un obstacle pour la croissance urbaine dans ce côté, elle se trouve aujourd'hui intégrer dans le tissu urbain. De plus, la ligne électrique haute tension se trouve dans la partie Ouest et Sud, sans aucune servitude. S'ajoute aussi le cimetière qui se trouve dans la partie Nord, elle s'étale sur une superficie de 6,5ha et la ligne ferroviaire qui se trouve dans la partie Ouest, elle traverse la zone d'activité ZAD situé à F'kirina, elle lie Ain M'lila à Tébessa ainsi que la canalisation du gaz naturel qui traverse la cité le grand El-Aurès, et El-Aurès 1, sans servitude prise en considération, ce qui entraîne un grand danger sur la population. Quant aux contraintes naturelles, elles sont constituées par deux montagnes : Oum Djemel avec une altitude 1022m, côté Sud-Est et Bouakouz avec une altitude de 1108m et deux Oueds : Oued El Hassi côté Nord et Oued Issfer côté Sud-Ouest ceci pose problème d'inondation vue l'absence de leur aménagement. De plus le massif forestier : dans la partie Est, Sud et Nord-est, avec une superficie de 814.38ha. La En outre, propriété foncière des terrains : de grandes superficies fait partie de la propriété privée notamment de la famille Chentli, héritiers Hadj Askri Cherif, héritiers Amara, héritiers Ben Idir, Tahir, ...<sup>11</sup>.

D'après ce qui a été précédé, nous pouvons constater que depuis sa création, la ville n'a cessé de s'étendre et de consommer d'espace, cela a été le résultat de sa situation géographique dans le croisement des deux voies principales, ce qui a encouragé son extension par les mouvements de l'exode rural, de plus sa croissance démographique. Cependant cette extension a été tronquée par de multiples contraintes physiques et naturelles. En ce qui concerne les contraintes naturelles, l'urbanisation a été tronquée par un massif forestier et les deux montagnes dans la partie Sud et Est. Les contraintes physiques sont constituées par la zone industrielle dans la partie Nord-ouest. La seule direction possible est celle menée dans la partie Nord et Ouest dont les terrains sont avec de faibles pentes, des étendues de vastes plaines permettant l'extension et par conséquent favorisant le développement et l'apparition de nouveaux centres urbains.

<sup>11</sup>SATO. 2005, Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune Ain Beida et F'KIRINA

### III- 2 : L'aspect socio démographique

#### **III-2-1- La population**

La ville d'Ain Beida est classée au premier rang du point de vue nombre de population comparant par les autres villes de la wilaya.

Depuis sa création, la ville a connu des croisements successifs.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la population avant et après l'indépendance<sup>12</sup>.

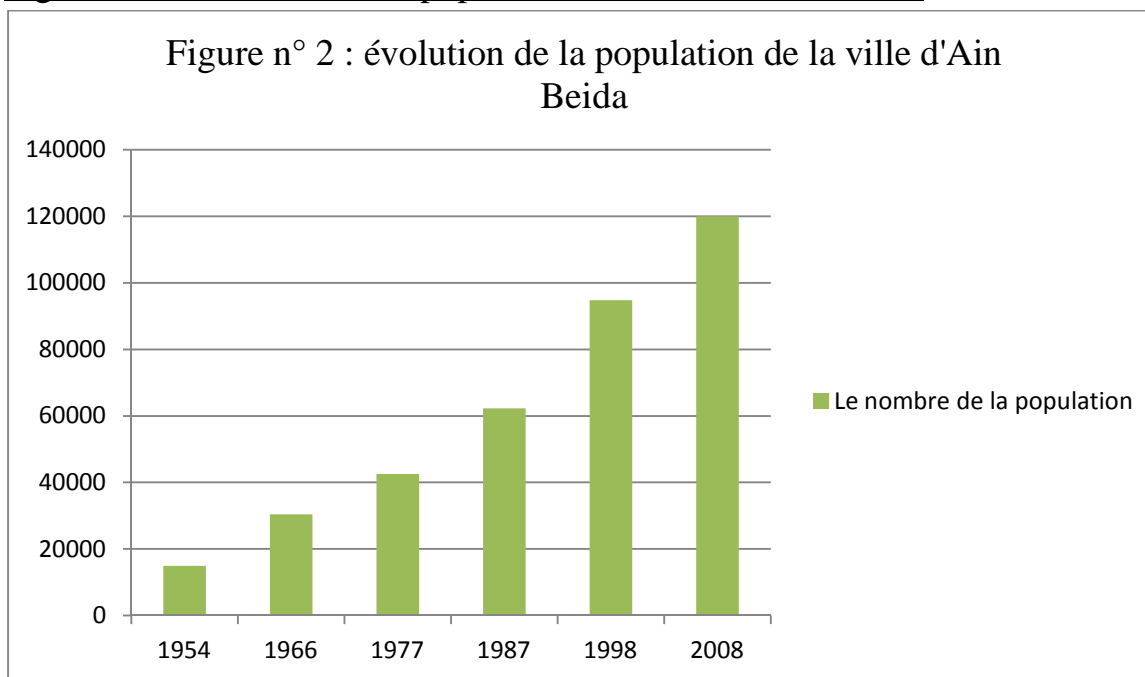
Tableau 2 : évolution de la population de la ville

Désignation	1954	1966	1977	1987	1998	2008
<b>Le nombre de la population</b>	14900	30401	42578	62253	94775	120000

Source : PDAU

La figure 11 ci-après traduit ces statistiques présentant le taux d'évolution de cette population.

Figure n°2: Evolution de la population de la ville d'Ain Beida



Source : PDAU

Les données traduites par ce graphique illustrent que, depuis sa naissance, la population de la ville d'Ain Beida n'a cessé d'augmenter dont les causes principales sont : la croissance naturelle et l'exode forcé de la pratique de la colonisation.

Après l'indépendance, de 1962 jusqu'à 1987, l'augmentation de la population a connu une progression rapide, dont la cause principale est l'exode massif des populations cherchant les meilleures conditions de vie (offre d'emploi du fait de la création de la zone industrielle, de service, ....).

<sup>12</sup>SATO. 2005, Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune Ain Beida et F'KIRINA

De 1987 à 1998, la population de la ville a continué son augmentation provoquée notamment par la croissance naturelle du fait de l'amélioration des conditions de vie, et de l'exode rural continu des villes avoisinantes.

A partir de 1998, l'augmentation de la population était flagrante, cela n'a pas été sans conséquence, ce qui a mené à une forte demande d'espace (logements et équipements), et ce qui traduit souvent par la prolifération de l'habitat illicite, informel et précaire<sup>13</sup> (figure 2).

Cette population s'est répartie sur l'espace urbain de la ville avec des taux qui diffèrent d'un secteur à un autre. Pour cela, la ville a été dotée d'un découpage de l'aire d'étude en plusieurs secteurs initiés en conformité avec les orientations du PDAU tout en respectant la nature d'homogénéité ainsi que du caractère spatiosfonctionnel de chaque secteur défini compte tenu de sa particularité<sup>14</sup>. Ceci a conduit à l'identification et la considération d'un ensemble de 11 secteurs définis comme suit dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : répartition de la superficie et de la population sur l'ensemble des 11 secteurs de la ville

N° secteur	Identification du secteur	Superficie en hectare	Nombre de la population
1	Centre ville : noyau colonial (1 <sup>ère</sup> tranche)	27,29	9869
2	Cité Murienne (2 <sup>ème</sup> tranche du centre ville)	37,60	11282
3	Cité Zaouia	33,71	12606
4	Cité Hadj Amara	35,66	14437
5	Cité El Moustakbal	151,16	9215
6	Cité Salem	73,81	10457
7	Cité El Kahina	114,71	6803
8	Cité Saïdi Djemoui	39,93	3782
9	Cité Grand Aurès	219,42	10087
10	Cité Harakta	269,12	27384
11	Cité petite El Beida	199,45	10380

<sup>13</sup> SATO. 2005, Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune Ain Beida et F'KIRINA

<sup>14</sup> CENEAP. 2007, Rapport établi par la direction de transport de la wilaya d'Oum El-Bouaghi

<b>Total</b>		1201,85	126329
--------------	--	---------	--------

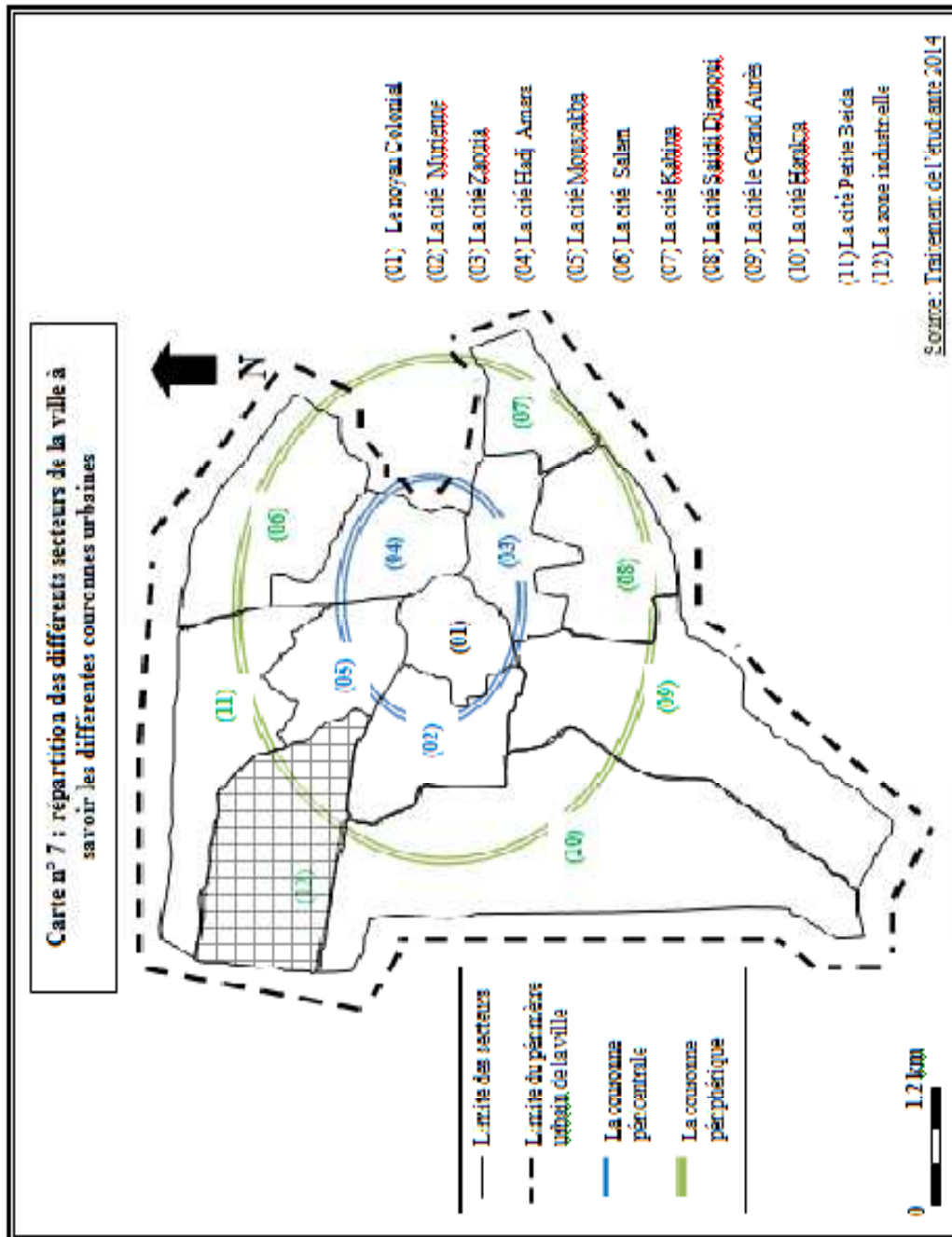
Source : PDAU

La carte n° 7 ci-dessous présente les différentes zones constituant l'aire urbaine de la ville d'Ain Beida. Selon la localisation de ces secteurs dans le périmètre urbain, nous pouvons les classer en plusieurs couronnes urbaines comme suit :

- **La couronne centrale** : le noyau colonial (1<sup>ère</sup> tranche du centre ville).
- **La couronne péricentrale** : la cité Murienne, la cité Zaouia, la cité Hadj Amara, la cité Moustakbal.
- **La couronne périphérique** : la cité Salem, la cité Kahina, la cité Saïdi Djemoui, la cité le Grand Aurès, la cité Harakta, la cité Petite El-Beida.

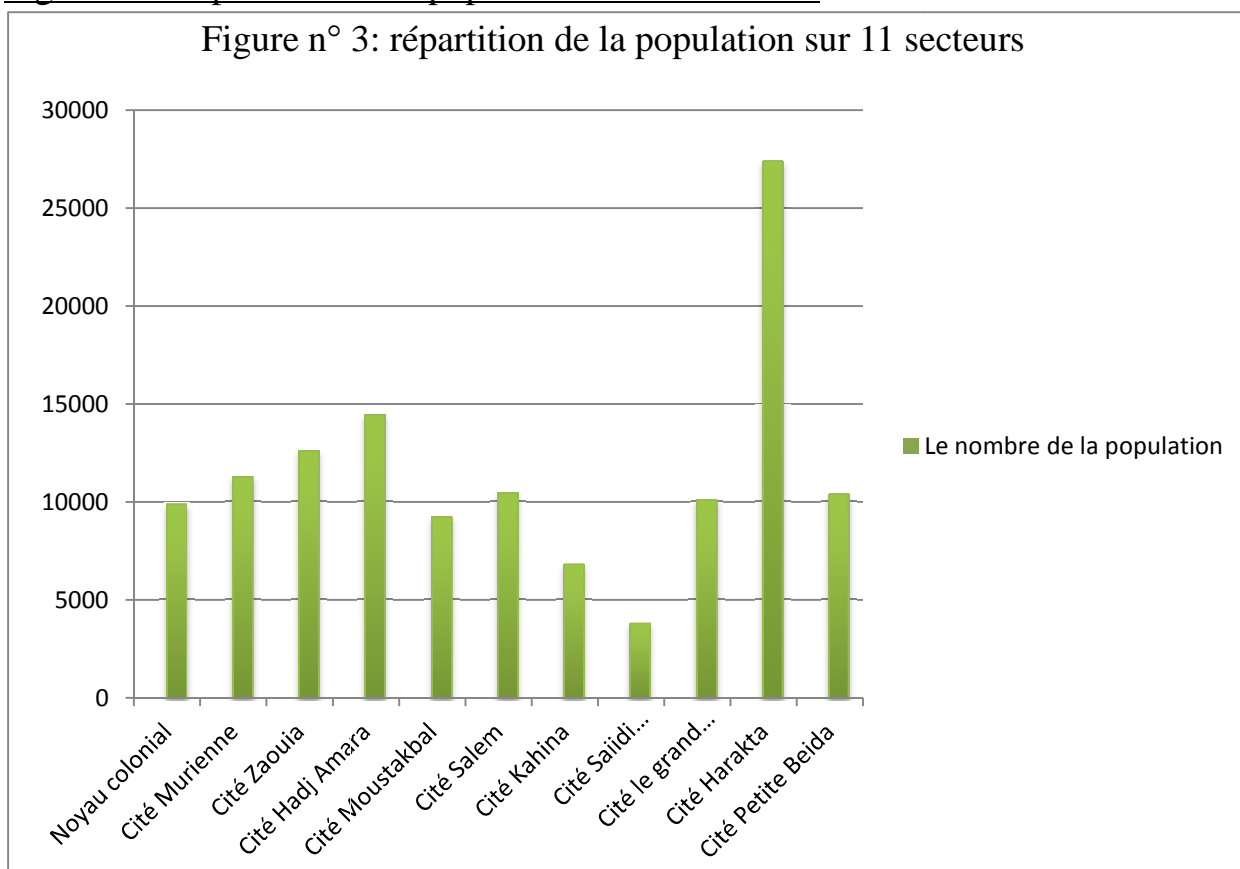
Cette répartition des différents secteurs en plusieurs zones (couronnes urbaines) a été faite selon deux critères :

- La localisation géométrique du secteur par rapport au centre principal (proximité au centre) dans le périmètre urbain de la ville.
- L'époque de création et de naissance du secteur.



La figure suivante traduit la répartition de la population sur les 11 secteurs.

Figure n°3: répartition de la population sur 11 secteurs



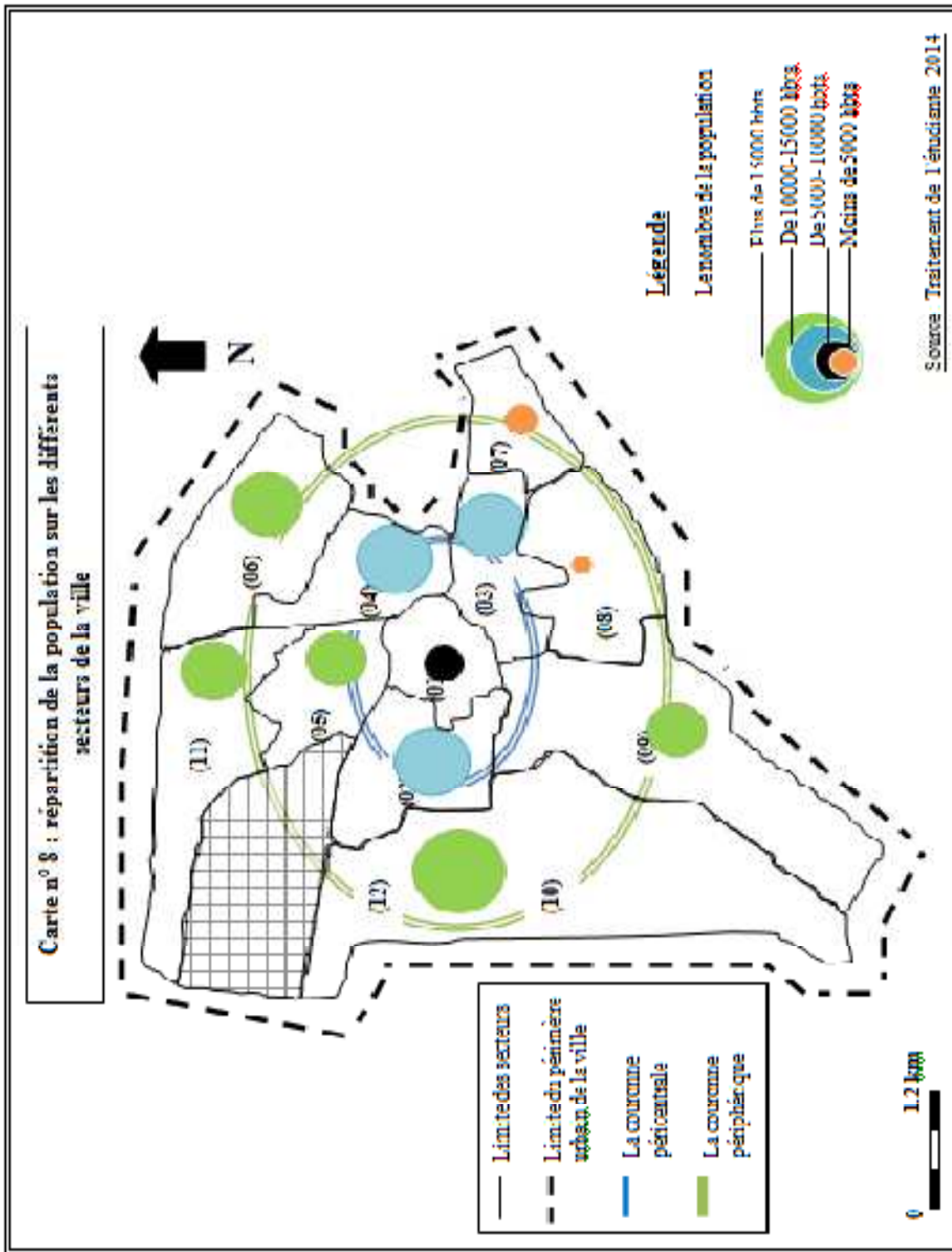
Source : PDAU

La figure ci-dessus montre la répartition de la population dans les différents secteurs de l'aire d'étude, qu'on peut les classier comme suit :

- En comparant le secteur du noyau colonial dans la zone centrale avec les trois secteurs de la zone péricentrale Murienne, Zaouia et hadj Amara, nous trouvons que ces derniers secteurs représentent un taux de population plus élevé que celui du noyau colonial, celui-ci se trouve face à un dépeuplement de ses habitants au profit d'une domination des activités commerciales.
- Alors que les secteurs Salem, Harakta, quoiqu'ils sont périphériques, ils représentent un taux de population plus élevé que celui du noyau colonial, cela témoigne de la naissance de grandes périphéries dans la ville d'Ain Beida (figure 3).

Ceci est que la fonction résidentielle initiale concentrée dans le centre ville a été régressé au profit d'autres activités tertiaires. Donc en s'orientant vers la périphérie, le nombre de la population augmente à l'exception de la cité Kahina et Saïdi Djemoui.

La carte n°8 illustre la répartition de la population sur les différents secteurs.



### III-2-2- L'habitat

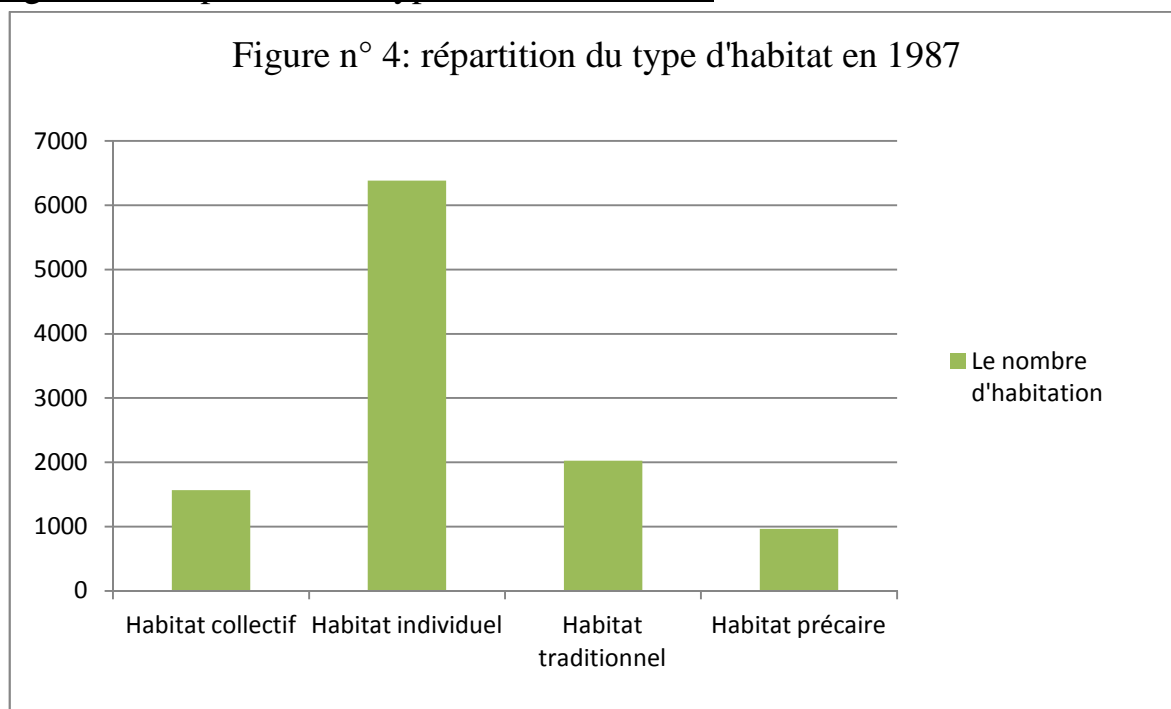
- **Types d'habitat en 1987 :**

Tableau 4 : le type et le taux d'habitat de la ville

Désignation	Habitation collective	Habitation individuelle	Habitation traditionnelle	Habitation précaire	Total
La ville	1566	6383	2024	962	10935

Source : PDAU, 2005

Figure n°4: répartition du type d'habitat en 1987



Source : PDAU

Cette figure illustre que depuis sa création, la ville a connu plusieurs types d'habitat, dont celui individuel représente 58,37%, le type collectif avec 14,32% dont sa création remonte au début des années 1970, avec 18,50% pour l'habitat traditionnel qui se trouve concentrer majoritairement dans le centre ville (centre colonial) et dans quelques quartiers entourant la zone centrale. L'habitat précaire représente 8,79% constitué particulièrement dans les bidonvilles dont leur première apparition remonte au début des années 1970, ces cités précaires sont le résultat de l'exode rural<sup>15</sup> (figure 4).

- **Types d'habitat en 2005**

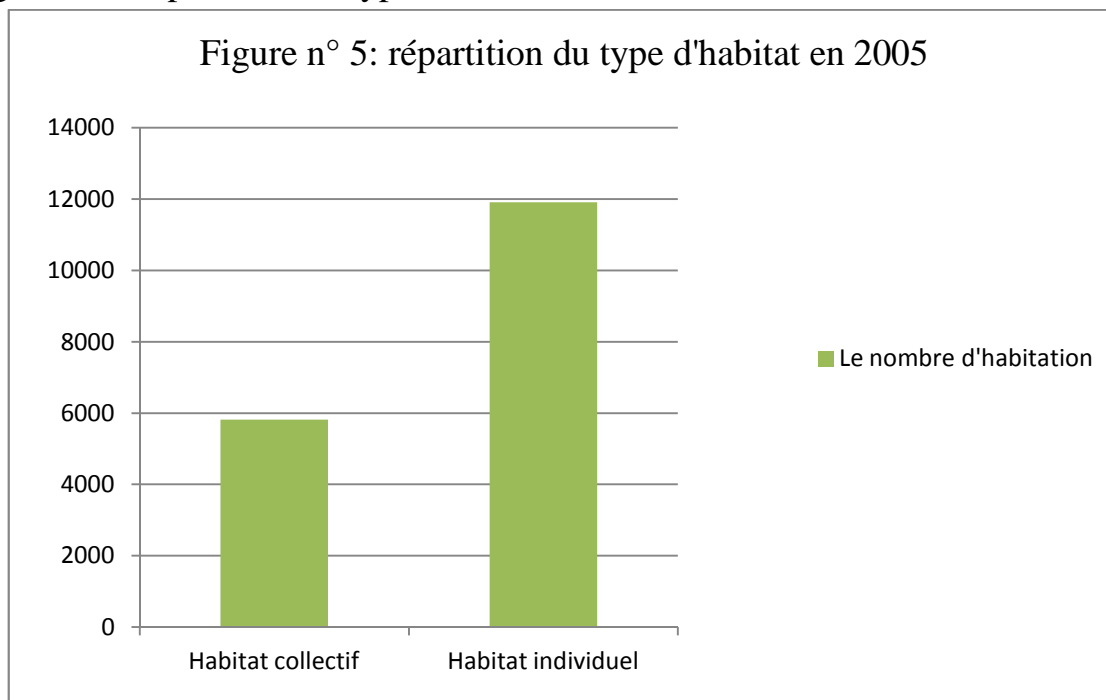
Tableau 5 : le type et le taux d'habitat de la ville

Désignation	Habitat collectif	Habitat individuel	Total
La ville	5816	11910	17726

Source : PDAU, 2005

<sup>15</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

Figure n°5: répartition du type d'habitat en 2005



Source : PDAU

Cette figure explique que l'habitat traditionnel et précaire a été absorbé et remplacé par l'habitat collectif où elle représente 32,81%, contre 67,18% pour l'habitat individuel. Ce qu'on peut retenir ici que l'habitat individuel représente presque le double de l'habitat collectif ce qui explique la forte consommation de l'espace dans la ville qui se trouve aujourd'hui face à une pénurie du foncier<sup>16</sup> (figure 5).

### III-2-3- L'emploi

Suivant des données fournies par la DPAT, la population de la ville est répartie suivant les différentes activités, par secteurs, de la ville<sup>17</sup> :

Tableau 6: Répartition de la population sur les différents secteurs d'emploi

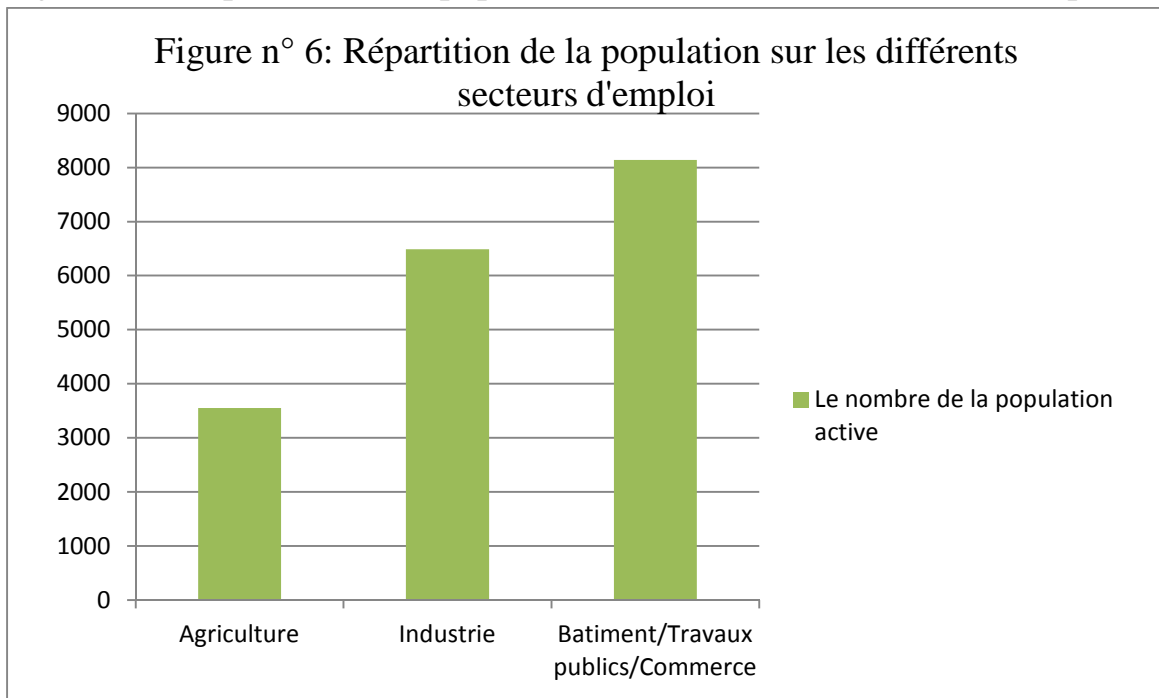
Désignation	L'agriculture	L'industrie	Bâtiment, T. publics Commerce	Total
La commune	3553	6489	8140	18182
	19.54%	35.68%	44.76%	100%

Source : PDAU, 2005

<sup>16</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

<sup>17</sup> SATO. 2008, Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune Ain Beida et F'KIRINA

Figure n°6: Répartition de la population sur les différents secteurs d'emploi



Source : PDAU

La figure ci-dessus illustre que la population active occupée dans le secteur de l'agriculture représente un taux de 19,54%, 35,68% dans le secteur de l'industrie (concentrée dans la zone industrielle) et 44,76% dans le secteur du bâtiment/Travaux publics/Commerce, ce qui explique la prolifération du commerce dans les différents secteurs de la ville avec des niveaux variés. (figure6).

### III-2-4- Equipements

La ville d'Ain Beida est classée deuxième du point de vue équipement après le chef lieu de wilaya, ces équipements sont de nature diverse : administrative, financière, sanitaire, éducative, ....

- **Equipements construits entre 1840 et 1900 :**

A cette époque, on note la réalisation des équipements suivants :

La caserne 1850, l'école primaire (Loucif Mebarka) 1863, l'abbatoir 1875, l'église 1876, le marché du centre 1885, le siège de la mairie 1893.

- **Equipements construits entre 1900 et 1950 :**

Pendant cette époque, il ya lieu la réalisation de : la gare ferroviaire dans la zone Ouest de la ville, la ligne de chemin de fer, le Dock qui servira au stockage des récoltes de céréales de la région, le stade de football, trois écoles primaires, deux salles de cinéma, dont une sert de salle des fêtes, des équipements administratifs : siège des impôts, tribunal, banques, les cimetières, un hôpital civile et militaire.

• **Equipements construits entre 1950 et 1962 :**

Cette époque marque la réalisation de : marché à bestiaux, collège de l'enseignement général, station d'essence, siège de banque.

• **Equipements réalisés entre 1962 et 1974 :**

Un nombre considérable d'équipements a été réalisé durant cette époque. On voit la réalisation d' : une unité industrielle de textile en 1969, le lycée Zinai, une polyclinique, une usine de tapis, une unité de filature, trois écoles primaires, la sureté urbaine, une poste et une antenne PTT, plusieurs commerces, souk fellah en 1974.

• **Equipements réalisés entre 1974 et 1987 :**

A cette époque, plusieurs équipements sont réalisés : lycée Asma, 2 CEM, CFPA, 5 écoles primaires, hôpital 240 lits, complexe commercial, 2 cliniques, 3 mosquées, complexe sportif de foot, 2 unités industrielles : Sonitex et SNLB, centre culturel et maison de jeunes, sureté urbaine, caisse de sureté sociale et de prévention médicale.

• **Equipements réalisés entre 1987 et 2005**

Cette période semble la plus importante de point de vue extension spatiale, elle a connu l'implantation d'un grand nombre d'équipements : lycée Boukefa, lycée El-Djadida, 3 CEM, plusieurs écoles primaires répartie sur toutes les zones périphériques, un centre culturel, CFPA annexe, abattoir, terrains de sports réalisé au niveau de plusieurs cités de la ville, salle de sport, 2salles de soins, 2 agences PTT, unité d'habillement militaire, complexe omnisports<sup>18</sup>.

Le tableau suivant récapitule le total des équipements de la ville suivant plusieurs secteurs.

Tableau 7 : Répartition des équipements sur les différents secteurs

Désignation	Equipements
<b>Secteur administratif</b>	-Siège : daïra, commune avec des 3annexes, poste avec annexe et 4 agences postales, police, police communale, gendarmerie, protection civile, tribunal, prison, 4 banques
<b>Secteur éducatif/enseignement supérieur</b>	-31 écoles primaires -15 CEM -5 lycées -2 centres de formation professionnelle -Un pole universitaire/ cité résidentielle
<b>Secteur sanitaire</b>	-2 hôpitaux, 30 pharmacies (dont 28 privées), 22 cabinets de chirurgie dentaire, 2polycliniques, 3 cliniques privées, 2 maternités, 3 centres de soins, une polyclinique, un centre de soin et une maternité dans la nouvelle zone d'habitation urbain nouvelle
<b>Secteur culturel/Sportif/industriel</b>	-2 salles de cinéma -Un centre culturel+ Bibliothèque

<sup>18</sup>BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 50

- Maison de crèche+2 maisons de jeunes
- 8 mosquées+18 zaouiya
- 2 stades
- Salle de sport
- Piscine
- Des sociétés industrielles (FILAB, EMAB, SPIA, EURL, PARLFLOUR, ...)

Cette diversité d'équipements a permis à la ville d'être un pôle d'emploi et de service ce qui a provoqué l'attraction de la population notamment celle des villes limitrophes et a fait que la ville devient lieu de convergence des flux.

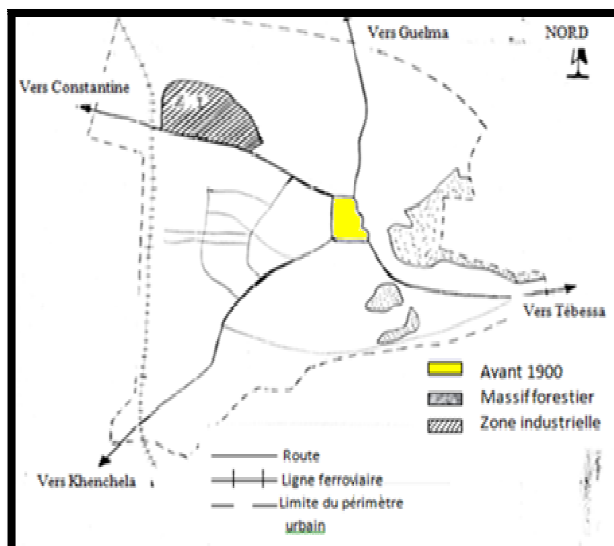
### **III- 3 : L'extension urbaine de la ville, un étalement spatial rapide**

#### **III-3-1- L'époque d'avant l'indépendance**

- **Avant 1900 « le noyau colonial » représentant le centre actuel**

La ville d'Ain Beida prolonge ses racines dans l'époque romaine : la ville de Marciméni, sa forme actuelle revient à l'époque coloniale. Elle se trouve implanter très proche du vieux Souk des Haraktas constitué durant la période turque un lieu d'échange économique, de rencontres sociales et politiques. La naissance du noyau colonial, qui a été à l'origine comme village de garnison, a été implanté tout près des deux bordjs édifiés en 1848 et 1850<sup>19</sup>. A cette époque, plusieurs équipements ont été installés, on note une école primaire en 1863, l'église en 1876, le marché couvert en 1885 et un siège de commune en 1893<sup>20</sup> (carte9).

Carte n°9 : situation du noyau colonial dans le périmètre urbain de la ville



Source : BOUCHEMEL Saleh+ Traitement de l'étudiante 2014

<sup>19</sup> Bouchemal Saleh. 2009, « Mutations socio spatiales en milieu urbain : entre citoyenneté et ruralité, l'exemple d'une ancienne ville coloniale française en Algérie », Cahiers de géographie du Québec Volume 53, numéro 149, p. 268

<sup>20</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

A cette époque le village colonial a été implanté au croisement des deux voies nationales, ce qui lui a permis de se bénéficier d'une bonne accessibilité et être un carrefour entre un ensemble des villes de l'Est algérien. Pour cela, elle a subi de fort mouvement de population notamment celle des villes limitrophes, elle est le lieu d'attraction et de convergence des flux.

- **De 1900 à 1950**

Pendant cette époque la ville a connu des extensions dans les deux cotés Est et Ouest le long de la voie 1<sup>er</sup> novembre. Deux cités d'une grande importance viennent se greffer au noyau central du fait de l'augmentation de la population autochtone due à la croissance naturelle et à l'exode rural. La cité Murienne, la cité Zaouia dans la partie Est, et le lotissement de la gare « Bon marché », cela a été accompagné par la construction d'un stade, d'un cimetière et d'une voie ferrée<sup>21</sup>.

- **De 1950 à 1956**

Pendant cette période, la croissance de la ville a été continuée dans la partie Nord-est par la naissance du lotissement Hadj Amara et dans la partie Sud-ouest par la naissance du lotissement Askri Cherif, ainsi que la naissance du lotissement Azzabi<sup>22</sup>.

- **De 1956 à 1961**

L'époque de l'explosion de la guerre de la libération a été caractérisé par un mouvement rapide de la population venant des campagnes, cela a été le fait d'une autre extension urbaine de la ville caractérisée par la naissance du quartier : Saidi Djemoui (autrefois nommé Savary) conçue pour abriter la population rurale, l'extension des quartiers : Murienne et Askri Cherif, et la création d'une caserne transférée plus tard à un centre de formation, ainsi que le marché des moutons<sup>23</sup> (carte 10).

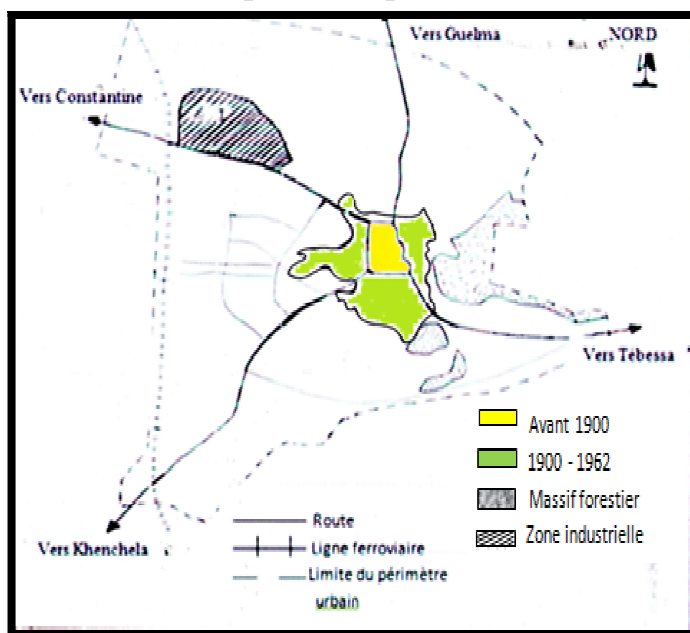
---

<sup>21</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

<sup>22</sup> *Ibid*

<sup>23</sup> *Ibid*

Carte n° 10 : la première phase d'extension de la ville



Source : BOUCHEMEL Saleh+ Traitement de l'étudiante 2014

De 1900 à 1962, la ville a connu ses premières extensions, notamment dans les directions Ouest et Sud car la topographie lui a permis. En ce qui concerne les directions Nord et Est, les extensions sont limitées, parce qu'elles sont bloquées par un massif forestier du côté Est. Ces extensions sont le résultat du déplacement des habitants fuyant des campagnes lors de la guerre de l'indépendance<sup>24</sup>.

### III-3-2- L'époque de l'après indépendance :

#### • De 1962 à 1970

Cette période a connu l'extension du quartier Saidi Djemoui, la densification du lotissement Hadj Amara ainsi que la naissance du quartier Belle-vue dans la partie Nord, la création du lotissement El-Amal dans la partie Ouest, la création de l'unité industrielle Filature<sup>25</sup>. S'ajoute aussi l'apparition des premiers bidonvilles situés essentiellement au pied de Djebel Bouakouz et d'autres sur les terrains Laskri Cherif. Ces bidonvilles comptèrent ensemble 16000 habitants, ils sont le produit de l'exode rural pendant la guerre d'indépendance et après l'indépendance pour la recherche du travail<sup>26</sup>.

#### • De 1971 à 1973

Cette période a marqué l'établissement d'un lycée, d'un hôpital et d'un siège de poste. A cette époque la croissance urbaine a connu une recrudescence du fait

<sup>24</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

<sup>25</sup> *Ibid*

<sup>26</sup> BOUCHEMAL Saleh. 2009, op cit p. 270

du ralentissement des migrations vers les villes à cause de la révolution agraire<sup>27</sup>.

- **De 1973 à 1987**

De fortes extensions urbaines ont marqué la reconfiguration de la forme de la ville, cela est le résultat de l'évolution démographique et de l'exode rural surtout pendant la décennie noire. Dans le cadre d'un plan d'urbanisme directeur et d'un plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, la ville a jouit de plusieurs projets de développement à savoir : une zone industrielle, un lycée, un APC, CEM, siège de sureté, ..., ainsi que des programmes d'habitat individuel : lotissement Belle vue avec 125 lots et le lotissement Es Saada avec 240 lots dans la partie Nord, lotissement El Harakta 250 lots dans la partie Sud-ouest, lotissement Ibn Khaldoun au niveau de la ZHUN avec 175lots, lotissement Omar Ibn Khatab au niveau de la route de Khenchela avec 320 lots<sup>28</sup>, lotissement El Ahram au niveau de la ZHUN, avec 176 lots, lotissement El Amel dans la partie Ouest de la ville avec 350 lots, et le lotissement El Hana dans la partie Est de la ville avec 261 lots, en plus du programme de logements collectifs (300 logements dans la partie Nord, 94 logements) et (750 logements, 154 logements et 300 et 350 logements) dans le cadre de la zone d'habitation urbaine nouvelle (ZHUN), dans la partie Ouest de la ville, dont le but est de résorber les quartiers d'habitat précaire (RHP), et 600 logements collectifs dans la partie Sud-ouest. Quant à la résorption de l'habitat précaire à Ain-Beida, les on note que depuis 1996, 2360 logements ont été détruit sur un total de 2760 ce qui a mis fin à l'existence de trois bidonvilles se trouvant dans l'agglomération<sup>29</sup>. On note aussi, à cette époque, la création de la zone industrielle en 1978 dans la partie Nord-ouest de la ville, sous forme des unités de production et de fabrication, cette dernière était programmée pour la création d'un grand nombre de postes de travail<sup>30</sup> (carte 11).

---

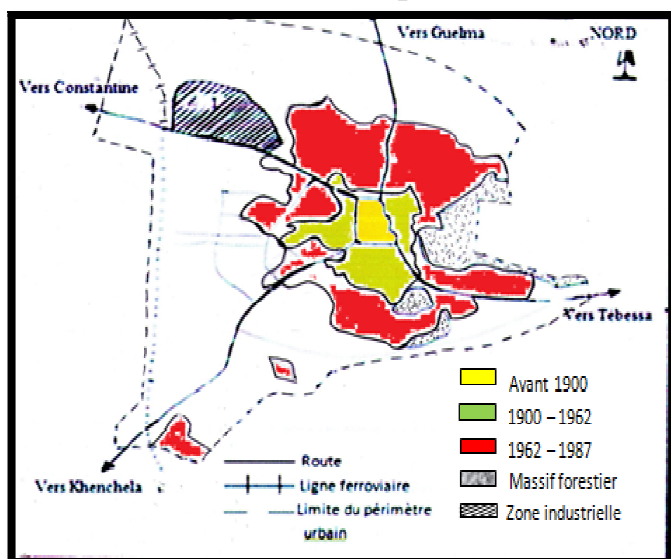
<sup>27</sup> *Ibid*, p. 270

<sup>28</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 53

<sup>29</sup> Bouchemal Saleh. 2009, op cit p. 271

<sup>30</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 55

Carte n° 11 : la deuxième phase d'extension de la ville



Source : BOUCHEMEL Saleh+ Traitement de l'étudiante 2014

A cette époque, la ville a connu ses plus fortes extensions, notamment dans la partie Nord et Nord-ouest et avec un degré moins dans la partie Sud de la ville du fait de l'accidenté des terrains. La partie Est n'a pas connu d'extension vue l'obstacle présenté par le massif forestier.

Ces extensions ont été le résultat des grands bouleversements et migrations juste après l'indépendance de la population venant essentiellement des campagnes cherchant les meilleures conditions de vie (offre d'emploi et de services divers) d'une part, et de l'exode rural du essentiellement à la crise sécuritaire de la décennie noire. Pour cela, la ville a témoigné l'apparition des premiers bidonvilles dans la partie Nord. Ce temps là fait preuve de la réalisation de plusieurs projets de développement dans le but de répondre aux besoins de la population en matière d'habitat et dans le cadre de la résorption de l'habitat précaire.

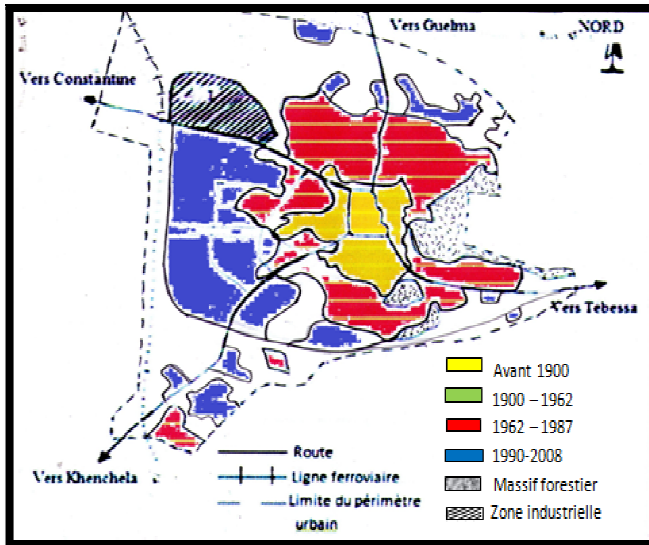
### III-3-3- L'époque de l'après 1990

#### • De 1990 à 2008

La réalisation des deux PDAU de 1992 et 2006 montre un constat : le périmètre urbain de la ville se trouve presque mêler avec celui de la commune, le même constat indique que les extensions sont actuellement possibles seulement dans les deux directions Nord et Ouest. A cette époque, on marque la réalisation d'un grand nombre de logements collectifs et individuels estimé à 3400 logements dont la grande part était construite dans le Sud et le Sud-ouest<sup>31</sup> (carte 12).

<sup>31</sup> *Ibid*, p. 55

Carte n°12 : la troisième phase d'extension de la ville



Source : BOUCHEMEL Saleh+ Traitement de l'étudiante 2014

A cette période, les extensions sont effectuées en majorité dans la partie Ouest de la ville tant que la topographie permis cela, et avec un degré moins dans la partie Nord et Sud-ouest. A noter qu'à cette époque, il ya un freinage de l'expansion de la ville, où toutes les réserves foncières appartenant à la ville sont épuisées.

### Conclusion

La naissance de la ville d'Ain Beida remonte aux années 1838, elle a pris l'allure d'une ville en 1855, elle se trouve implanter au croisement des deux voies principales RN10 et RN 80. Cette situation stratégique lui a permis d'être un carrefour entre un ensemble des villes de l'Est algérien, d'où les forts mouvements des populations et ce qui explique par conséquent sa croissance continue en superficie qui ne cesse de s'étendre de sorte que son périmètre urbain se trouve presque confondu avec celui du périmètre communal. Ces fortes extensions ont été le résultat de la croissance démographique d'une part, et d'autre part par des mouvements de l'exode rural. Ce dernier est provoqué notamment par l'offre d'un nombre important de service, d'équipements de nature diverse et d'activités multiples particulièrement celles commerciales implantées en majorité dans le centre ville. Ceci n'a pas été sans conséquence négative sur son aspect spatial et fonctionnel, voire de profondes transformations ont été survenus engendrant effectivement un changement dans les modes de la pratique de l'espace, voire l'apparition de nouvelles périphéries dont certaines se trouvent au fur et à mesure reconvertir à des centralités, chose qu'on va l'aborder dans le chapitre suivant.

## **Chapitre IV : Le centre ville d'Ain Beida, dynamiques et mutations urbaines**

### **Introduction**

De part sa situation stratégique, la ville d'Ain Beida a connu de fortes extensions dans toutes les directions, ces extensions sont le fait de l'évolution démographique de la population et des mouvements des migrations des villes avoisinantes. Ces paramètres ont contribué largement à modifier la forme spatiale de la ville d'une entité homogène compacte à une entité dispersée et étalée. Autrement dit, ces paramètres ont eu des conséquences négatives, d'une part, sur le centre ancien, voire de profondes métamorphoses ont été survenues menant à des dysfonctionnements urbains du centre, et d'autre part, par la création des périphéries dans toutes les directions. Tout cela a été le fait de la combinaison de multiples facteurs à la fois.

Pour cela dans ce chapitre, nous allons exposer d'abord une présentation du centre ville, à savoir : sa localisation, sa structure urbaine en matière de trame parcellaire, trame viaire, la trame bâtie et la trame des espaces verts.

Puis, nous allons présenter son aspect démographique et socio économique à savoir : sa population, les différentes activités.

Pour en conclure avec les différents aspects de mutations et de changements intervenus sur le centre ville provoquant par conséquent de multiples gênes et dysfonctionnements.

### **IV- 1 : Le centre ville d'Ain Beida, cadre et contexte urbain**

#### **IV-1-1- Présentation du centre ville d'Ain Beida**

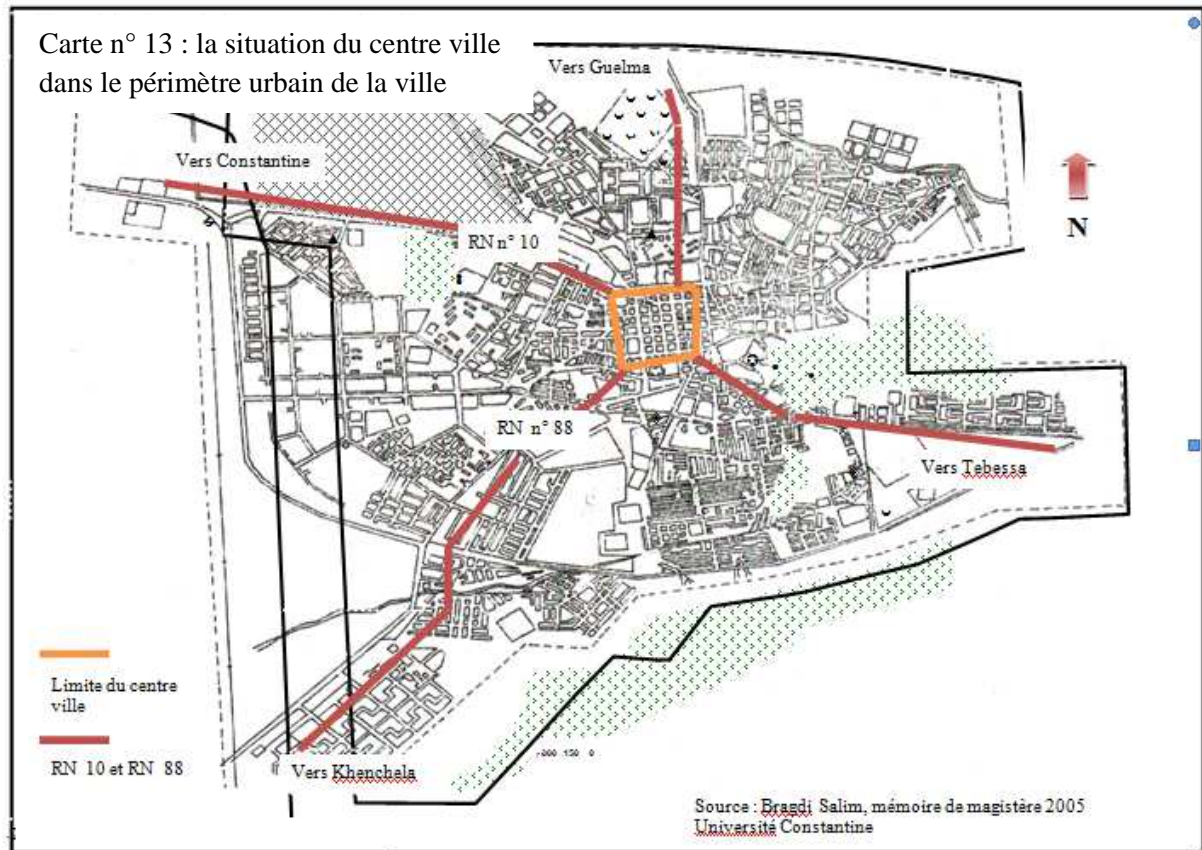
Le centre ville d'Ain Beida est constitué essentiellement par un noyau ancien colonial, dont sa création est due à l'époque d'avant 1900, il s'étale sur une superficie de 23 ha, il est conçu suivant les deux axes : Nord/Sud et Est/Ouest, et par la cité Murienne dans la partie Sud du noyau ancien avec une superficie de 21 ha, dont sa création est due à l'époque 1900-1950.

Ce centre urbain occupe une place stratégique dans l'ensemble de tissu urbain de la ville, il est limité du Nord par la rue Mensouri Ali, du Sud le boulevard 11 novembre, de l'Est par la rue Mohamed Khemissti et de l'Ouest par le quartier El-Amal. Il constitue un nœud de croisement de plusieurs axes routiers : RN n° 10 et RN n° 80<sup>1</sup>. La carte suivante illustre la situation du centre ville dans le périmètre urbain de la ville d'Ain Beida (carte 13).

---

<sup>1</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

Carte n° 13 : la situation du centre ville dans le périmètre urbain de la ville



### IV-1-2- La structure urbaine du centre ville d'Ain Beida

#### IV-1-2-1- La trame viaire :

La trame viaire du centre ville se constitue par 04 axes principaux suivants :

**-Axe 1 : Rue Mostapha Ben Boulaid/ Rue Mensouri Ali**, cet axe limite le centre ville dans la partie Ouest, il représente l'accès Ouest de la ville, il se considère comme la ligne de liaison du centre avec le reste des quartiers de la ville dans cette direction.

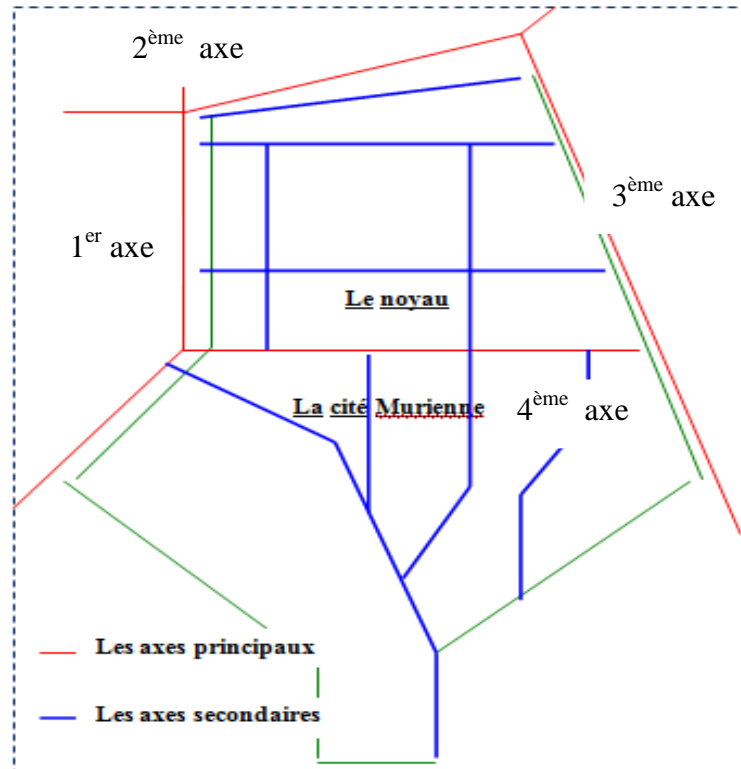
**-Axe 2 : Rue khemisti/Rue de Guelma**, cet axe limite le centre ville dans la partie Est, il représente l'accès Est de la ville, et il se considère comme une ligne de liaison du centre avec le reste des quartiers dans cette direction, il se croise avec l'axe 1 pour donner accès à la ville du côté Nord.

**-Axe 3 : Rue 11 décembre/Rue Khenchela**, cet axe s'étend dans la partie Sud, il représente l'accès du centre ville dans cette partie, il se considère comme une ligne de liaison du centre avec le reste des quartiers dans cette direction.

**-Axe 4 : Rue Kanouni Tayeb**, cet axe divise le centre de la ville en deux parties : le noyau colonial et la cité Murienne<sup>2</sup> (figure 7).

<sup>2</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

Figure n°7 : la trame des axes routiers du centre ville d'Ain Beida



Source : POS Ain Beida

A cette structure des axes, s'ajoutent d'autres axes secondaires qui lient les différents axes principaux, dont les axes suivant : rue 1<sup>er</sup> novembre, rue Zidouni Amara, rue Abès Laghrour, rue Ibn Badis, rue Sarhani Seghni, rue Hadje L'arbi<sup>3</sup>.

Ce qu'on peut retenir à ce stade est que l'ensemble de ces axes permet au centre de se bénéficier d'une bonne accessibilité, de par ses multiples accès dans différentes directions, et entraîne un fort mouvement vers le centre, et lui donne une place importante dans la structure urbaine de la ville pour devenir un lieu d'attraction et de convergence de multiples flux.

### IV-1-2-2- La trame parcellaire :

La trame parcellaire du centre ville suit directement la trame viaire, de ce fait, on peut distinguer deux types de trames :

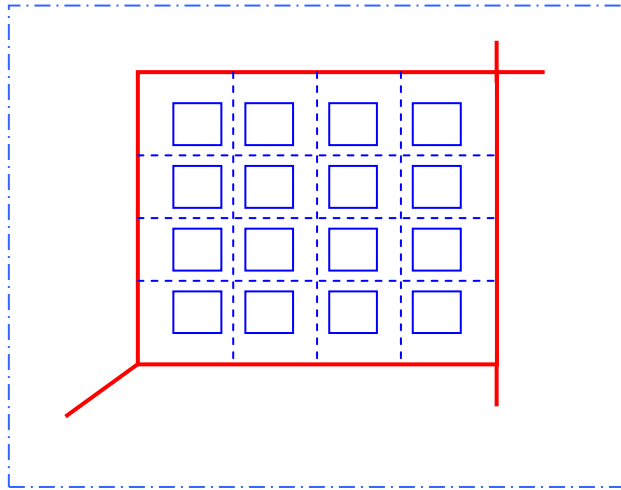
- **Au niveau du noyau colonial :**

Le noyau colonial bénéficie d'une trame régulière, constitué suivant un plan en damier (en échiquier), où toutes les voies se croisent perpendiculairement formant des ilots équivalents en forme et en surface. Le réseau de voies est constitué hiérarchiquement (tel qu'on trouve des voies primaires, secondaires, tertiaires et voies de dessertes), cela permet une distribution des activités selon

<sup>3</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

la fonction et l'usage (une forte dynamique par les activités au niveau des voies primaires et secondaires, et d'autres voies classées tertiaires réservées à la fonction résidentielle)<sup>4</sup> (figure 8).

Figure n° 8 : la trame parcellaire du noyau colonial du centre ville d'Ain Beida

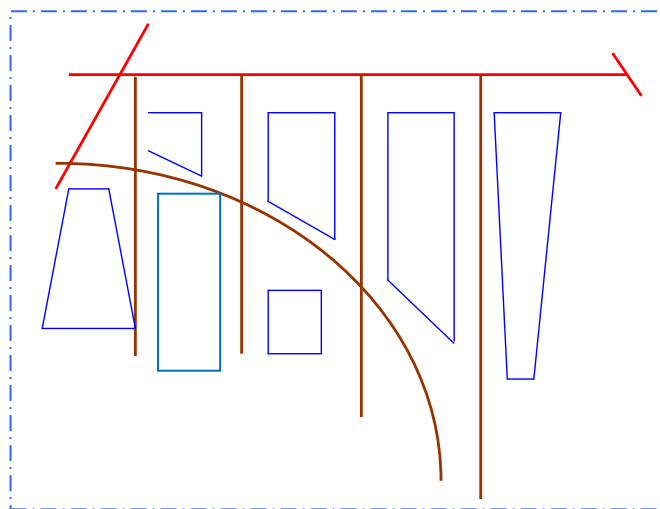


Source : POS Ain Beida

- **Au niveau de la cité Muriennne:**

La trame parcellaire de la cité Muriennne se caractérise par une trame irrégulière, un plan organique, cela est du à la topographie du site (la présence des ruissellements d'eau), et pour éviter ces cours d'eau, l'urbanisation a été faite sur les bords de ces derniers, qui ont formé par la suite des voies. Pour cela, le tissu urbain se trouve étaler sous forme de bandes étalées en longueur formées essentiellement par des ilots sous forme de rectangle et triangle, et dont les surface ne sont pas identiques (figure 9)<sup>5</sup>.

Figure 9 : la trame parcellaire de la cité Muriennne du centre ville d'Ain Beida



Source : POS Ain Beida

<sup>4</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

<sup>5</sup> *Ibid*

### IV-1-2-3- La trame bâtie :

- **L'habitat :**

Le type d'habitat dominant dans le centre ville est l'habitat colonial, avec des îlots en forme régulière, il varie entre le RDC et R+1. Les habitations sont conçues suivant le modèle introverti, un modèle de maisons qui s'ouvrent sur une cour intérieure, dont la forme soit carrée, soit rectangulaire, avec une toiture en tuile<sup>6</sup>.

- **Les équipements :**

Plusieurs sont les équipements qui se sont répartis dans le centre ville. On trouve 32 équipements installés dans le noyau colonial et 10 équipements dans la cité Murienne. Ces édifices sont de nature diverse :

- **Des équipements culturels et symboliques :**

Photo n°1 : la salle des fêtes dans le centre ville



Source : l'auteur 2014

Photo n°2 : l'église dans le centre ville



Source : l'auteur 2014

<sup>6</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

Photo n°3 : le bordj remplacé actuellement par la placette des martyrs



Source : [wikipédia](#)

Photo n°4: la mosquée Djerbi



Source : l'auteur 2014

- **Des équipements administratifs :**

Photo n°5: la gendarmerie



Source : l'auteur 2014

Photo n°6: le tribunal



Source : l'auteur 2014

Photo n°7: la prison



Source : l'auteur 2014

Photo n°8: l'APC



Source : l'auteur 2014

**-Des équipements éducatifs :**

Photo n°9: école primaire Kanouni Tayeb



Source : l'auteur 2014

**- Des équipements sanitaires :**

Photo n°10: salle de soin



Source : l'auteur 2014

**- Des équipements financiers et bancaires :**

Photo n°11: banque BNA



Source : l'auteur 2014

Photo n°12: la poste



Source : l'auteur 2014

#### **IV-1-2-4- La trame des espaces verts :**

La ville se bénéficie d'un nombre important de jardin et placettes publiques hérités de l'époque coloniale, d'autres sont construits après l'indépendance.

##### **- Le jardin 1<sup>er</sup> novembre**

Hérité de l'époque coloniale, créée en 1910, elle s'étale sur une superficie de 9555m<sup>2</sup> (photo 13).

Photo n°13: le jardin 1<sup>er</sup> novembre



Source : l'auteur 2014

### **-La placette des martyrs :**

Héritée de l'époque coloniale, elle a été réaménagé après l'indépendance, elle contient portant les noms des martyrs de la ville, elle s'étale sur une superficie de 5000m<sup>2</sup> (photo 14)<sup>7</sup>.

Photo n°14: la placette des martyrs



Source : l'auteur 2014

La présence de ces espaces verts (jardin et placette) dans le centre ville, malgré son rareté, sert à consolider le lien social, à travers les rencontres de la population, ces espaces viennent pour renforcer la centralité sociale du centre qui s'exprime par la présence des pratiques spatiales et des représentations de l'espace.

### **IV-1-3- La structure du réseau routier**

#### **IV-1-3-1- Les voies de circulation**

Le centre ville d'Ain Beida bénéficie d'un réseau routier ayant une longueur de 12978m, cette longueur signifie la présence d'une bonne l'accessibilité, une fluidité de la circulation et une bonne liaison entre les différents quartiers<sup>8</sup>. Ce réseau est implanté hiérarchiquement sur tout le territoire du centre ville à savoir :

- **Les voies primaires :**

Les voies primaires se constituent dans 4 axes principaux : le boulevard Mansouri Ali, Rue Mohamed Khemisti, Rue 11décembre, Rue Kanouni Tayeb, elles se sont réparties dont le but d'assurer au centre, d'une part, une bonne accessibilité et lui fournir 4 accès au niveau des 4 directions : Nord, Sud, Est et Ouest, pour les arrivants en dehors de la ville, et d'autre part, une bonne accessibilité à partir des quartiers environnants<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> SATO. 2003, POS du centre ville d'Ain Beida

<sup>8</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 65

<sup>9</sup> BEN DADDA Toufik. 2007, op cit p. 65

- **Les voies secondaires :**

Les voies secondaires se constituent dans les voies suivant : Rue Mostafa Ben Boulaid, Rue Abès Laghrour, elles se sont réparties d'une façon à assurer une bonne liaison entre les différents quartiers, ainsi que la liaison entre les voies tertiaires et les voies primaires<sup>10</sup>.

- **Les voies tertiaires :**

Elles se sont réparties d'une façon à assurer une bonne circulation à l'intérieur des quartiers<sup>11</sup>.

A noter que selon un rapport établi par le CENEAP, ce dernier déclare que le réseau de voirie urbaine de la ville d'Aïn Beïda présente les caractéristiques d'une ville à fortes distorsions et capacités réduites d'extension du réseau de voirie urbaine compte tenu de l'héritage d'un réseau de voirie (du type colonial) conçu pour des capacités réduites de flux motorisés. Ce qui peut expliquer l'étranglement de la circulation motorisée observée particulièrement au niveau des carrefours multiples. La circulation piétonne marque, elle aussi, des insuffisances d'espaces alloués (trottoirs, passages, ...etc.), notamment aux heures de pointe du matin et du soir, et ce qui a généré des situations de congestion prolongée. A cela s'ajoute l'absence des parkings, ce qui engendre le stationnement des véhicules sur les voies, et par conséquent, une congestion du centre (photos 15-16)<sup>12</sup>.

Photo n°15-16: problème de circulation et de stationnement dans le centre ville



Stationnement des véhicules sur les bords de trottoirs provoquant des situations de congestion dans le centre ville

Source : l'auteur 2014

<sup>10</sup> *Ibid*

<sup>11</sup> *Ibid*

<sup>12</sup> CENEAP. 2007, Rapport de Direction de transport de la wilaya d'Oum El-Bouaghi

### IV-1-3-2- Les carrefours

Le centre ville se bénéficie de 3 carrefours répartis comme suit :

- Le carrefour : Rue Mostapha Ben Boulaid/Rue Mansouri Ali
- Le carrefour : Rue Mansouri Ali/Rue Mohamed Khemissti
- Le carrefour : Rue Mohamed Khemissti/Rue 11 décembre<sup>13</sup>

Tous ces carrefours sont répartis et aménagés d'une façon à donner au centre un bon repérage et lui offrant une bonne accessibilité.

## IV- 2 : Le centre ville d'Ain Beida, l'aspect démographique et socio-économique

### IV-2-1- La population du centre ville

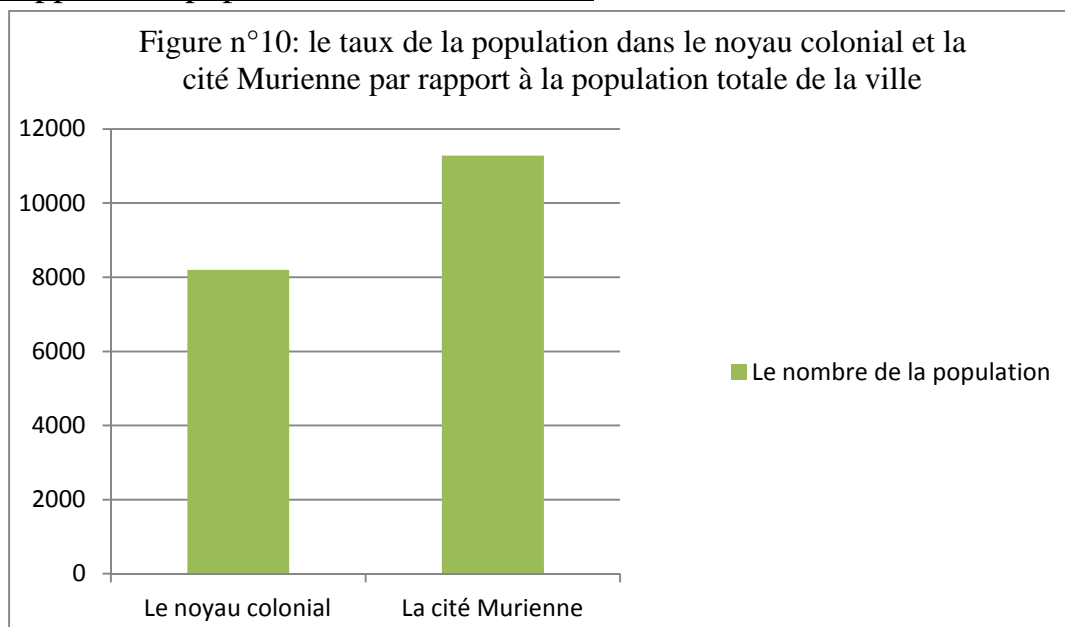
Selon des données recueillies auprès de la DPAT, les statistiques de 2005 illustrent que le nombre de la population du centre ville est estimé à 8199 habitants dans l'ancien noyau, et 11282 habitants dans la cité Muriennne<sup>14</sup>.

Tableau 8: le nombre de la population dans les deux tranches du centre ville

Destination	Le noyau colonial	La cité Muriennne	La commune
Le nombre De la population	9869	11282	109832
Poids zonal %	7,46%	10,27%	100%

Source : PDAU

Figure n°10: le taux de la population dans le noyau colonial et la cité Muriennne par rapport à la population totale de la ville



Source : PDAU

<sup>13</sup> CENEAP. 2007, Rapport de direction de transport de la wilaya d'Oum El-Bouaghi

<sup>14</sup> PDAU de la ville d'Ain Beida

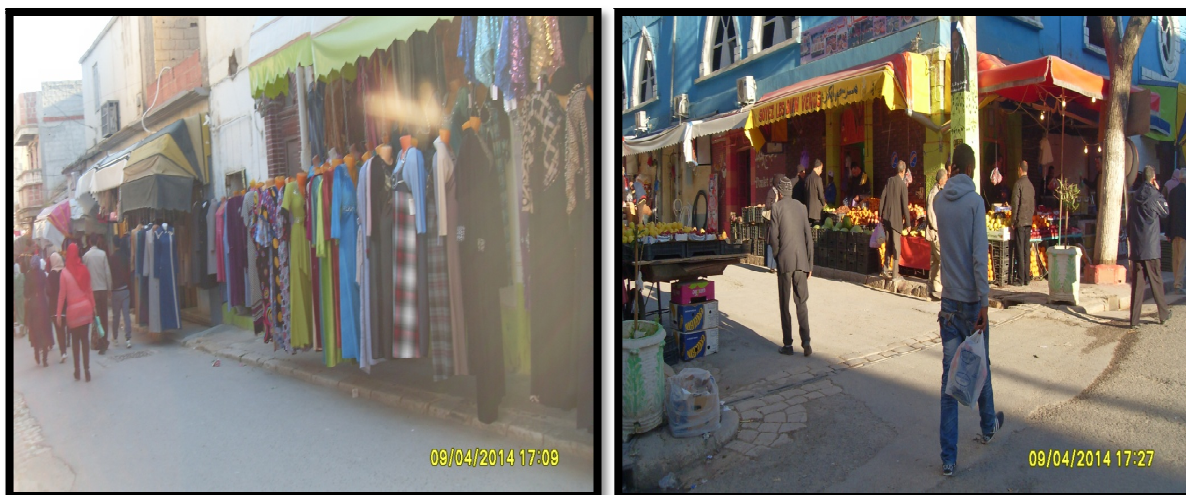
La figure ci-dessus illustre que le taux de la population du noyau colonial représente 7,46% de la population totale, et 10,27% dans la cité Murienne. Ces statistiques montrent le faible taux de la population dans le centre ville (notamment dans le noyau ancien) comparant avec d'autres zones de la ville, ce qui explique qu'une grande part de la population a quitté leurs maisons vers les périphéries, laissant place aux commerces qui viennent se greffer (figure 10).

### IV-2-2- Les activités

Les activités les plus marquantes dans le centre ville sont des activités de type tertiaire (commerces et service), dont le taux d'augmentation ne cesse d'évoluer. Les structures commerciales se trouvent en majorité intégrer dans les édifices résidentiels. Ces commerces se constituent essentiellement par la vente : des vêtements, des chaussures, des produits alimentaires, fruits et légumes, des cafétérias, des restaurants .... A ces activités commerciales, s'ajoutent d'autres libérales : cabinets de médecins, bureaux d'avocats, bureaux de notariats, bureaux d'informatiques, .... Ces activités s'installent dans des édifices dont leurs destinations est d'origine résidentielle<sup>15</sup> (photo 17-18).

A ce stade, nous pouvons alors mentionner deux types d'activités distinguant le centre ville : commerce et service, deux facteurs qui permettent de qualifier le centre comme centralité commerciale par excellence.

Photo n°17-18: différents types de commerce dans le centre ville



La concentration de commerce dans le centre ville  
(vêtements, produits alimentaires, ...)

Source : l'auteur 2014

<sup>15</sup> SATO. POS de la ville d'Ain Beida

### IV-2-3- Le mouvement de la population

La ville d'Ain Beida, dont sa naissance ne dépasse pas 175 ans, sa population est en majorité totale urbaine. Malgré son classement administratif inférieur, elle a connu de fort mouvement de la population venant en dehors de la ville notamment celles de l'Est algérien (Souk Ahras, Guelma, Khenchela, ...), ce mouvement s'effectue essentiellement au niveau du centre ville, car il est doté d'une localisation stratégique matérialisé par une bonne accessibilité, il est le nœud de la ville, et de la disponibilité des équipements et des services. Ceci a augmenté la fréquentation et la polarisation des flux, de la population résidente ainsi que celles migrantes, pour satisfaire leurs besoins en matière d'emploi et de commerce, pour profiter des services administratifs, financiers et éducatifs<sup>16</sup>.

D'après ce qui a été élaboré précédemment, nous pouvons retenir que le regroupement de ces équipements de nature diverse ( culturels, administratifs, éducatifs et sanitaires) et des activités multiples ( commerciales, artisanales, ...) assurant des prestations des services divers ainsi que la présence d'habitations résidentielles et des espaces de rencontre permettant les échanges sociaux dans le centre, tous ces paramètres ont fait du centre un lieu d'interaction, de dynamique et d'ambiance. A ces caractéristiques, s'ajoute l'aspect symbolique caractérisé par la présence de monuments historiques qui remonte à l'époque coloniale (l'église et les deux bordjs), de plus sa situation stratégique matérialisée par une bonne accessibilité. Autant de facteurs ont permis au centre ville d'être un lieu de centralité par excellence.

Cette situation a fait du centre un nœud d'attraction et de convergence des flux et devant l'état gênant de la circulation, provoquée par l'incapacité du réseau routier à répondre aux flux motorisés qui ne cessent d'augmenter de jour en jour ainsi que la présence massive des activités commerciales au profit des activités résidentielles, ceci a encouragé de profondes mutations au niveau du centre ville.

### IV- 3 : Le centre ville d'Ain Beida, un espace colonial en pleines mutations spatio-fonctionnelles

#### IV-3-1- Situation et cadre juridique de l'espace colonial

En Algérie, le bâti colonial occupe une part importante dans l'espace urbain. Après l'indépendance, ce parc immobilier colonial a été transféré pour devenir une propriété algérienne. Une grande partie de ces édifices se sont libérés pour devenir des « biens vacants », d'autres se trouvent occuper par une population soit d'origine urbaine ou rurale. Suite à une loi dite : « cession de biens de

<sup>16</sup> SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida

l'Etat », cette dernière a changé le statut de la propriété du public au privé et a conduit, cela a engendré de multiples conséquences : dégradation et détérioration de son cadre bâti. Ceci est le fait d'un exode massif des ruraux à la veille de l'indépendance qui est très impressionnant. Comme la population algérienne est considérée étrangère de ce type du bâti, une population avec des traditions et des coutumes différentes de celles d'une population européenne, ce qui a mis ce dernier face à de multiples mutations dans le but de réapproprié cet espace. En 1967, une ordonnance n°67/281 a été mis en place, elle définit les bases de la politique de protection et de mise en valeur du patrimoine monumental national, cependant cette loi ne fait aucune référence au legs colonial. « *Le bâti colonial n'est plus considéré comme bien culturel représentant un intérêt national du point de vue de l'histoire, de l'art ou de l'archéologie* ». A noter aussi que cette loi incite les propriétaires de ces édifices coloniaux d'interrompre toute opération d'entretien et de restauration et à espérer que ces biens tombent en ruine. Ajoutons que dans plusieurs villes, de nombreuses opérations de démolition ont été effectuées sur ces locaux coloniaux car des derniers sont synonymes de plaies de l'histoire coloniale. Toutes ces considérations ont mis ce bâti colonial face à de graves mutations jusque la promulgation d'une nouvelle loi en 1998 relative à la protection du patrimoine culturel en Algérie. Cependant, après 1998, le patrimoine colonial est reconnu comme présentant un intérêt national<sup>17</sup>.

### Photo n°19-20: dégradation du bâti dans le centre ville



Source : l'auteur 2014

<sup>17</sup> RDJEM Sandra. 2011, « **La mutation spatio-fonctionnel d'un quartier résidentiel colonial, cas du quartier Sidi Mabrouk** », mémoire de magistère, département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED Mentouri Constantine p. 29

Nous pouvons constater d'après cette illustration que la récupération du bâti colonial après l'indépendance par la population algérienne n'a pas été sans conséquences négatives. Le manque d'entretien de ce bâti et l'absence de la mise en valeur, par des opérations de protection et de sauvegarde, ont mené ce dernier à de profondes transformations et changements dont sa grande partie s'est trouvée en état de vétusté et de dégradation, chose qui a encouragé et facilité sa mutation et par conséquent son délabrement dont la crise des centres. Donc le facteur politique, de la part de l'Etat, assume une grande responsabilité dans l'état actuel dont le bâti colonial faire face.

### IV-3-2- Les aspects de la mutation du centre ville d'Ain Beida

Tout le monde peut aujourd'hui constater que le bâti colonial se trouve en état de dégradation provoqué essentiellement d'une part, par la politique de l'Etat envers le legs colonial (manque d'entretien), et d'autre part, par le « *laisser aller* » des habitants. Cet état de vétusté est le résultat de diverses formes et à différents degrés d'interventions et qu'on pourrait les résumer en deux types de transformations :

#### IV-3-2-1- Les transformations d'usage

Ce type de transformations signifie le changement de la fonction d'un lieu pour avoir une nouvelle fonction autre que la fonction d'origine<sup>18</sup>.

Le centre ville d'Ain Beida a connu ces mutations depuis la fin des années 1980, cela a été le résultat de l'expansion de l'activité commerciale et artisanale et qui a coïncidé avec l'adoption d'une nouvelle politique par l'Etat algérien à travers l'économie de marché. Depuis jusqu'à ce jour là, de grandes opérations de transformation ont été survenues particulièrement au niveau du centre colonial vue sa situation géographique stratégique en tant que cœur vital de la ville. Une grande majorité des quartiers du noyau colonial de la ville d'Ain Beida avaient un cachet résidentiel. Ces quartiers ont subi et ne cessent de subir de mutations impressionnantes. Cela est le fait de la multiplication des petits commerces, et la création d'édifices à caractère commercial, aux rez-de-chaussée des immeubles tel que : les agences immobilières, librairies, épiceries, d'une part, et d'autre part à caractère administratif tel que : bureaux d'études, des cabinets de médecins, de dentistes et d'avocats qui ont substitués les logements<sup>19</sup> (photo 21-22).

<sup>18</sup> RDJEM Sandra. op cit p. 31

<sup>19</sup> SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida

Photo n°21-22: des mutations en cours dans le centre ville



Des mutations fonctionnelles terminées et d'autres sont en cours :  
Reconversion des maisons à des locaux commerciaux et des services

Source : l'auteur 2014

Photo n°23-24: nouveaux édifices, résultat d'une mutation spatio-fonctionnelle



Source : l'auteur 2014

#### IV-3-2-2- Les transformations physiques

Ce type de transformations concerne la modification de l'état physique d'une construction sans changement de la fonction initiale, il s'agit ici d'une démolition totale ou partielle d'un immeuble, en le reconstruisant pour répondre à de nouveaux besoins. Au centre ville d'Ain Beida, ce type de transformation a pour but le changement de la situation physique de la construction pour un but de rénovation tout en s'appropriant l'espace vécu. La rénovation ici, comme

exemple, concerne les édifices qui se trouvent en état de dégradation, cela par sa démolition totale puis sa reconstruction, ou partielle par la démolition de cloisons en vue d'un agrandissement ou restriction de la surface de certains espaces<sup>20</sup> (photo 25).

Photo n°25: des mutations spatio-fonctionnelles en cours



Source : l'auteur 2014

A noter que ces transformations ont connu ces dernières décennies de grands bouleversements, entraînant une dégradation et une altération du cadre bâti colonial classé comme patrimoine architectural, surtout avec l'absence d'une politique juridique de gestion visant la sauvegarde de ces espaces.

Quelles soient physiques ou fonctionnelles, ces transformations et mutations importantes ont eu des implications conséquentes. Non seulement sur le cadre physique du bâti qui ne cesse de se dégrader, à cause du manque d'entretien, mais aussi, et surtout sur la vie sociale des habitants qui se retrouvent face à des situations dans lesquelles ils se sentent mal à l'aise, pollution, bruit, congestion, ... chose qui les poussent à quitter le centre en s'orientant vers la périphérie.

### **IV-3-3- Les facteurs stimulant la mutation du centre ville**

#### **IV-3-3-1- Les facteurs du site**

- **La situation géographique :**

Le centre ville d'Ain Beida se bénéficie d'une situation stratégique par rapport au territoire communal, il occupe une place centrale géométriquement, cette situation lui a permis d'avoir une bonne accessibilité du fait du croisement de deux axes principaux : RN n°10 et RN n° 80, et d'un ensemble de carrefours

---

<sup>20</sup> SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida

permettant un bon repérage du site notamment pour les arrivants en dehors de la ville ainsi que pour les habitants de la ville. Cette situation semble être un facteur moteur permettant l'installation massive des activités de commerce et de service et cela au profit des fonctions résidentielles après les différentes mutations survenues, car le bon rendement du commerce dépend essentiellement de sa localisation<sup>21</sup>.

- **La forme urbaine :**

La morphologie du tissu urbain du centre ville bénéficie d'un plan en damier, ce dernier par son trame viaire et parcellaire offre une certaine clarté et une certaine lisibilité dans la lecture de l'image urbaine du centre. Ces deux facteurs ont été le résultat de la concentration et de la prolifération massive des commerces car ils facilitent leur repérage<sup>22</sup>.

### IV-3-3-2- Les facteurs sociaux

- **Le problème d'héritage**

Le problème d'héritage se considère comme facteur important qui incite les habitants à vendre leurs maisons. A Ain Beida, selon des données du POS, 21,3% des édifices du centre ville sont exploités par les héritiers ce qui les mènent généralement à quitter leurs logements en les vendant. Ceci explique les transformations de ces constructions après leur achat de la part des nouveaux acquéreurs, parce que ces constructions vont être évidemment reconverties souvent à un usage commercial ou pour fournir des services de diverse nature<sup>23</sup>.

*« Quand ce problème se pose, la vente de la construction a souvent lieu, entraînant du coup la mutation »*<sup>24</sup>.

- **L'augmentation du nombre des ménages :**

L'augmentation du nombre des ménages semble être un facteur favorisant la mutation, il incite les habitants à des transformations physiques de leurs maisons, il s'agit ici d'une transformation en R+1, R+2, ... dans le but d'agrandir la maison pour satisfaire les besoins en espace de la nouvelle famille élargie<sup>25</sup>.

### IV-3-3-3- Les facteurs économiques

- **La hausse des valeurs immobilières du centre :**

Par sa situation stratégique dans l'ensemble du territoire communal, le centre ville d'Ain Beida se considère comme le seul endroit où les valeurs

---

<sup>21</sup> SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida

<sup>22</sup> RDJEM Sandra, op cit p. 31

<sup>23</sup> SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida

<sup>24</sup> RDJEM Sandra, op cit p. 31

<sup>25</sup> *Ibid*

immobilières représentent des niveaux maximums comparant avec celles des autres quartiers de la ville. Ce qui a accentué et encouragé cette augmentation des prix du sol dans le centre est la concentration massive des activités commerciales et de services, là où le rendement est très élevé, chose qui pousse les gens à entraîner de fortes mutations sur le bâti, soit avec des transformations partielles des logements en occupant le R.D.C par le commerce et les niveaux supérieurs servent à la résidence, soit par un changement total de la fonction résidentielle à une fonction commerciale et aller habiter à la périphérie<sup>26</sup>.

A ce stade, nous pouvons retenir que nombreux sont les facteurs qui ont mené à la mutation du centre qui sont à la fois d'ordre politique, social et notamment le facteur économique qui intervient avec force dans ce changement car l'introduction massive des commerces et des services ont renforcé largement la centralité ancienne, en lui donnant plus de dynamique et d'ambiance urbaine. Cependant cela a eu un impact négatif qui se traduit par la reconversion de la fonction initiale des centres, la fonction résidentielle, à une fonction nouvelle soutenue essentiellement par les services et les activités commerciales. Ce qui a mené par conséquent au dépeuplement des centres.

### Conclusion

Face aux différentes mutations survenues sur le centre qui tendent à changer progressivement son paysage en tant qu'héritage colonial, le centre ville d'Ain Beida se trouve aujourd'hui confronté à de multiples conflits sur tous les aspects : fonctionnels, physiques et sociaux. Ce centre disposant autrefois d'une fonction résidentielle initiale, aujourd'hui cette fonction est reconvertie vers de nouvelles fonctions tertiaires dominantes soutenues par la diversification et la multiplication des activités commerciales et de service. Ces mutations ont été le résultat de facteurs divers qui sont à la fois d'ordre social, politique et économique. Ce dernier facteur a eu sans doute un impact sur la modification du fonctionnement urbain et sur la forme spatiale de la ville à la fois. A Ain Beida, malgré toutes ces mutations et avec toutes les conséquences négatives engendrées, le noyau colonial demeure toujours le centre principal de la ville. Au contraire, les différentes dynamiques provoquées à la fois par l'introduction massive des commerces et des services ont renforcé le rôle centre ville. Cependant ce phénomène a eu un impact direct notamment sur l'idéologie du mode de vie des habitants « **Quitter le centre et aller chercher la périphérie** », voire un dépeuplement du centre, ce dernier ne cesse aujourd'hui de se vider de leurs habitants. Il y a eu donc naissance de nouvelles formes spatiales

---

<sup>26</sup> RDJEM Sandra. op cit p. 45

constituées par les périphéries qui au fur et à mesure de leur évolution sont devenues des centralités. Il reste maintenant très intéressant sur le processus de production de ces dernières. Ça ce qu'on va l'aborder dans le chapitre suivant.

**Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes**

**Introduction**

Comme nous avons vu dans les chapitres précédents, nombreux sont les facteurs contribuant à la formation des périphéries à savoir sociaux, économiques et politiques. La croissance démographique, engendrant l'augmentation des ménages, les migrations de la population, à travers l'exode rural ainsi que les migrations résidentielles au sein de la ville, les différentes mutations du centre ville provoquant le dépeuplement de ce dernier et sa tertiairisation. Tous ces facteurs ont mené à l'émergence de nouvelles centralités pouvant concurrencer celle ancienne, dont l'objectif de ce chapitre selon lequel nous allons procéder d'abord à une brève illustration nous permettant de connaître le processus selon lequel naissent les périphéries de la ville d'Ain Beida, puis nous allons exposer les différentes stratégies et mécanismes pouvant transformer ces périphéries à des centralités, pour en finir avec une analyse de l'hierarchie de ces centralités à travers des critères de mesure et d'évaluation.

**V- 1 : Les périphéries urbaines de la ville d'Ain Beida**

**V-1-1- Naissance des périphéries urbaines de la ville d'Ain Beida**

La ville d'Ain Beida a connu de fortes extensions urbaines de sorte que son périmètre urbain se trouve presque confondu à celui communal. Nombreux sont les facteurs qui ont mené à ce constat. Comme il a été présenté précédemment dans le 1<sup>er</sup> chapitre de la partie théorique. En plus de sa croissance démographique naturelle d'une part, l'exode rural d'autre part a participé dans son extension spatiale telle qu'il est mentionné dans le 1<sup>er</sup> chapitre de cette partie.

Après l'indépendance, de forts mouvements des algériens ont été effectués vers les villes dans le but d'acquérir les logements abandonnés par la population européenne. Ce phénomène a été flagrant dans les grandes villes et dans les villes moyennes dont la ville d'Ain Beida fait exemple. Ce déplacement vers les zones urbaines est le fait de l'amélioration des conditions sociales : offre d'emploi, de logements et d'équipements offrant des services multiples. Depuis 1954, la ville d'Ain Beida témoigne de fortes migrations de la population rurale, ces dernières ont été programmées par l'autorité coloniale. A la veille de l'indépendance, ces migrations se sont accentuées et cette population migratoire

a occupé les logements laissés vacants suite au départ de la population coloniale<sup>1</sup>.

A ce facteur de migration, s'ajoute aussi le déplacement résidentiel de la population du centre vers la périphérie de la ville, une volonté de vivre loin de la ville et de ses nuisances. Ce centre se trouve en état de dégradation et de vétusté de son cadre bâti, chose qui a encouragé son dépeuplement laissant place à sa tertiairisation par la prolifération des commerces et des services de nature diverse. Ce déplacement a été effectué pour un motif de recherche d'une certaine qualité du cadre de vie. A noter aussi que ce déplacement résidentiel a été effectué notamment grâce à l'amélioration et à la généralisation des transports motorisés (véhicules et transport en commun) et des infrastructures routières.

De ce fait, l'extension de la ville a donné naissance à plusieurs couronnes formées essentiellement par un ensemble de 11 secteurs, tel qu'il est illustré dans la carte n°3, comme suit :

- **La zone centrale** : le noyau colonial (1<sup>ère</sup> tranche du centre ville)
- **La zone péricentrale** : la cité Murienne, la cité Zaouia, la cité Hadj Amara, la cité Moustakbal
- **La zone périphérique** : la cité Salem, la cité Kahina, la cité Saiidi Djemoui, la cité le Grand Aurès, la cité Harakta, la cité Petite El-Beida.

### V-1-2- Un bref aperçu sur les différents secteurs de la ville d'Ain Beida

- **La couronne centrale**

- \*Le noyau colonial :

- La création de ce secteur date de l'époque coloniale, situé au croisement des deux voies principales : RN 10 et RN 80, bénéficiant d'une bonne accessibilité. Il représente le noyau de la ville comme centre principal, regroupant les principaux équipements administratifs et il concentre les principales activités commerciales et de service.

- **La couronne péricentrale**

- \*La cité Murienne :

- Ce secteur se trouve implanter dans la couronne péricentrale au sud du noyau colonial, dont sa date de création revient à l'époque colonial, après la création du noyau colonial, bénéficiant aussi d'une meilleure accessibilité. Il regroupe un nombre important d'équipements, de locaux de commerce et de service.

- \*La cité Zaouia :

- Ce secteur, de sa part, se situe dans la couronne péricentrale au Sud-est de la ville par rapport au centre ville, sa création date de l'époque de 1900 à 1950,

---

<sup>1</sup>BEN DADDA Toufik, 2007, op cit p : 33

caractérisé par la concentration de commerce et certains types d'équipements et une précarité d'une partie de son réseau routier.

### • La couronne périphérique

#### \*La cité Hadj Amara :

Située au Nord-est du centre de la ville, dans la couronne périphérique, sa création remonte à l'époque après 1950.

#### \*La cité Saïdi Djemoui :

La création de ce secteur date de l'époque de l'après guerre de libération, souffre d'une précarité de son réseau routier ainsi que son appauvrissement en matière d'équipements de base.

#### \*La cité Salem :

Située au Nord de la ville, constituée essentiellement d'habitat individuel et dépourvue d'équipements de base, sa création date des années 1990.

#### \*La cité Kahina :

Située dans la partie Est de la ville, constituée d'habitat individuel, sa création date des années 1990, il se bénéficie du service du transport collectif.

#### \*La cité le Grand Aurès :

Située dans la partie Sud-est de la ville, constituée d'habitat individuel et collectif, sa création date des années 1990, bénéficiant d'un service du transport collectif.

#### \*La cité Harakta :

Située dans la partie Sud, constituée d'habitat individuel et collectif, dépourvue d'équipements.

#### \*La cité Moustakbal :

Située dans la partie Nord-ouest de la ville, constituée d'habitat individuel et collectif, il se bénéficie du service du transport collectif et jouie d'un nombre important d'équipements.

#### \* La cité Petite Beida :

Située dans la partie Nord de la ville, constituée d'habitat individuel et collectif, il souffre d'une précarité de son réseau routier.

### **V-1-3- Apparition de nouvelles centralités périphériques de la ville d'Ain Beida**

Comme il est indiqué précédemment, l'extension de la ville a donné naissance à plusieurs couronnes réparties sur la ville sous forme d'un ensemble de 11 secteurs. Ces secteurs au départ de leur formation n'ont constitué que de simples périphéries marginalisées sous forme des cités résidentielles dont une part de ces habitants est le résultat d'un relogement par les autorités, ces

habitants résidant initialement dans des bidonvilles situés essentiellement au pied de Djebel Bouakouz et d'autres sur les terrains Laskri Cherif et carrière Dominique. Dans le but de la résorption de cet habitat précaire, la ville a bénéficié de plusieurs projets de développement, le résultat est le lancement des programmes de logements qui ont donné naissance à plusieurs secteurs dont les lotissements : Harakta, Moustakbal, Salem, Petite El-Beida, ...

Au fur et à mesure de leur évolution ces secteurs commencent à s'imposer comme de véritables zones laissant derrière lui l'aspect de la marginalisation et elles se trouvent alors intégrer et insérer progressivement dans l'ensemble de l'agglomération. Ceci est le fait de plusieurs stratégies et opérations qui ont été adoptées par l'Etat dans le but d'améliorer le cadre de vie de ces zones périphériques, nommées zones dortoirs, en leur donnant une certaine dynamique. Ces zones périphériques ont été dotées au départ par l'implantation de certains services et d'équipements de première nécessité : écoles, salle de soins, petits commerces, ... pour répondre aux besoins quotidiens. A ce temps là, ces zones périphériques ont pris le statut de simples polarités. Dans un deuxième temps, ces zones voient la naissance d'autres types de commerce et d'équipements jusqu'à ce qu'elles deviennent dotées d'une certaine diversité et une certaine spécialisation des fonctions et de services, pouvant attirer des flux même en dehors de leur territoire, leur permettant de se classer comme de nouvelles centralités. A noter qu'un paramètre important a favorisé l'implantation des équipements et de service est celui de l'accessibilité de part l'amélioration du réseau routier, ce dernier permet par conséquent de substituer la centralité à la polarité.

### **V- 2 : Analyse de la hiérarchie des centralités : centralité ancienne/centralités émergentes**

Le développement des périphéries urbaines de part la spécialisation et la diversité de leurs fonctions et services sont devenues des centralités. Ces périphéries ont été le territoire d'implantation de la population fuyant du centre ville, d'une part. D'autre part, elles sont le fait de la migration rurale laissant place à l'implantation des activités commerciales et de service. Le centre ville se trouve alors se spécialiser, voire son tertiairisation. Nous pouvons aussi dire que certaines fonctions et activités se sont déplacées vers les périphéries (notamment les grands équipements) donnant naissance à de nouvelles centralités, et d'autres périphéries se trouvent bénéficier de leur proximité du centre ville pour prendre le statut de centralité, voire l'émergence de nouvelles centralités périphériques.

Comme nous avons indiqué dans le 1<sup>er</sup> chapitre de cette partie, que le secteur dominant dans la ville d'Ain Beida est le secteur tertiaire : commerce et service.

Dans ce qui suit, nous allons procéder à une analyse de ces nouvelles centralités qui peuvent ou non concurrencer celle ancienne, tout en procédant à ces deux critères de mesure et d'évaluation dont : le poids commercial et le niveau d'équipement. Deux paramètres selon lesquels nous allons opter pour l'analyse de l'hierarchie de ces centralités dans les différents secteurs de la ville d'Ain Beida.

### V-2-1- Analyse des hiérarchies des nouvelles centralités à travers le facteur du commerce :

L'analyse des nouvelles centralités émergentes dans la ville d'Ain Beida par le biais du facteur commercial nécessite une étude détaillée de la structure commerciale de la ville, ceci à travers plusieurs indices dans le but de pouvoir mesurer son poids et son rôle dans la création et la fabrication de ces nouvelles centralités.

Selon les statistiques fournies par la direction du commerce de la wilaya d'Oum El-Bouaghi, la ville d'Ain Beida estime 4340 personnes dotées d'un registre de commerce répartis sur différents secteurs tel qu'il est présenté dans le tableau suivant<sup>2</sup>.

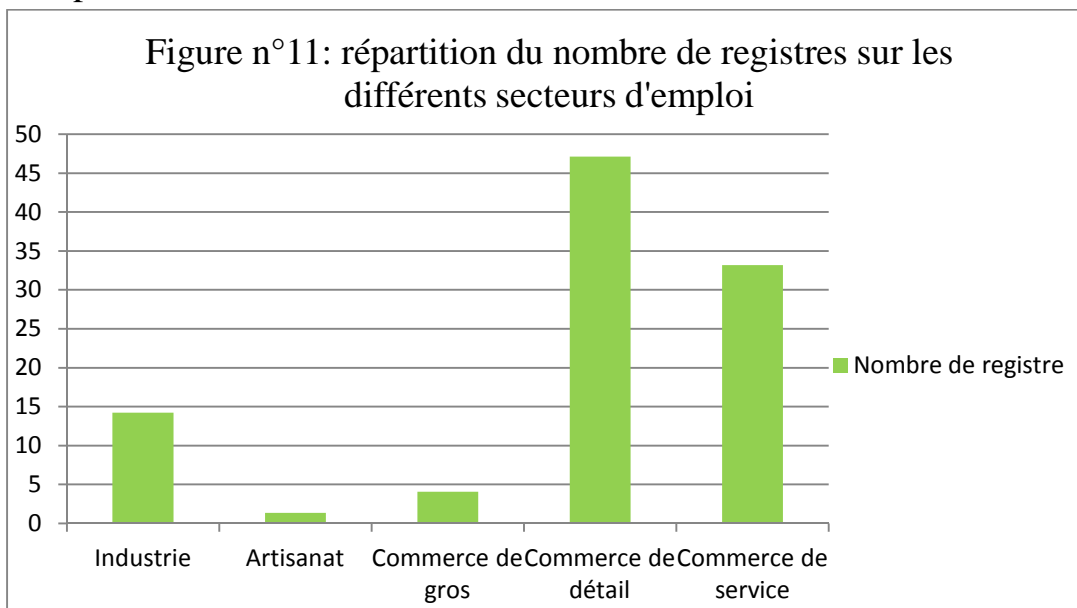
Tableau 9: répartition du nombre des registres de commerce sur les différents secteurs d'emploi

Secteurs	Industrie	Artisanat	Commerce de gros	Commerce de détail	Commerce de service
Nombre de registres	617	59	177	2046	1440
Pourcentage %	14,21%	1,35%	4,07%	47,14%	33,17%

Source : POS

<sup>2</sup> Direction de commerce de la wilaya d'Oum El-Bouaghi. 2013

Figure n°11: répartition du nombre de registres sur les différents secteurs d'emploi



Source : POS

Cette figure illustre une forte dominance du commerce de détail et du commerce de service avec des taux de 47,14% et 33,17%. Par contre le secteur industriel représente 14,21%, le secteur du commerce en gros avec 4,07%, le secteur de l'artisanat avec 1,35%.

Nous pouvons donc constater que le commerce de détail et de service sont les deux secteurs les plus répondus dans la ville sur lesquels nous allons baser pour mesurer la hiérarchie des nouvelles centralités émergentes et les relations qu'elles entretiennent-elles avec la centralité ancienne (figure 11).

L'évaluation du poids commercial de la ville à travers les différents secteurs d'étude nécessite l'analyse de la structure commerciale à travers plusieurs indices : la densité commerciale, la force d'attraction commerciale, la diversité et la spécialisation du commerce.

#### **V-2-1-1- Analyse du poids commercial à travers l'indice de la densité commerciale :**

Dans ce qui suit, nous allons exposer la répartition des locaux commerciaux ainsi que la densité commerciale sur les 11 secteurs, tel qu'il montré dans le tableau ci-après. La densité commerciale se mesure par la division du nombre des locaux commerciaux du secteur par la superficie du secteur.

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

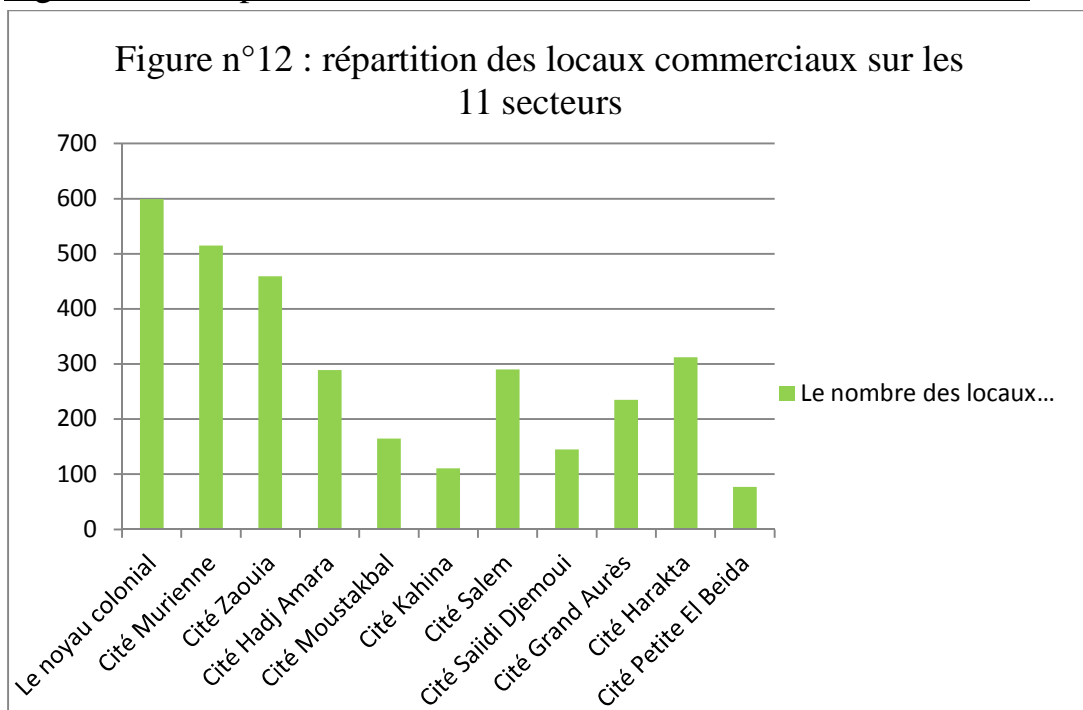
Tableau 10: répartition des locaux commerciaux et de la densité commerciale sur les différents secteurs

N° secteur	Identification du secteur	Nombre des locaux commerciaux	Superficie en hectare	Densité commerciale
1	Centre ville : noyau colonial (1 <sup>ère</sup> tranche)	599	27,29	21.95
2	Cité Murienne (2 <sup>ème</sup> tranche du centre ville)	515	37,60	13.69
3	Cité Zaouia	459	33,71	13.61
4	Cité Hadj Amara	289	35,66	8.10
5	Cité El Moustakbal	165	151,16	1.09
6	Cité El Kahina	111	114,71	0.96
7	Cité Salem	290	73,81	3.93
8	Cité Saïdi Djemoui	145	39,93	3.63
9	Cité Grand Aurès	235	219,42	1.07
10	Cité Harakta	312	269,12	1.15
11	Cité Petite El Beida	77	199,45	0.38
<b>Total</b>		3197	1201,85	2.66

Source : direction de commerce

Les deux graphes suivants traduisent la répartition des locaux commerciaux et des densités commerciales sur les 11 secteurs.

Figure n°12 : répartition des locaux commerciaux sur les 11 secteurs



Source : direction du commerce

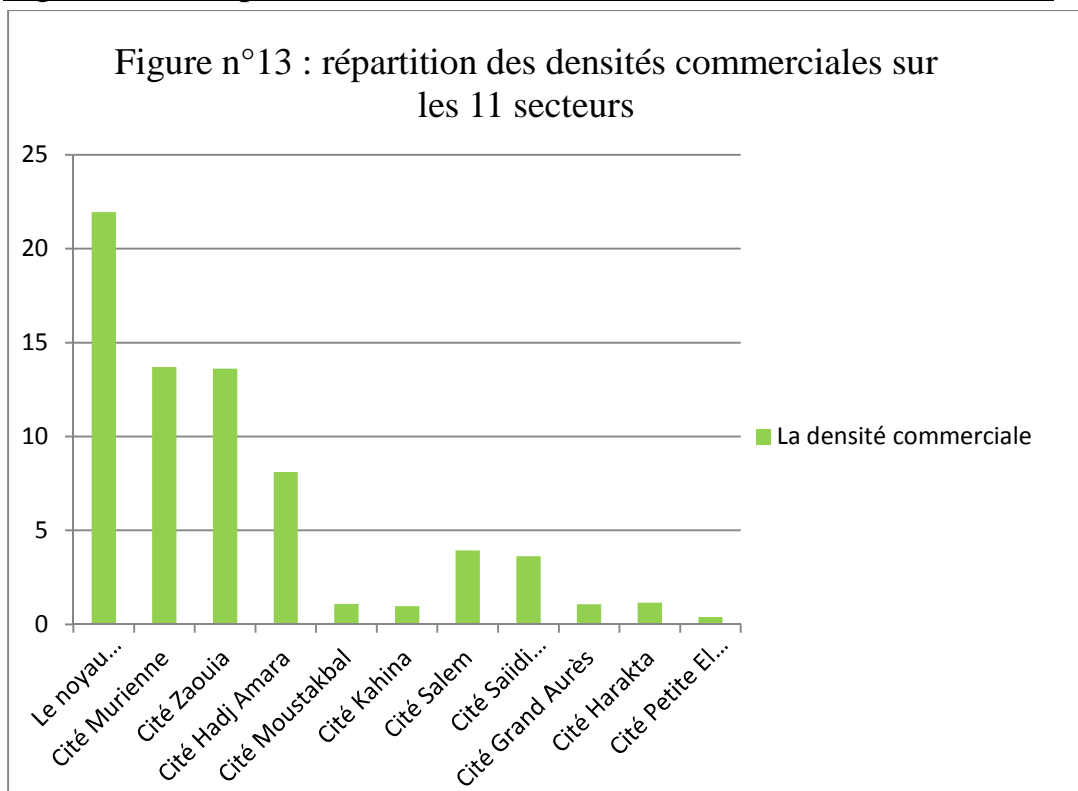
Cette figure montre que :

- Le secteur **le noyau colonial dans la couronne centrale** représente la grande part du nombre des locaux commerciaux avec 18,73%.
- En 2<sup>ème</sup> niveau, le secteur **la cité Murienne** et le secteur **la cité Zaouia** suivit de **la cité Hadj Amara** et **la cité Moustakbal** dans la couronne **péricentrale**, ils représentent les taux successifs suivants : 16,10%, 14,35%, 9,03%, 5,16%.
- Les secteurs : **la cité Salem, Cité Harakta**, dans la couronne périphérique représente des taux plus élevés que les secteurs Hadj Amara et Moustakbal dans la couronne péricentrale, avec 9,75%, 9,07%.
- Les secteurs : **Cité Saïdi Djemoui, Cité El Kahina**, et la **Cité petite El Beida**, dans la couronne périphérique viennent en 4<sup>ème</sup> niveau, avec les taux suivants : 4,53%, 3,47%, 2,40%.

Ces statistiques nous permettent de constater qu'en s'éloignant du centre ville, passant par la couronne péricentrale puis par la couronne périphérique, le nombre des locaux commerciaux diminue successivement, à l'exception de la cité Salem et Harakta (figure 12).

La figure 13 illustre la répartition des densités commerciales sur les 11 secteurs.

Figure n°13 : répartition des densités commerciales sur les 11 secteurs



Source : direction du commerce

Cette figure montre que :

- Le secteur 1 (**le noyau colonial**) représente la densité la plus élevée avec 21,95, quoique sa superficie soit la plus réduite en comparant avec les superficies des autres secteurs.
- Le secteur 3 (**la cité Zaouia**), 8 (**la cité Murienne**) et 6 (**Cité Hadj**) viennent en 2<sup>ème</sup> position, avec des densités moyennes suivantes : 13,61 13,69 et 8,10, cela est du notamment à leur localisation tout proche du centre ville.
- Le secteur 2 (**la cité Salem**) et 5 (**La cité Saiidi Djemoui**) viennent en 3<sup>ème</sup> position, avec des densités faibles suivantes : 3,93, 3,63.
- Les secteurs 4 (**Cité El Kahina**), 7 (**Cité le grand Aurès**), 9 (**Cité Harakta**), 10 (**Cité El Moustakbal**), 11 (**Cité petite El Beida**), quoiqu'ils représentent des superficies très élevés, ils sont dotés d'une densité commerciale très faible qui varie entre 0,38 et 1,07, en raison de leur situation géographique au sein de la périphérie (figure 13).

Ce qu'on peut retenir à travers l'analyse de la densité commerciale dans les différents secteurs de l'aire d'étude c'est que la situation géographique du secteur par rapport au centre ville influe directement sur le taux de la densité commerciale, alors que la superficie n'a aucun impact dans la détermination de la densité commerciale, donc en s'éloignant du centre la densité commerciale se réduit.

Donc la densité commerciale la plus élevée réside dans la partie centrale (centre ville), péricentrale puis dans la partie périphérique.

### V-2-1-2- Analyse du poids commercial à travers l'indice de la diversité commerciale :

L'indice de la diversité commerciale joue un rôle important dans l'attraction des flux, il augmente le poids commercial du secteur. Car l'absence ou le manque de certains produits dans un secteur pousse les gens à se déplacer et se converger vers d'autres secteurs pour satisfaire leur besoins. Il est un critère de mesure et d'évaluation sur lequel dépend la création des centralités.

Le secteur commercial se classifie en 3 catégories :

- Le commerce net : produits alimentaires, vêtements et équipement.
- Le commerce artisanal : l'orfèvrerie, la couture, la menuiserie, la soudure, ....
- Le commerce de service : les cabinets de médecins, les bureaux d'avocat, les bureaux d'architecture, les restaurants, les cafétérias, ....

Le tableau suivant montre la répartition des trois catégories sur les différents secteurs de la ville.

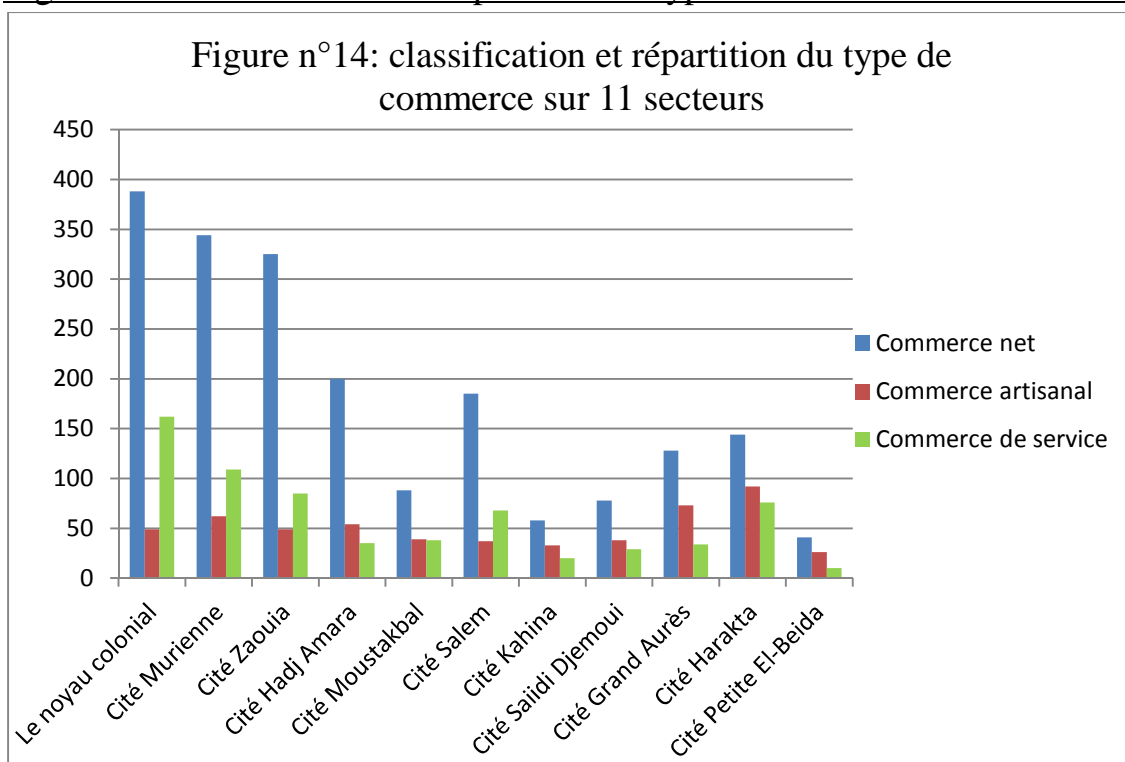
## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

Tableau 11: classification et répartition du type de commerce sur les 11 secteurs

N° secteur	Identification du secteur	Classification des commerces			Total
		Commerce net	Commerce artisanal	Commerce de service	
1	Centre ville : noyau colonial (1 <sup>ère</sup> tranche)	388	49	162	599
2	Cité Murienne (2 <sup>ème</sup> tranche du centre ville)	344	62	109	515
3	Cité Zaouia	325	49	85	459
4	Cité Hadj Amara	200	54	35	289
5	Cité El Moustakbal	88	39	38	165
6	Cité Salem	185	37	68	290
7	Cité El Kahina	58	33	20	111
8	Cité Saïdi Djemoui	78	38	29	145
9	Cité Grand Aurès	128	73	34	235
10	Cité Harakta	144	92	76	312
11	Cité petite El Beida	41	26	10	77
<b>Total</b>		<b>1979</b>	<b>552</b>	<b>665</b>	<b>3197</b>

La figure ci-après traduit les données du tableau ci-dessus.

Figure n°14: classification et répartition du type de commerce sur 11 secteurs



Source : direction du commerce

Cette figure nous permet de constater que :

- **Le commerce net** : le noyau colonial représente la grande part du point de vue ce type de commerce. En 2<sup>ème</sup> position les secteurs la cité Murienne et la cité Zaouia successivement, suivis des secteurs : Salem, Hadj Amara, Harakta, le Grand Aurès, Moustakbal, Saïdi Djemoui, Kahina et petite El-Beida.
- Pour ce qui est du **commerce artisanal** : la cité Harakta représente la grande part, puis le Grand Aurès, la cité Murienne, et la cité Hadj Amara en 2<sup>ème</sup> position, le noyau colonial+la cité Zaouia en 3<sup>ème</sup> position.
- **Le commerce de service** à son tour représente la grande part dans les secteurs suivants : le noyau colonial, Murienne et la cité Zaouia en 1<sup>ère</sup> position. Les secteurs : Harakta, Salem, Moustakbal, Kahina, Saïdi Djemoui, Hadj Amara, le Grand Aurès et la cité petite El-Beida sont classés en 2<sup>ème</sup> position.

Pour résumer, nous pouvons dire que le commerce net et le commerce de service représente les taux maximum dans les secteurs centraux et péri-centraux, en s'orientant vers la périphérie ce taux se réduit progressivement du fait du manque d'accessibilité et de la précarité du réseau routier dans certains secteurs, ce qui rend que la fréquentation et l'attractivité des secteurs centraux et péri-centraux revient à ce type de commerce de part sa diversité (commerce net+commerce de service). Cette diversité est liée effectivement à la situation géographique centrale en raison de la bonne accessibilité et du bon repérage de ces secteurs.

Le centre ville (le noyau colonial+la cité Murienne) sert comme référence de fréquentation pour la population de la ville ainsi que pour celle en dehors de la ville. Alors que la cité Zaouia se trouve fréquenter par les quartiers périphériques avoisinants de ce secteur.

Alors que le commerce artisanal se réside dans les secteurs périphériques avec des taux plus élevés que dans ceux centraux, car ce type de commerce exige de grandes surfaces pour s'installer. Donc le commerce artisanal constitue le seul facteur d'attraction des secteurs périphériques, ce qui rend que ce paramètre réduit l'attractivité vers ces secteurs en raison du manque de la diversité.

A noter aussi que les secteurs périphériques quoiqu'ils représentent une certaine diversité, cette dernière est limitée dans la fourniture des produits et des besoins quotidiens des habitants, mais avec des taux très réduits malgré que certains de ces secteurs représentent des taux plus élevés de populations tel est le cas de : la cité Hadj Amara, la cité Harakta et la cité petite El-Beida (figure 14).

### V-2-1-3- Analyse du poids commercial à travers l'indice de la force d'attraction commerciale :

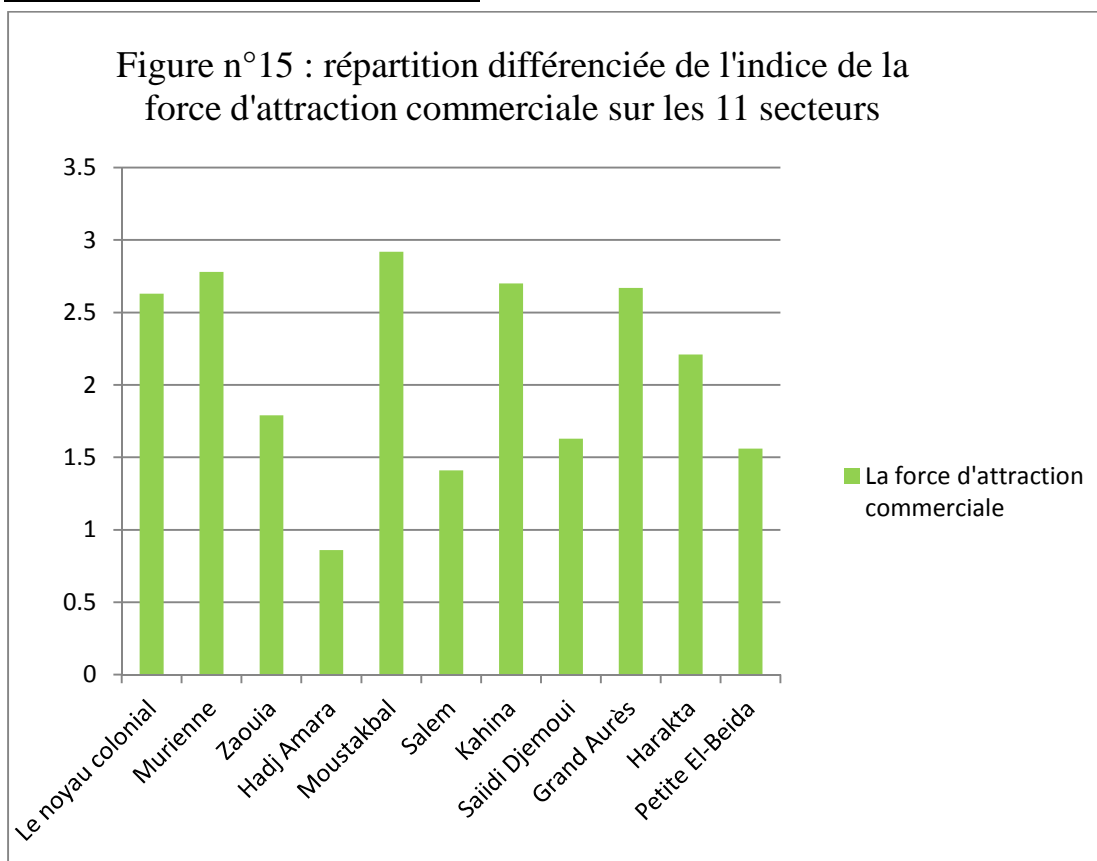
Cet indice se calcule comme suit : le nombre des locaux commerciaux non-alimentaires divisé par le nombre des locaux commerciaux alimentaires.

Tableau 12: répartition des locaux commerciaux des produits alimentaires et des produits non-alimentaires

N° secteur	Identification du secteur	Les locaux commerciaux		Indice de force d'attraction commerciale
		Produits non-alimentaires	Produits alimentaires	
1	Centre ville : noyau colonial (1 <sup>ère</sup> tranche)	434	165	2,63
2	Cité Murienne (2 <sup>ème</sup> tranche du centre ville)	379	136	2,78
3	Cité Zaouia	295	164	1,79
4	Cité Hadj Amara	134	155	0,86
5	Cité El Moustakbal	123	42	2,92
6	Cité Salem	170	120	1,41
7	Cité El Kahina	81	30	2,70
8	Cité Saïdi Djemoui	90	55	1,63
9	Cité Grand Aurès	171	64	2,67
10	Cité Harakta	215	97	2,21
11	Cité petite El Beida	47	30	1,56
<b>Total</b>		2139	1058	2,02

La figure n°15 suivant traduit les données présentées dans le tableau ci-dessus.

Figure n°15 : répartition différenciée de l'indice de la force d'attraction commerciale sur les 11 secteurs



Source : direction du commerce

La figure ci-dessus nous permet de distinguer que :

- Les secteurs dont la force d'attraction est élevée : constitués essentiellement par : le noyau colonial représentant le centre ville, la cité Murienne et la Cité Moustakbal dans la couronne péricentrale, Cité Kahina, Cité le Grand Aurès, situées dans la couronne périphérique. L'attraction du centre ville est du essentiellement à son diversité par le commerce de service et le commerce net (meubles, vêtements, ...). Les secteurs périphériques dont la force d'attraction est élevée s'expliquent par la spécialisation du commerce : le commerce artisanal par l'augmentation des locaux des produits non-alimentaires qui ne se trouvent pas dans le centre et qui nécessitent de grandes surfaces tel que les locaux de la menuiserie, de soudure, de la mécanique, de vente des pièces détachées, de vente des matériaux de constructions, .... Ce qui signifie que ces secteurs connaissent de forts mouvements de dynamique commerciale et d'attraction des flux en dehors même de ces secteurs.
- En 2<sup>ème</sup> position, les secteurs : Zaouia, Salem, Saiidi Djemoui, Harakta et petite El-Beida avec des taux moyens, ces secteurs sont destinés pour répondre aux besoins de leurs habitants ou pour les habitants des secteurs proches ou avoisinants.

- Le secteur Hadj Amara ne représente aucune attraction du fait que le nombre des locaux des produits alimentaires est plus grand que ceux des produits non-alimentaires, car le premier type de produits ne provoque aucune attraction parce qu'ils sont disponibles dans tous les secteurs (figure 15).

Ce qu'on peut retenir ici est que la situation du secteur dans la ville n'est pas le seul facteur de son attraction, car plusieurs secteurs périphériques (Cité Kahina, Cité le Grand Aurès, Cité Moustakbal) ont constaté une force d'attraction élevée plus que celle dans un secteur péricentral (Zaouia). Au contraire, c'est la diversité et la spécialisation du commerce dans le secteur qui assure son attractivité.

### V-2-1-4- L'hierarchie des centralités à travers le facteur commercial :

D'après ce qui a été présenté précédemment, nous avons poursuivi une série d'indices pour analyser la structure commerciale des différents secteurs de l'aire d'étude pour pouvoir mesurer et déterminer le poids commercial de chaque secteur et par conséquent classer ces secteurs selon son degré d'attractivité commerciale, ce paramètre a permis à plusieurs secteurs de se doter d'un statut de centralité commerciale.

Dans ce qui suit, un tableau récapitulatif des différents indices dans les différents secteurs de la ville.

Tableau 13: les indices mesurant le poids commercial dans les différents secteurs

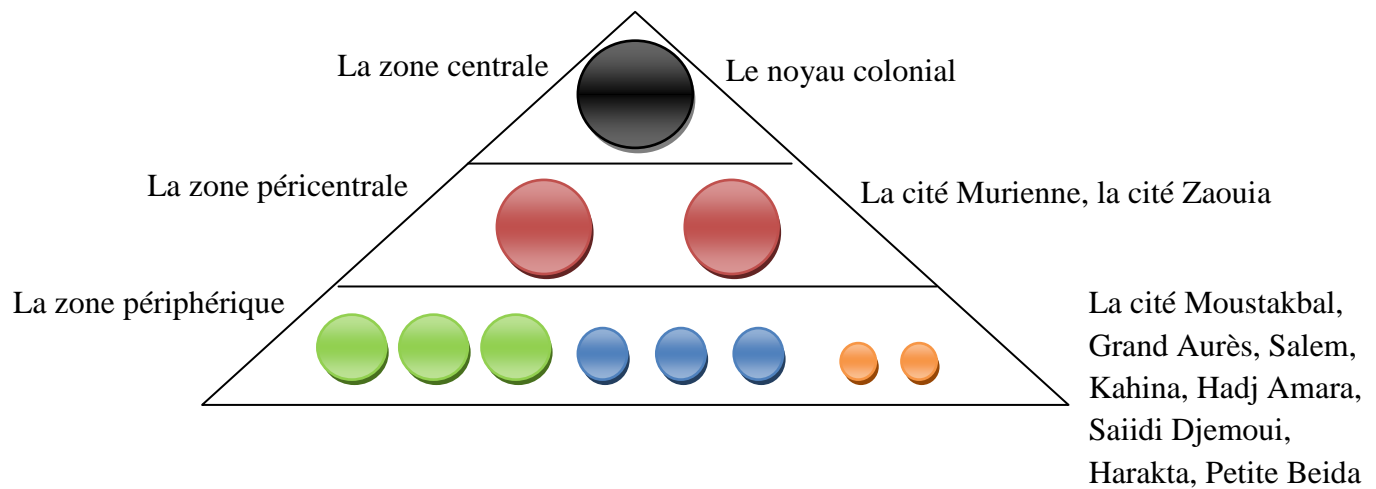
Les indices Les secteurs	La densité commerciale	La diversité commerciale	L'attraction commerciale
Centre ville : noyau colonial (1 <sup>ère</sup> tranche)	+	+	+
Cité Murienne (2 <sup>ème</sup> tranche du centre ville)	+/-	+	+
Cité Zaouia	+/-	+	+/-
Cité Hadj Amara	-	+/-	-
Cité El Moustakbal	-	-	+
Cité Salem	-	+/-	+/-
Cité El Kahina	-	-	+
Cité Saïdi Djemoui	-	-	+/-
Cité Grand Aurès	-	+/-	+
Cité Harakta	-	+/-	+/-
Cité petite El Beida	-	-	-
Légende :	+ indice fort	+/- indice moyen	- indice faible

Source : l'étudiante 2014

Les données établies dans le tableau ci-dessus sont traduites par la figure n°16.

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

Figure n°16 : hiérarchie des secteurs selon le facteur de la centralité commerciale



Source : l'étudiante 2014

La figure ci-dessus et la carte n°4 traduisent les données du tableau récapitulatif illustrant le poids commercial des différents secteurs de la ville. L'évaluation de ce poids commercial a été basée sur un ensemble d'indices tel qu'il est montré dans le tableau.

Le noyau colonial (ancien centre), la cité Murienne, la cité Zaouia successivement dominant le reste des secteurs avec des niveaux différents. Le noyau colonial s'est classé le premier du part son poids commercial et son degré d'attractivité, il représente à la fois : le nombre le plus grand des locaux commerciaux, de la densité commerciale ainsi que d'une grande diversité particulièrement par le commerce net et le commerce de service ce qui lui a permis de se doter d'une forte attraction commerciale. Ceci est le fait de sa localisation comme centre historique de la ville, car ce dernier se bénéficie d'une bonne accessibilité lui permettant une forte fréquentation et de fort mouvement de flux de la part de la population résidante ainsi que aqsxcelle venant en dehors de la ville.

En 2<sup>ème</sup> position, la cité Murienne et la cité Zaouia, dans la couronne péricentrale, profitent de leur proximité du centre pour atteindre un certain niveau important d'attraction commerciale, ces deux secteurs servent de référence de la part des habitants résidents des secteurs avoisinants quant à la fréquentation. Cette grande fréquentation de la population à ces trois secteurs crée par conséquent de forts mouvements et dynamiques formant de nouvelles centralités appelées « centralités commerciales ».

Pour ce qui est des secteurs périphériques, certains notamment : le Grand Aurès, Salem, Kahina, Moustakbal leurs attraction est due essentiellement au commerce artisanal en plus de leurs localisation sur les voies principales RN 10 et RN 80.

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

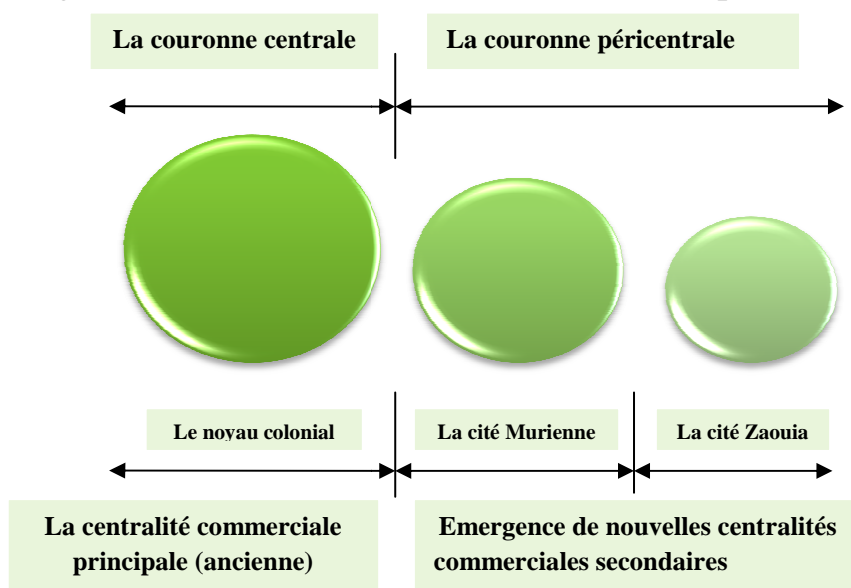
Le reste des secteurs : Harakta, Saiidi Djemoui, Hadj Amara et petite El-Beida ne provoquent aucune attraction commerciale en raison de leurs situations aux périphéries limitrophes de la ville, ils se limitent à satisfaire les besoins quotidiens de leurs habitants.

Donc le noyau colonial constitué par le secteur central représente le plus grand poids commercial dans la ville, suivi en 2<sup>ème</sup> position par la cité Murienne et la cité Zaouia dans la couronne péricentrale, pour venir en 3<sup>ème</sup> position certains secteurs périphériques tel que : le Grand Aurès, Kahina spécialisés dans un type de commerce qui est le commerce artisanal (figure 16).

Donc les trois secteurs représentant un fort indice d'attraction commerciale sont constitués par : le noyau colonial qui occupe la 1<sup>ère</sup> position, suivi de la cité Murienne en 2<sup>ème</sup> position et la cité Zaouia en 3<sup>ème</sup> position formant des centralités de type commercial : en s'orientant vers la périphérie, l'attraction commerciale diminue progressivement (figure 17).

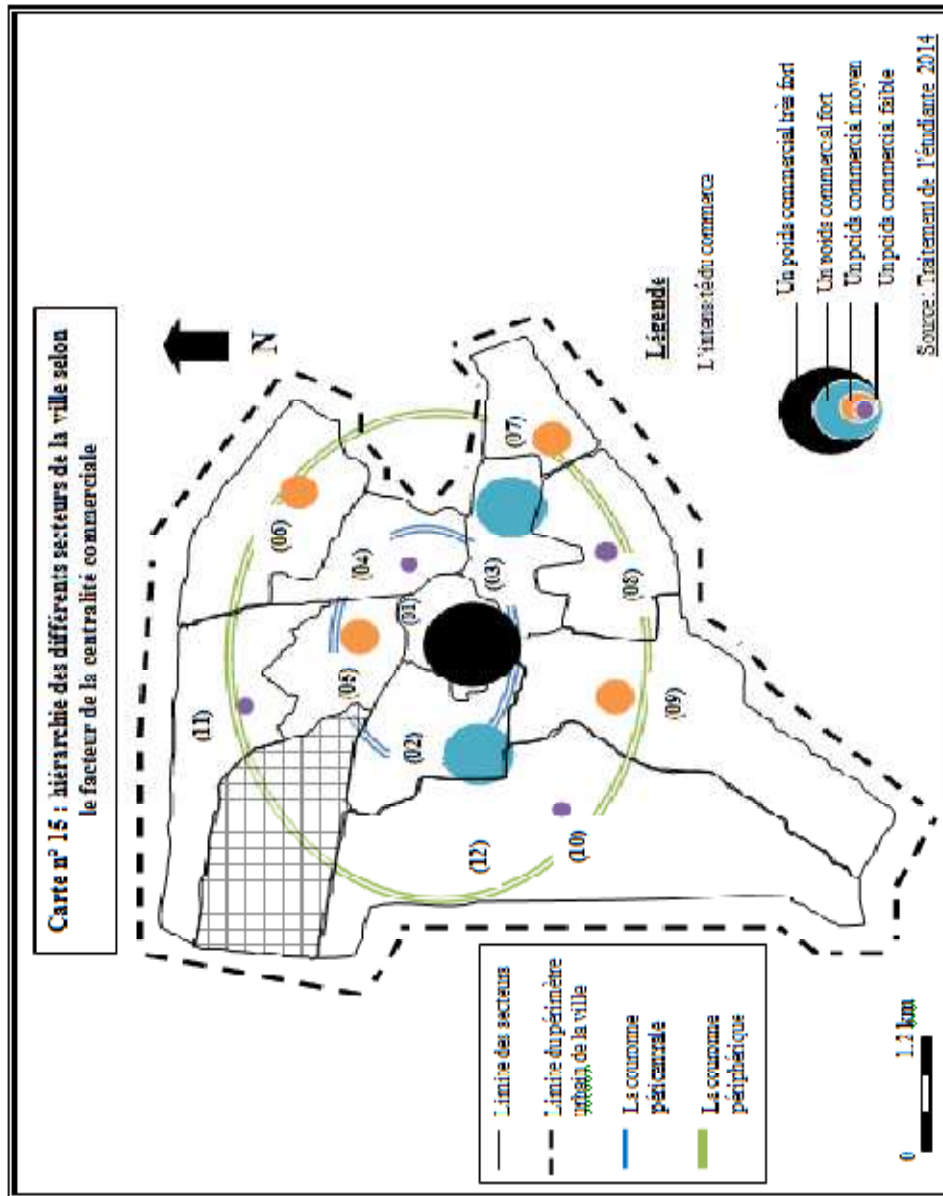
La figure ci-dessous représente l'hierarchie de ces centralités commerciales comme suit :

Figure 17 : classement des centralités selon le poids commercial



Source : l'étudiante 2014

La carte n° 14 ci-dessous illustre la hiérarchie des centralités à travers le poids commercial.



### V-2-2- Analyse des hiérarchies des nouvelles centralités à travers le facteur des équipements :

L'analyse des nouvelles centralités émergentes dans la ville d'Ain Beida par le biais du facteur équipements de service nécessite une étude détaillée de la structure des équipements de la ville de part sa diversité et son intensité ainsi que sa répartition sur l'ensemble des 11 secteurs (nombre et variété) dans le but de pouvoir mesurer son poids et son rôle dans la création et la fabrication de ces nouvelles centralités.

A noter que la répartition des équipements à travers l'espace de la ville joue un rôle très important dans la création d'une dynamique de part l'attraction des habitants pour satisfaire leurs désirs. Car une fois cette répartition a été déséquilibrée dans une ville, elle crée une convergence des flux vers une zone déterminée au profit d'autres zones. Cela permet par conséquent qu'une zone se spécialise dans une/des fonction (s) précise (s) et participe donc à la formation de certaines centralités spécialisées dites « centralités d'équipements ».

Dans ce qui suit, nous allons élaborer un bref aperçu concernant la variété des équipements dans les différents secteurs de la ville qui sont résumés comme suit :

- **Les équipements éducatifs** : constitués essentiellement par les écoles primaires, les établissements moyens, les lycées, les centres de formation, les pôles universitaires.
- **Les équipements sportifs et de loisir** : constitués par les salles de sport, les stades, les centres culturels, les cinémas, les maisons de jeune, les jardins, les placettes publics, ...
- **Les équipements administratifs et économiques** : constitués par les différents sièges de l'APC, de la daïra, les subdivisions des directions wilayales, les postes, les sièges de la sécurité (la sureté, la gendarmerie, ...), les banques, les agences commerciales, les stations de transports, ...
- **Les équipements sanitaires** : constitués par les hôpitaux, les salles de soins, les polycliniques, ...
- **Les équipements religieux** : constitués par les mosquées, les zaouias, ...

Le tableau suivant montre la répartition de ces équipements sur les différents secteurs de la ville.

Les tableaux suivants résument la distribution de ces équipements dans chacun des secteurs étudiés.

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

### • Le noyau colonial :

Tableau 14: les différents équipements du noyau colonial

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Ibn Badis -Annexe école Ibn Badis -Ecole Loucif Mbarka -Ecole Kanouni Tayebb -Ecole Chikaoui Saadane
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Jardin 1 <sup>er</sup> Novembre -Placette des martyrs -Salle cinéma Nasr -Salle de théâtre -Eglise -Salle des fêtes
<b>Administratifs et économiques</b>	-Siège de commune -Siège de daïra -La tribune -La gendarmerie -La prison -Assurance -Forêt -Subdivision des travaux publics -Agence d'Air Algérie -Siège des impôts - Agence de téléphone Nedjma -Poste+ Algérie Telecom - CNEP -BNA -6 sièges des partis et organisations
<b>Sanitaires</b>	-Salle de soin
<b>Religieux</b>	-La mosquée Atik -Mosquée Abi Dhar Ghifari -Mosquée Badr -2 Zaouias -3 Moussalah

Source : DLEP

Le tableau ci-dessus désigne que le noyau colonial bénéficie d'une diversité d'équipements à savoir les équipements de proximité : éducatifs, sanitaires, religieux et de loisir, notamment le jardin 1<sup>er</sup> Novembre et la placette publique qui servent des lieux de rencontre et d'échange social non seulement par les habitants du secteur mais aussi par tous les habitants de la ville. Ces équipements sont destinés à desservir les besoins quotidiens des habitants ainsi que ceux administratifs et économiques dont leur rayon d'influence dépasse celui de la ville (la tribune, la daïra, ...), ce qui explique les fortes dynamiques traduites par les pratiques quotidiennes des habitants résidents et même ceux venant en dehors de la ville, ceci est en raison de l'accessibilité fournie au niveau du centre ce qui rend par conséquent que la fréquentation à ces équipements soit forte (tableau 14).

### • La cité Salem :

Tableau 15: les différents équipements de la cité Salem

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Lycée Zinai+Assma -CEM Ahmed Ben Moussa -CEM Belkadhi -Ecoles : Marouani Youssef +Boukakra Bouzid +Tamrabet Ali +Amokrane Mokhtar + Saiidi Ali
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Salle polyvalente -Salle de sport -Maison de jeune -Stade -Hôtel -Salle de fêtes
<b>Administratifs et économiques</b>	-La banque BADR + Annexe APC + Agence de téléphone Djezzy + Poste + Subdivision ADE

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

<b>Sanitaires</b>	-Salle de soin
<b>Religieux</b>	-2 Mosquées -Zaouia

Source : DLEP

Le tableau ci-dessus illustre que la cité Salem regroupe un ensemble d'équipements de proximité tel que les équipements éducatifs, sanitaires, religieux, ... dans le but est de répondre aux besoins quotidiens de ses habitants, il se bénéficie d'un ensemble d'équipements sportifs et de loisir, chose qui n'est pas présent dans le noyau colonial ce qui renforce la fréquentation par les habitants des autres secteurs (tableau 15).

### • **La cité Zaouia :**

Tableau 16: les différents équipements de la cité Zaouia

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Boughalem –Centre de formation –Ecole paramédicale
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Stade –Piscine –Jardin public –Placette publique
<b>Administratifs et économiques</b>	-Agence Mobilis – BNA – BDL – Siège de croissant rouge -Subdivision ADE
<b>Sanitaires</b>	-Maternité –EPSP Chikaoui Saadane –Centre de dialyse
<b>Religieux</b>	-Mosquée Okba Ben Nafih –Mosquée Omar Ben Khatab –Zaouia

Source : DLEP

La cité Zaouia de sa part, quoiqu'elle souffre d'un manque en matière d'équipements de proximité, son implantation et sa position à proximité du centre ville lui a permis de se profiter des services manquants, ce qui pousse les habitants de ce secteur à s'orienter vers le noyau colonial pour satisfaire leurs besoins (tableau 16 ).

### • **La cité Kahina :**

Tableau 17: les différents équipements de la cité Kahina

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Zrara Sabti –CEM Hamimi –Lycée Hihi Yamine
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Salle de sport
<b>Administratifs et économiques</b>	-2 gares routières –Château d'eau –Salle des fêtes
<b>Sanitaires</b>	
<b>Religieux</b>	-Mosquée –Moussalah –2 cimetières

Source : DLEP

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

La cité Kahina est caractérisée par son appauvrissement en matière d'équipements notamment ceux sportifs, de loisir, administratifs, économiques et sanitaires, ce qui engendre donc une migration de la population vers d'autres secteurs avoisinants ou lointains généralement vers la cité Zaouia et/ou le noyau colonial pour profiter de la rareté de services au niveau de ce secteur périphérique. Cependant leurs déplacement vers les autres secteurs est assuré par la disponibilité des lignes de transport collectif (tableau 17).

### • La cité Saiidi Djemoui :

Tableau 18: les différents équipements de la cité Saiidi Djemoui

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Djabar Masbah –Ecole Zemouchi Said - Ecole
<b>Sportifs et de loisir</b>	_____
<b>Administratifs et économiques</b>	_____
<b>Sanitaires</b>	_____
<b>Religieux</b>	-2 mosquées -Moussalah

Source : DLEP

Le tableau ci-dessus montre un grand appauvrissement en matière d'équipements de proximité tel que : sportifs, de loisir, administratifs, économiques et sanitaires à l'exception de quelques équipements éducatifs (notamment des écoles primaires) et religieux (mosquée et moussalah) ce qui pousse les gens de ce secteur à se déplacer vers les secteurs avoisinants (Safari, Zaouia et le noyau colonial) pour satisfaire leur désirs. Ce qui a accentué de plus son appauvrissement, est l'absence des lignes de transport collectif permettant sa liaison avec le reste des secteurs de la ville, pour cela il est mis à l'écart, voire sa marginalisation (tableau 18).

### • La cité Hadj Amara :

Tableau 19: les différents équipements de la cité Hadj Amara

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Hamoudi Said –Ecole Chorfi Said -3 écoles
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Maison de jeune
<b>Administratifs et économiques</b>	-2 annexes APC – Siège de sureté
<b>Sanitaires</b>	_____
<b>Religieux</b>	-Mosquée Bilal –Mosquée Chikh Ibrahim -3 moussalah

Source : DLEP

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

Le secteur de Safari souffre d'une absence totale des équipements sportifs et sanitaires, à l'exception des équipements éducatifs, administratifs, économiques et religieux qui sont en nombre et en genre très limité. Ce qui cause par conséquent des migrations vers d'autres secteurs pour satisfaire leurs besoins.

A noter aussi que ce secteur périphérique souffre d'une certaine marginalisation provoquée par l'absence des lignes de transport collectif (tableau 19).

### • La cité le Grand Aurès :

Tableau 20: les différents équipements de la cité le Grand Aurès

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Mohamed Kamel –Ecole Ben Dadda –Ecole Saighi -CEM Hadjaj –CEM Ibn Rochd –Lycée Boukafa -Centre de formation –Ecole privé des langues et de comptabilité
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Bibliothèque –Stade –Espace vert
<b>Administratifs et économiques</b>	-Abattoir –Siège OPGI –Subdivision de gestion et d'organisation immobilière
<b>Sanitaires</b>	-Hopital Zardani –Salle de soin –Centre des handicapés
<b>Religieux</b>	-Mosquée Lazhar –Mosquée Djadid –Moussalah -Cimetière

Source : DLEP

Comme certains secteurs dont nous avons déjà abordé (Hadj Amara, Saiidi Djemoui, ...), le secteur le Grand Aurès à son tour se bénéficie d'une variété d'équipements caractérisés dans leur majorité par le type d'équipements de proximité, à l'exception des équipements sanitaires dont l'hôpital Zardani Saleh dont leur aire d'influence dépasse les limites du secteur pour servir toute la ville. Les équipements de ce secteur sont limités en nombre et en genre comparant avec les secteurs centraux, dont ils sont caractérisés par une diversité d'équipements. Ceci explique le déplacement de la population vers les secteurs centraux pour satisfaire leur besoins, cependant leur déplacement est facile grâce à l'accessibilité fournie par la disponibilité du réseau de transport (tableau 20).

### • La cité Murienne :

Tableau 21: les différents équipements de la cité Murienne

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-3 écoles primaires –CEM Kouchari –CEM Fadhli –CEM Kouadria –Crèche d'enfants
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Jardin Tigre noir –Salle de sport privé –Salle de

	sport de proximité -3 salles de fêtes
<b>Administratifs et économiques</b>	-Subdivision des impôts –Cadastre –Domaine –Siège police communal –Siège d'assurance sociale –Subdivision de commerce –Annexe postale –Subdivision de l'agriculture –Hotel Sidi Ibrahim –Château d'eau –CCLS –Gare routière
<b>Sanitaires</b>	-EPSP –2 cliniques privés –Centre des handicapés
<b>Religieux</b>	-Mosquée Khadidja –Mosquée -4 Moussalah –Complexe islamique -Cimetière

Source : DLEP

La cité Murienne, tel qu'il est illustré dans le tableau 3, se bénéficie d'une grande diversité d'équipements : éducatifs, sportifs, administratifs, économiques, sanitaires et religieux, dont certains de ces équipements se sont considérés comme des équipements de proximité (les mosquées, les écoles, la salle de sport) destinés à servir la population du secteur, d'autres leur aire d'influence dépasse les limites du secteur (les subdivision des impôts, siège d'assurance sociale, de commerce, de l'agriculture,...). Ceci explique une forte dynamique du secteur traduite par une grande fréquentation des habitants du secteur et les habitants de la ville (tableau 21).

• **La cité Harakta :**

Tableau 22: les différents équipements de la cité Harakta

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole primaire –Ecole Boukaffa Madjid –Ecole Ben Boudriou -Ecole Hana –Ecole Ahram –CEM Saidi Djemoui -CEM Zrara -CEM Belalmi –Lycée Braknia –Cité résidentielle universitaire
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Salle des fêtes –Salle de sport
<b>Administratifs et économiques</b>	-Sureté urbaine –Subdivision d'emploi –Subdivision SONELGAZ –Station polyvalente
<b>Sanitaires</b>	-Salle de soin
<b>Religieux</b>	-3 mosquées -2 moussalah

Source : DLEP

La cité Harakta regroupe un ensemble d'équipements de proximité à savoir : les équipements éducatifs, religieux. Les équipements administratifs et économiques servent seulement les habitants du secteur. Pour ce qui est des équipements sportifs et sanitaires, nous remarquons une absence presque totale. Ce qui est positif pour ce secteur est la disponibilité des services du transport collectif (bus et taxis), chose qui a participé à faciliter le déplacement des habitants vers les autres secteurs. Cette accessibilité est renforcée par la présence de la voie N° 80 et la rocade qui traverse le secteur (tableau 22).

• **La cité Petite Beida :**

Tableau 23: les différents équipements de la cité Petite El Beida

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole Marouani –Ecole Mohamed Cherif –CEM Meziani
<b>Sportifs et de loisir</b>	
<b>Administratifs et économiques</b>	-Siège de police communal –Station polyvalente
<b>Sanitaires</b>	
<b>Religieux</b>	-2 mosquées

Source : DLEP

Ce qui est remarqué dans ce secteur périphérique est un appauvrissement flagrant. On constate une absence totale des équipements sportifs, de loisir et sanitaires ainsi que ceux administratifs et économiques (sauf le siège de la police communale et la station polyvalente). A l'exception de certains équipements de proximité notamment ceux éducatifs et religieux. Cet appauvrissement a mené par conséquent à sa marginalisation accentué notamment par l'absence du service de transport collectif. Ceci pousse les habitants à se diriger vers d'autres secteurs pour garantir leur besoins (tableau 23).

• **La cité Moustakbal :**

Tableau 24: les différents équipements de la cité Moustakbal

Type d'équipements	Equipements
<b>Educatifs</b>	-Ecole primaire Moustakbal –Ecole Kouadria –Ecole Hadj Ali -CEM Moustakbal –CEM Ibn Sina –CEM Antari –Lycée Ababssa –Pole universitaire 3000places pédagogiques
<b>Sportifs et de loisir</b>	-Centre culturel –Salle des fêtes –Bibliothèque –Jardin –Salle polyvalente
<b>Administratifs et économiques</b>	-Sureté de daïra –Protection civile –Sureté urbaine –Organisation des médecins –Subdivision du centre national de mesure juridique –SLEP –Subdivision du tourisme –Subdivision des sociétés PME –Subdivision SONELGAZ –Parc d'APC –CCLS –Gare de taxi –Annexe postale –Subdivision ADE
<b>Sanitaires</b>	-EPSP –Clinique privé
<b>Religieux</b>	-3mosquées –Moussalah -2 cimetières

Source : DLEP

Le secteur Moustakbal rassemble tout les équipements nécessaires pour servir la population du secteur tel que les équipements de proximité (éducatifs, religieux, sanitaires, sportifs et de loisir) ainsi que les équipements qui servent la

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

population de la ville tel que les équipements administratifs et économiques (la sureté, les différentes subdivisions, le centre culturel, le pole universitaire...) dont la majorité de ces équipements se trouve implanter sur les bords de la RN 10 et la RN 80 ce qui facilite l'arrivée à ces équipements.

Cette accessibilité lui a permis de connaitre une grande fréquentation non seulement par les habitants du secteur, mais aussi par ceux des autres secteurs de la ville (tableau 24). Le tableau ci-après récapitule tous les types des équipements dans les différents secteurs.

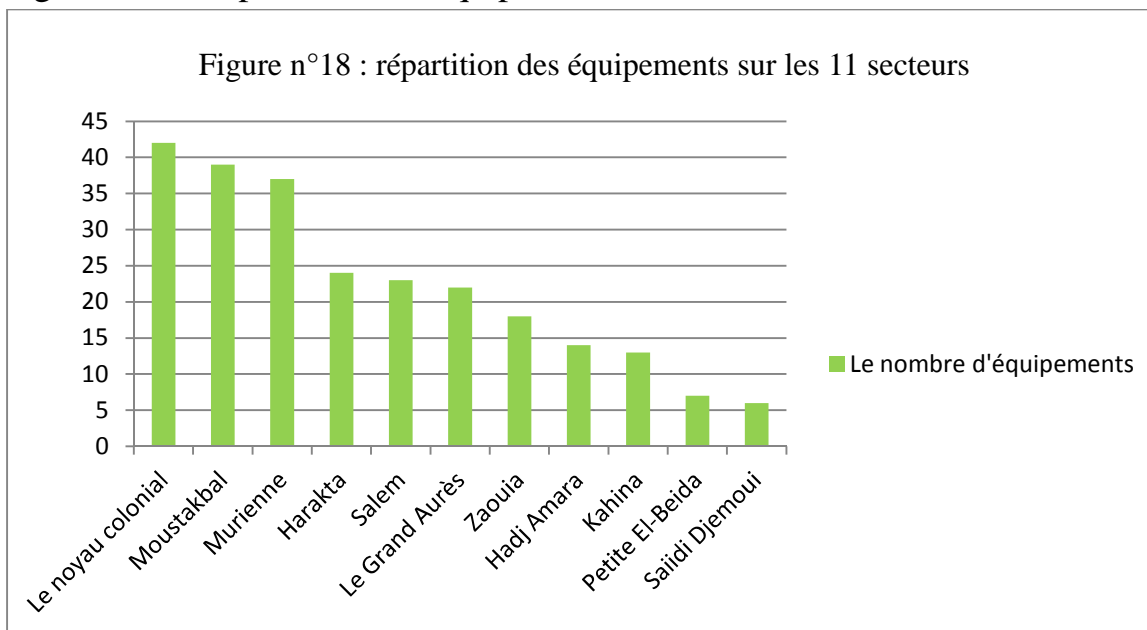
Tableau 25: répartition du type et nombre d'équipements sur les différents secteurs

<b>Les équipements Les secteurs</b>	<b>Educatifs</b>	<b>Sportifs et de loisir</b>	<b>Administratifs Et économiques</b>	<b>Sanitaires</b>	<b>Religieux</b>	<b>Total</b>
<b>1</b>	5	6	22	1	8	42
<b>2</b>	9	5	5	1	3	23
<b>3</b>	3	4	5	3	3	18
<b>4</b>	3	1	5	/	4	13
<b>5</b>	3	/	/	/	3	6
<b>6</b>	5	1	3	/	5	14
<b>7</b>	8	3	4	3	4	22
<b>8</b>	7	7	11	4	8	37
<b>9</b>	10	2	6	1	5	24
<b>10</b>	9	6	16	2	6	39
<b>11</b>	3	/	2	/	2	7

Source : DLEP

Les données établies par le tableau 25 se sont traduites par la figure suivante :

Figure n°18 : répartition des équipements sur les 11 secteurs



Source : DLEP

La figure ci-dessus nous permet de constater que les secteurs : le noyau colonial, la cité Moustakbal et la cité Murienne bénéficient d'une grande diversité d'équipements en raison de la présence d'équipements de nature variée à savoir les équipements de proximité (éducatifs, sportifs, de loisir, ...) destinés à servir la population du secteur ainsi que des équipements dont leur rayon d'influence dépasse celui de la ville (administratifs et économiques), ceci renforce la fréquentation à ces secteurs non seulement par les habitants du secteur mais aussi par les habitants venant en dehors de la ville, et ce qui crée par conséquent de fortes dynamiques formant de nouvelles centralités appelées « centralités d'équipement ». A noter que ce qui a participé de plus à la création de ces nouvelles centralités c'est la disponibilité du réseau routier et donc une bonne accessibilité qui facilite le déplacement de la population.

Les secteurs Harakta, le Grand Aurès, Salem et Zaouia se bénéficient dans leur majorité par la présence d'équipements de proximité, dont la fréquentation à ces secteurs est limitée notamment par les habitants résidents. Pour répondre à leurs besoins, ces habitants se trouvent obligés de se déplacer vers d'autres secteurs avoisinants pour profiter des services offerts au niveau de ces derniers.

Les secteurs Hadj Amara, Kahina, Saiidi Djemoui et Petite El-Beida se caractérisent par un appauvrissement flagrant en matière d'équipements, même ceux classés de proximité, ce qui engendre par conséquent des mouvements de migrations de la population vers d'autres secteurs pour garantir leurs besoins. Ce qui est remarqué aussi au niveau de ces secteurs est qu'ils souffrent d'une certaine marginalisation provoquée par l'absence du service de transport

## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

collectif, à l'exception du secteur kahina quoiqu'il soit doté du transport collectif, il demeure encore appauvri en matière d'équipement (figure 18).

Il apparaît plus important de signaler d'après ce qui a été abordé auparavant que non seulement la situation du secteur qui détermine le niveau d'attraction et de fréquentation, cependant un autre facteur intervient qui est celui de l'accessibilité traduite par l'existence d'un réseau routier en un bon état. Car nous avons pu remarquer que le secteur Moustakbal quoiqu'il soit périphérique, il est doté d'un réseau routier pour cela il se bénéficie d'un nombre important d'équipements et en raison aussi de grandes surfaces disponibles dans la périphérie permettant l'installation d'équipements d'une grande envergure.

Le tableau ci-après récapitule le niveau d'équipement de chacun des secteurs étudiés à savoir des secteurs bien équipés, des secteurs moyennement équipés et d'autres dont leur niveau d'équipement est faible, qui traduit par conséquent sa puissance d'attraction.

Tableau 26: le niveau d'équipement dans les différents secteurs

Le niveau d'équipement	Fort	Moyen	Faible
<b>Les secteurs</b>			
<b>Centre ville : noyau colonial (1<sup>ère</sup> tranche)</b>	+		
<b>Cité Salem</b>		+/-	
<b>Cité Zaouia</b>		+/-	
<b>Cité El Kahina</b>			-
<b>Cité Saïdi Djemoui</b>			-
<b>Cité Hadj Amara</b>			-
<b>Cité Grand Aurès</b>		+/-	
<b>Cité Murienne (2<sup>ème</sup> tranche du centre ville)</b>	+		
<b>Cité Harakta</b>		+/-	
<b>Cité El Moustakbal</b>	+		
<b>Cité petite El Beida</b>			-

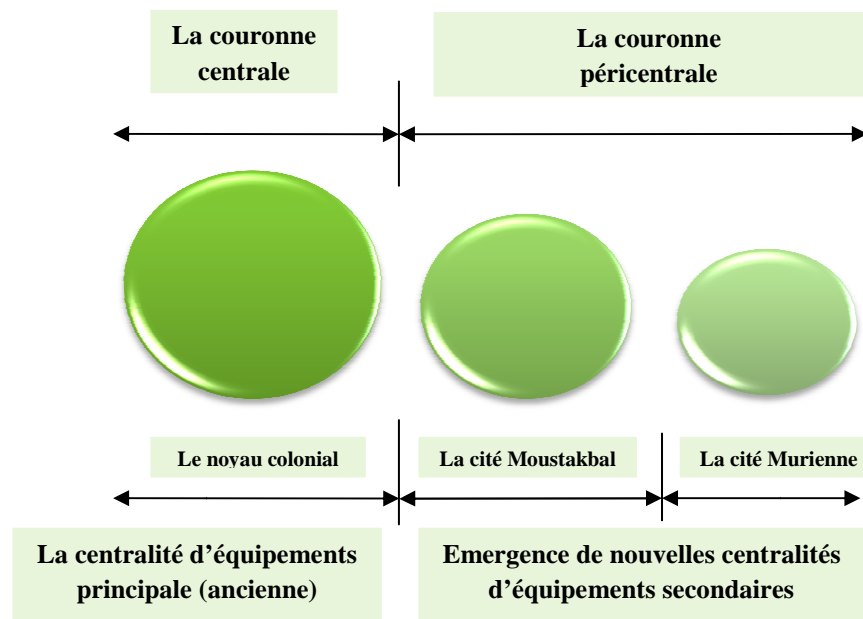
Source : l'étudiante 2014

Donc le noyau colonial représentant le secteur central se classe en 1<sup>ère</sup> position du point de vue attraction de part ses équipements, suivit de la cité Moustakbal représentant un secteur périphérique en 2<sup>ème</sup> position, puis la cité Murienne en 3<sup>ème</sup> position (figure 19).

La figure ci-dessous représente l'hierarchie de ces centralités d'équipements comme suit :

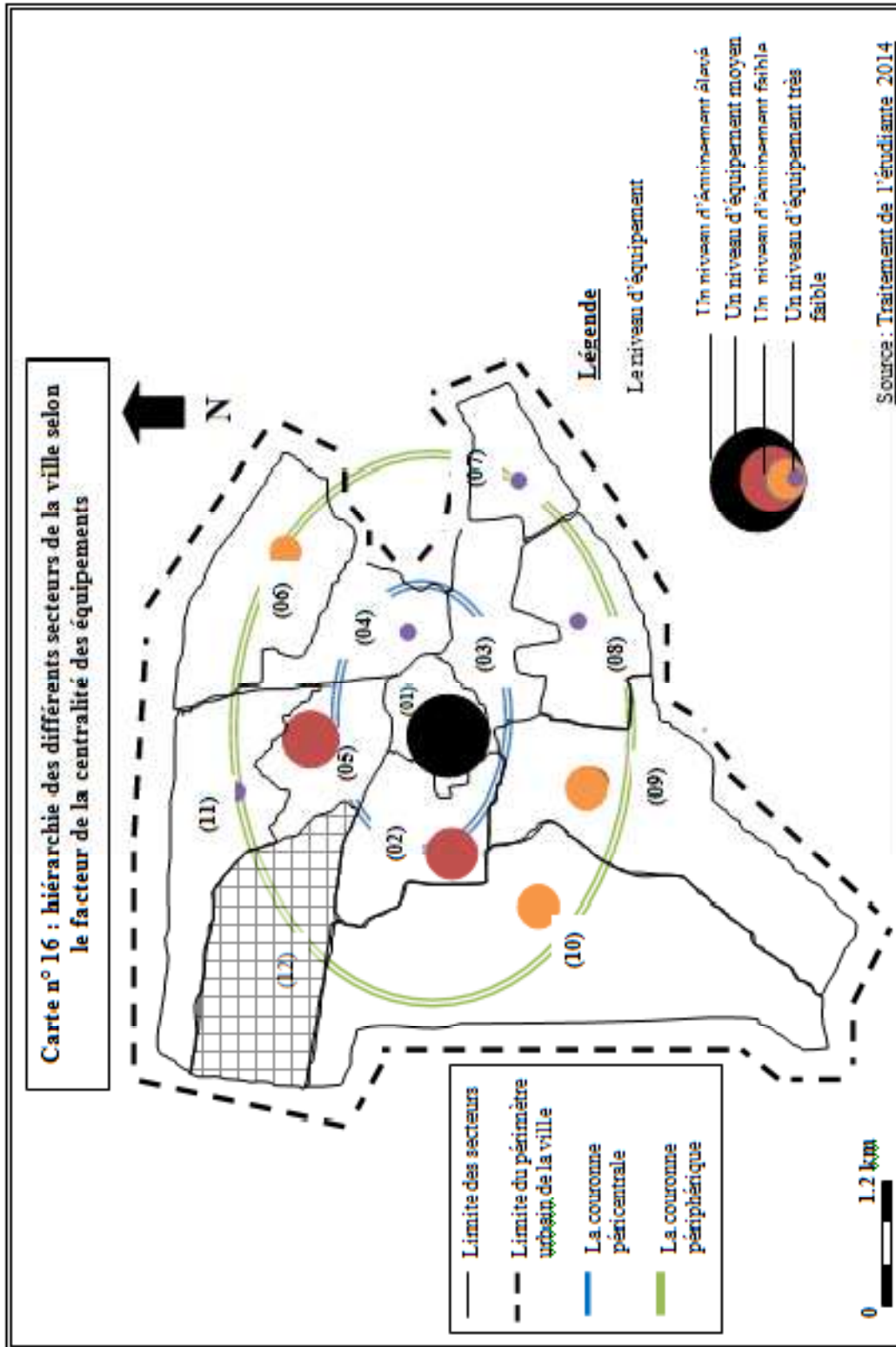
## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

Figure n°19: classement des centralités selon le niveau d'équipement



Source : l'étudiante 2014

La carte n° 15 illustre la hiérarchie des centralités à travers le niveau d'équipement.



**V- 3 : Synthèse d'analyse des nouvelles centralités émergentes**

L'analyse des nouvelles centralités émergentes en comparant avec celle ancienne à travers la combinaison des deux facteurs (commerce et équipements) nous a permis de distinguer une certaine hiérarchie de ces centralités à savoir la centralité principale dominante et celles nouvelles émergentes dont le poids commercial et le niveau d'équipement varie selon plusieurs critères, tel qu'il est mentionné dans le tableau suivant :

Tableau 27: classement des centralités selon le poids commercial et le niveau d'équipement

<b>Le niveau d'équipement</b>	<b>Commerce</b>	<b>Equipements</b>	<b>Classement des centralités (par la combinaison des deux facteurs)</b>
<b>Les secteurs</b>			
<b>Centre ville : noyau colonial (1<sup>ère</sup> tranche)</b>	***	***	1
<b>Cité Murienne (2<sup>ème</sup> tranche du centre ville)</b>	**	*	2
<b>Cité Zaouia</b>	*	/	3
<b>Cité El Moustakbal</b>	/	**	4
<b>Légende :</b>	*** 1 <sup>ère</sup> classe	** 2 <sup>ème</sup> classe	* 3 <sup>ème</sup> classe

Source : l'étudiante 2014

Le tableau ci-dessus nous permet alors de classer les nouvelles centralités émergentes en comparant avec celle ancienne. Pour cela, et d'après ce qui a été abordé précédemment lors de l'analyse des nouvelles centralités émergentes ainsi que celle existante nous pouvons les classer comme suit :

**V-3-1- Une centralité principale :**

Le noyau colonial, constitue l'ancien centre, de part sa situation stratégique dans l'ensemble du tissu urbain de la ville, au croisement des deux axes principaux RN n° 10 et RN n° 80, lui permettant de se doter d'une bonne accessibilité facilitant l'arrivée de la population résidente ainsi que celle venant en dehors de la ville. D'autres facteurs s'ajoutent, le regroupement d'un grand nombre d'équipements de nature diverse et la concentration massive des activités particulièrement celles commerciales et de service. Autrement dit, il crée de forte attraction due essentiellement à son poids commercial d'une part, et d'autre part à son niveau d'équipement, sans oublier la présence, quoiqu'elle soit timide, des espaces de rencontres permettant la communication et les échanges sociaux.

Tel qu'il est déclaré par M. Castells : *«la centralité signifie la combinaison à un moment donné les activités économiques, les fonctions politiques et administratives, ainsi que des pratiques sociales, des représentations collectives qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville »*. C'est bien en

effet l'accumulation d'éléments spécifiques en un territoire qui fonde sa centralité.

A noter aussi que ce noyau quoiqu'il perde une partie de sa fonction résidentielle initialement existante, cette dernière se trouve ces dernières années régresser au profit des activités tertiaires du fait des différentes mutations tel qu'il est mentionné dans le chapitre précédent, il demeure toujours dans la mémoire de la population le centre symbolique de la ville, il représente alors l'image historique à laquelle la population reste attachée,

*« Le noyau colonial a été et reste toujours un lieu de centralité par excellence, c'est la centralité la plus dominante de la ville d'Ain Beida ».*

### **V-3-2- De nouvelles centralités secondaires :**

F.Choay et P.Merlin déclarent « *le centre ville atteignant un certain niveau de concentration, des centres secondaires se constituent spontanément ou par le biais de la planification* », De ce fait, et dans le but d'aérer l'espace étouffé du centre de la ville d'Ain Beida, d'autres centres secondaires apparaissent tel qu'il est le cas de : la cité Murienne, Zaouia et Moustakbal.

#### **\*En ce qui concerne la cité Murienne :**

Elle se situe dans la couronne péricentrale, bénéficiant aussi d'une bonne accessibilité et d'un bon repérage en raison de sa proximité du noyau colonial, car elle représente l'extension de ce dernier constituant tous les deux actuellement le centre de la ville. La cité Murienne vient en 2<sup>ème</sup> position, par rapport au noyau colonial, comme centre secondaire émergeant. Autrement dit, en plus de son bénéfice d'une bonne accessibilité, sa proximité du noyau lui a permis de se doter d'un bon niveau d'attraction commerciale et d'équipement, notamment de part sa diversité, provoquant par conséquent de fortes dynamiques traduites par les forts mouvements de fréquentation de la population.

#### **\*Pour ce qui est de la cité Zaouia :**

Située, elle aussi, dans la couronne péricentrale, la cité Zaouia en raison de sa proximité du noyau, elle se pose comme une nouvelle centralité secondaire spécialisée : une centralité commerciale, en 2<sup>ème</sup> position, de part son niveau d'attraction après le noyau colonial et la cité Murienne.

#### **\*Pour ce qui est de la cité Moustakbal :**

Située dans la couronne péricentrale, la cité Moustakbal se pose comme une nouvelle centralité secondaire spécialisée : une centralité d'équipement de part son niveau d'attraction après le noyau colonial et la cité Murienne. Cette

attraction est due principalement à la disponibilité d'une bonne accessibilité de part son réseau routier.

Comme il est signalé dans le chapitre II de la première partie, BOINO déclare que : « *la mobilité renforcée permet au périurbain de substituer la polarité à la centralité* ». Car une fois la mobilité est renforcée, elle exerce une forte attraction en matière de localisation des équipements. La cité Moustakbal malgré sa position périphérique, elle a subi une forte attraction de part ses équipements leur permettant de prendre le statut d'une centralité spécialisée en équipements. Donc l'accessibilité se considère comme facteur déterminant l'importance d'une centralité. En effet, Alain Boudin affirme que : « *la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges* ». En plus de l'accessibilité, les secteurs périphériques présentent l'avantage notamment de part ses grandes surfaces disponibles permettant l'installation d'équipements d'une grande envergure, chose qui est impossible de concevoir dans le centre ville.

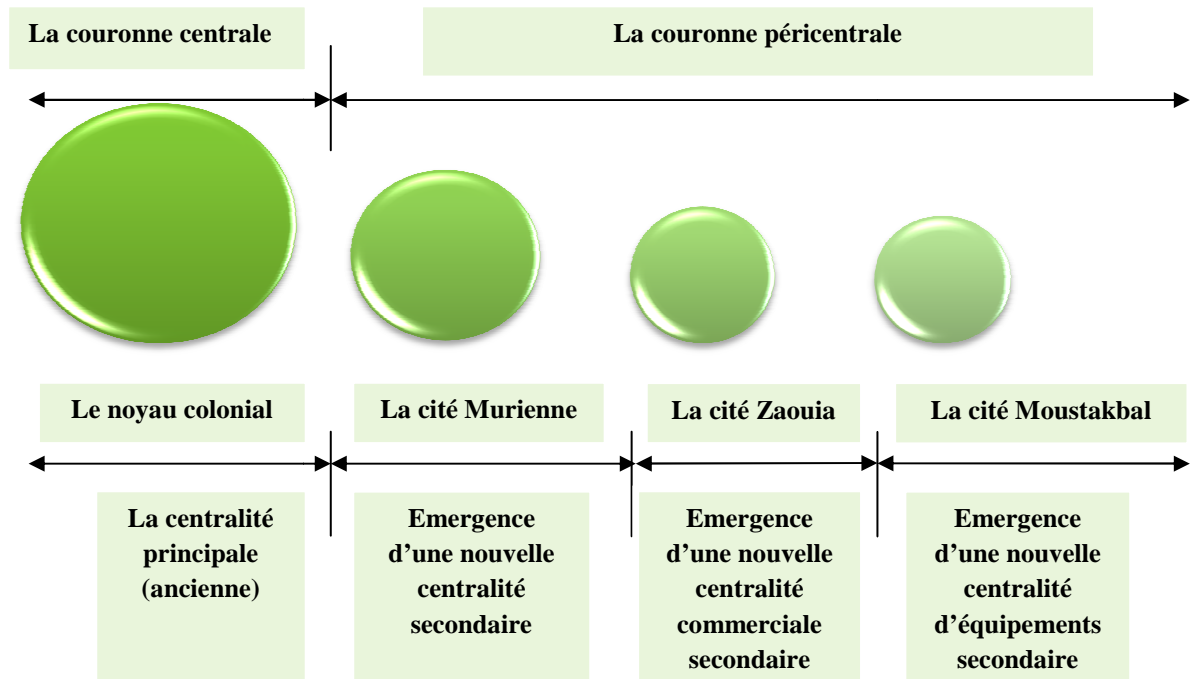
On voit alors la naissance de nouvelles centralités, dont chacune fournit une fonction déterminée, mais cette fois-ci se sont des centralités dont leur conception est marquée par un caractère fonctionnel tout en reflétant l'absence de la dimension symbolique. A noter aussi que ces dernières ne représentent aucune concurrence par rapport à la centralité principale, pour cette raison elles sont classées secondaires formant entre elles des relations d'interdépendance et de complémentarité dont chacune présente et fournit une fonction déterminée. Ceci a mené à constituer une certaine hiérarchie de ces centralités, tel qu'il est illustré dans la figure ci-dessous.

En ce qui concerne la cité Hadj Amara, Saïdi Djemoui et Petite El-Beida, ces dernières souffrent d'une certaine marginalisation provoquée particulièrement par le manque d'une certaine diversité de commerce et de service ainsi que l'absence d'un réseau routier efficace. « *L'intégration d'un système du réseau routier signifie pour le village une redéfinition de son identité, mais rester en dehors du système routier est synonyme d'un avenir des espaces dortoirs* » (Rémy, Voyé 1992). C'était évidemment le cas de ces secteurs, constituant de simples polarités voire même de simples périphéries urbaines, qui représentent un certain appauvrissement. Ceci a renforcé leur soumission soit à la centralité ancienne, soit aux centralités secondaires émergentes dans le but de satisfaire leurs besoins (figure 20).

La figure ci-dessous représente l'hiérarchie des nouvelles centralités émergentes en comparant avec celle ancienne comme suit :

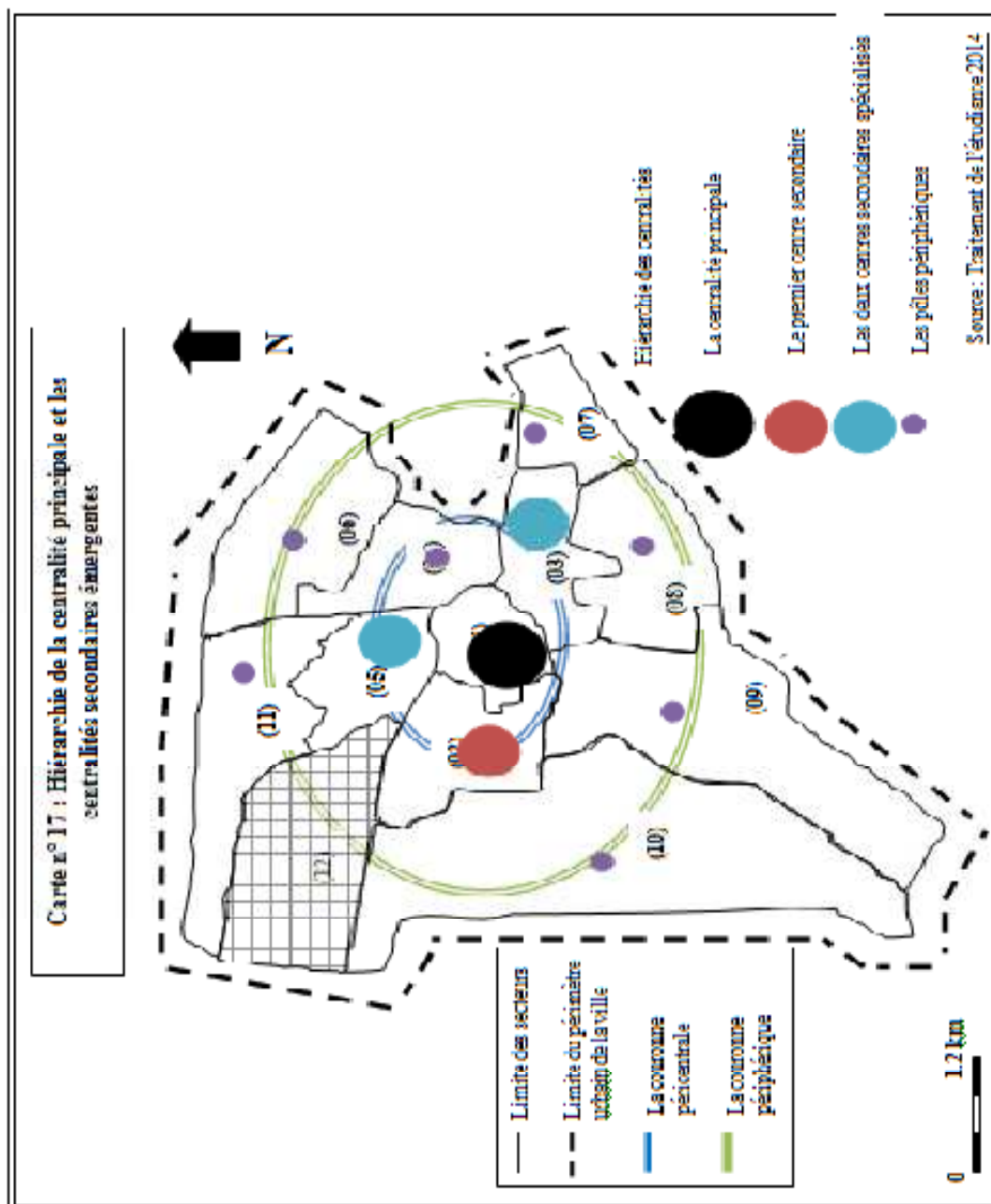
## Chapitre V : Le centre et les périphéries de la ville d'Ain Beida, de nouvelles centralités émergentes

Figure n°20 : classement des centralités selon le poids commercial et le niveau d'équipement



Source : l'étudiante 2014

La carte n°16 ci-dessous illustre la hiérarchie des centralités émergentes et celle ancienne dans la ville d'Ain Beida.



### **Conclusion**

D'après ce qui a été abordé dans ce chapitre, nous pouvons constater que certains secteurs de la ville qu'ils soient situés dans la couronne péricentrale ou périphérique, ces secteurs au fur et à mesure de leur évolution ont pris le statut de centralité. Ceci s'explique par leur capacité à attirer des flux notamment de part leur diversité et leur spécialisation du essentiellement à deux paramètres : le poids commercial et le niveau d'équipement. L'analyse de l'hierarchie de ces centralités, par le biais de ces deux facteurs, nous a permis de constater le suivant :

Le noyau colonial de par son poids commercial et son niveau d'équipement exerce une forte attraction des flux des habitants résidants ainsi que ceux en dehors de la ville. Ceci est le fait aussi de sa situation stratégique au centre de la ville et donc une bonne accessibilité. Il représente alors la centralité principale

quoiqu'il subisse des mutations sur plusieurs niveaux : spatial et fonctionnel, mais cela n'a pas mené à sa disparition : la centralité du centre demeure toujours la centralité la plus dominante de la ville.

Dans un deuxième temps, la cité Murienne se pose comme une nouvelle centralité secondaire. Elle a bénéficié de sa proximité du centre pour profiter de ce classement comme première centralité secondaire, dont son attraction est due principalement à son diversité commerciale et à son niveau d'équipement pouvant répondre aux besoins de leur population résidante ainsi que celle des autres secteurs.

Pour ce qui est de la cité Zaouia, elle aussi, bénéficie de sa proximité du centre, dans la couronne péricentrale, se présente comme une nouvelle centralité secondaire, mais cette fois-ci elle est spécialisée en commerce, de part son attraction commerciale. La cité Moustakbal de sa part s'impose comme une nouvelle centralité spécialisée en équipement.

Nous pouvons aussi mentionner que l'apparition des trois centralités : la cité Murienne, la cité Zaouia et la cité Moustakbal revient à leur capacité d'attraction commerciale et leur niveau d'équipement, à cela s'ajoute le facteur topographique favorisant l'extension de la ville, notamment dans la zone péricentrale et dans la partie Nord où les terrains représentent de faibles pentes variant entre : 3% et 8%.

Pour résumer : le noyau colonial s'impose alors comme une centralité principale, la cité Murienne comme une centralité secondaire, la cité Zaouia et la cité Moustakbal, successivement, se classe comme deux centralités secondaires spécialisées : l'une commerciale, la deuxième son attraction est due à son niveau d'équipement.

## Conclusion de la partie

Pour résumer ce qui a été dit précédemment dans cette partie, depuis sa création, la ville d'Ain Beida est dotée d'un seul centre central situé dans le centre géométrique de la ville. Cependant, et avec les extensions successives et les différentes mutations urbaines particulièrement dans le centre ville, ce dernier a connu de forts changements de ses fonctions principales notamment celles résidentielles et sa substitution par des fonctions purement commerciales et de services. Dans le but d'une décentralisation des fonctions du centre, cela a donné naissance à d'autres centralités notamment dans la couronne périphérique en raison de l'accessibilité et dans la zone péricentrale qui profitent de leur proximité du centre ancien.

Nous pouvons aussi mentionner que l'apparition de ces nouvelles centralités n'a pas mené à la disparition de l'ancienne centralité, tel est le cas de plusieurs exemples de centralités dans l'Algérie et dans le monde. Au contraire, dans la ville d'Ain Beida, la centralité ancienne demeure toujours la plus dominante et l'apparition de ces nouvelles centralités a été grâce à leur présence proche de l'ancienne centralité. On voit le dédoublement de la centralité, mais cette fois-ci se sont des centralités périphériques.

## **TROISIEME PARTIE : ANALYSE DU QUESTIONNAIRE**

### **La représentation de la centralité chez les usagers de la ville d'Ain Beida**

## **Introduction de la partie**

Cette dernière partie de la recherche, intitulée analyse du questionnaire, sera consacré à la démonstration des différents comportements et mode de penser lors de la pratique de l'espace dans la création des différents lieux de centralité auprès des habitants de la ville d'Ain Beida.

Pour cela, le premier chapitre va porter sur une présentation du contexte général de l'enquête à savoir ses objectifs, les différents motifs faisant objet de l'analyse du questionnaire, le périmètre de l'enquête ainsi que l'échantillon de la population interrogée.

Le deuxième chapitre va concerner une interprétation des résultats de l'enquête à travers le traitement des réponses des enquêtés et l'analyse des différents lieux de centralité pratiqués pour les deux motivations : fonctionnelles et sociales/symboliques.

## **CHAPITRE VI : Présentation du contexte général du questionnaire**

### **Introduction**

D'après ce qui a été présenté auparavant dans les deux chapitres précédents de la deuxième partie, nous avons pu mesurer des nouveaux lieux de centralité émergents et cela à travers des critères constitués essentiellement par le poids commercial et le niveau d'équipement que présentent chaque secteur du périmètre d'étude. Cette partie, nous allons la consacrer à la présentation des comportements des usagers quant à la pratique et la fréquentation de l'espace dans la production des lieux de centralité. Autrement dit, cette partie du mémoire sert à mettre en lumière l'importance et les modes des pratiques et des représentations de la population dans la production de la centralité. C'est dans ce cadre alors que notre questionnaire destiné aux usagers de la ville d'Ain Beida a été réalisé.

Pour mener à cet objectif, nous allons spécifier le premier chapitre de cette partie à la présentation du contexte général du questionnaire. Pour cela, nous présentons d'abord les différents objectifs visés à travers ce questionnaire.

Puis nous allons déterminer le périmètre d'étude de l'enquête. Pour en finir avec une présentation de l'échantillon de la population interrogée.

### **VI-1- Le questionnaire et ses objectifs**

#### **VI-1-1- Les objectifs du questionnaire :**

Ce questionnaire consacré à la mesure des nouvelles centralités émergentes ainsi que leur mode et leur processus de production a pour objectif de :

- \* Connaître les différents comportements et modes de pensée des usagers quant à la pratique de l'espace et qui mène à la production des nouvelles centralités.
- \* Savoir les différentes motivations fonctionnelles, sociales et symboliques pouvant encourager les usagers dans la création des lieux de centralité.

### VI-2- Motifs d'analyse des différents lieux de centralités émergents

Pour mener à l'objectif de ce questionnaire, nous allons tenter d'organiser un ensemble de critères à travers lesquels nous pouvons mesurer les différents lieux de centralité pratiqués. Ces critères nous pouvons les résumer, à savoir des motivations fonctionnelles et des motivations sociales et symboliques, comme suit :

#### **VI-2-1- Les motivations fonctionnelles**

L'analyse des lieux de centralité évoquée pour des motivations fonctionnelles peut englober plusieurs aspects à savoir :

- **Le commerce :**
  - Produits alimentaires
  - Légumes, fruits et viandes
  - Vêtements
  - Equipements de maison (meubles)
  - Produits électroménagers
  - Produits de luxe
  
- **Les équipements :**
  - Educatifs
  - Sanitaires
  - Sportifs
  - Financiers
  - Administratifs
  
- **Transport et circulation**
  - Présence d'un moyen de transport collectif
  - Problème de circulation et de stationnement

#### **VI-2-2- Les motivations sociales et symboliques**

Ainsi, l'analyse de ces lieux de centralité évoquée pour des motivations sociales et symboliques peut englober plusieurs aspects à savoir :

- **Lieux de rencontres et de promenade :**
  - Présence d'un jardin ou d'une placette publique
  - Présence d'un café ou d'un cinéma
  - Une promenade sans but particulier
  - Le shopping
  
- **Images symboliques**
  - L'espace le plus symbolisé
  - L'espace le plus fréquenté
  - L'espace le plus animé

Cette analyse pour différents motifs sera effectuée au niveau des 10 secteurs (lieux de centralité). Ces différents secteurs sont répartis sur le périmètre d'étude en 3 couronnes principales à savoir :

- La couronne **centrale**
- La couronne **péricentrale**
- La couronne **périphérique**

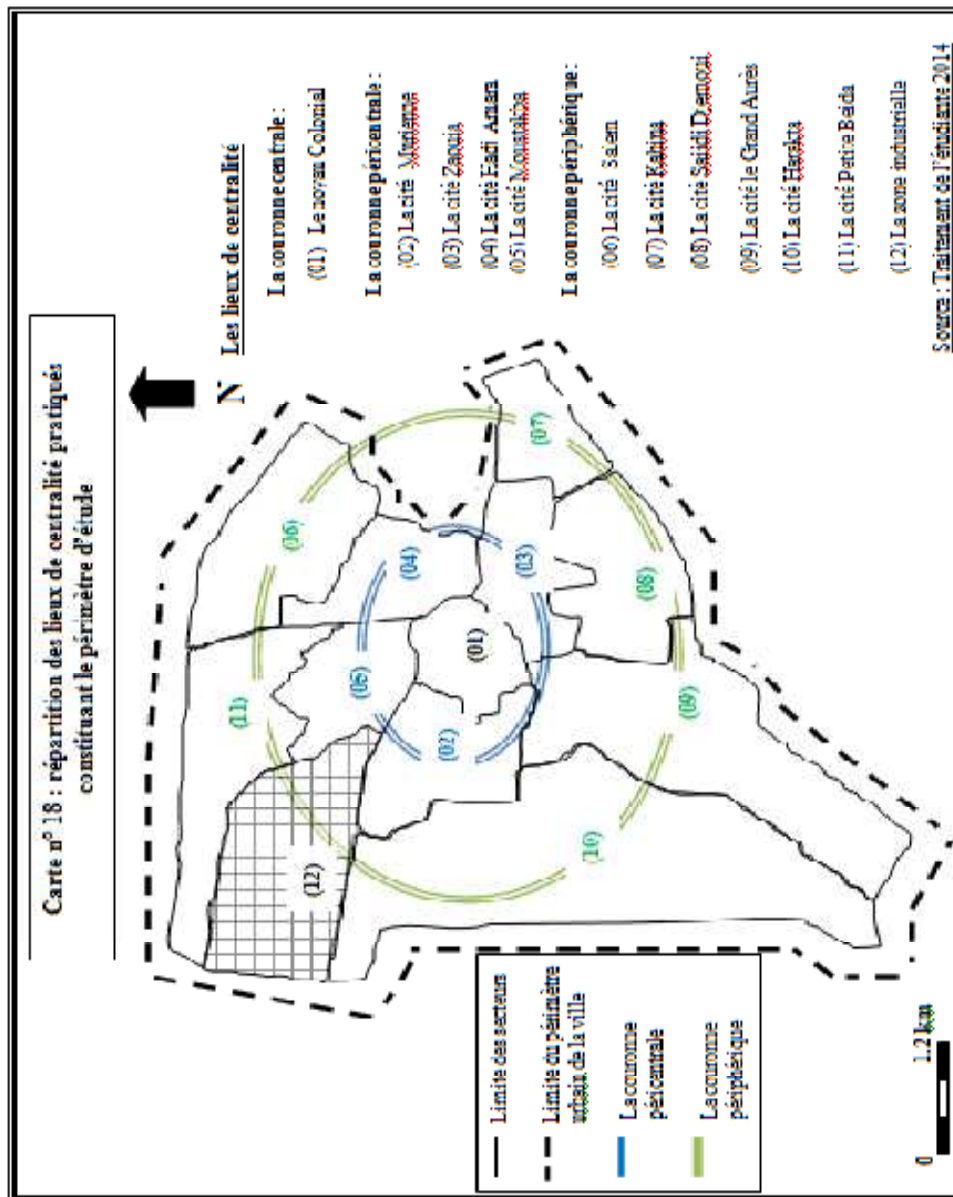
### VI- 3- Le périmètre d'étude

Le périmètre d'enquête est constitué d'un ensemble de 10 lieux (secteurs) dans la ville d'Ain Beida répartie sur les trois couronnes comme suit.

Voici donc la liste des lieux qui ont fait l'objet de notre enquête :

- |                           |   |                          |
|---------------------------|---|--------------------------|
| ▪ Le noyau colonial       | } | La couronne centrale     |
| ▪ La cité Murienne        |   |                          |
| ▪ La cité Zaouia          | } | La couronne péricentrale |
| ▪ La cité Hadj Amara      |   |                          |
| ▪ La cité Moustakbal      |   |                          |
| ▪ La cité Salem           |   |                          |
| ▪ La cité Saiidi Djemoui  | } | La couronne périphérique |
| ▪ La cité Kahina          |   |                          |
| ▪ La cité Harakta         |   |                          |
| ▪ La cité le Grand Aurès  |   |                          |
| ▪ La cité Petite El-Beida |   |                          |

La carte n °17 ci-dessous illustre la répartition des lieux de centralité pratiqués constituant le périmètre d'étude.



### VI- 4- Présentation de l'échantillon

#### VI-3-1- Selon la catégorie du sexe et de l'âge

300 personnes ont été choisies au hasard et interrogées dans cette enquête qui a été effectuée dans les dix secteurs précisés précédemment. Dans chaque secteur, on a eu affaire à 30 enquêtés. Cette population enquêtée varie selon le critère du sexe et en fonction de l'âge tel il est illustré dans les deux figures 1 et 2 ci-dessous (figure 21-22).

Figure n°21 : répartition de la population interrogée selon la catégorie du sexe

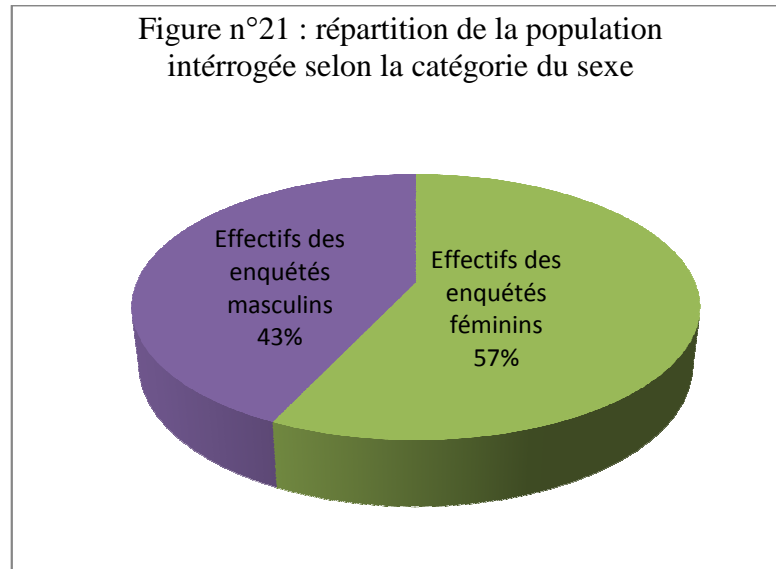
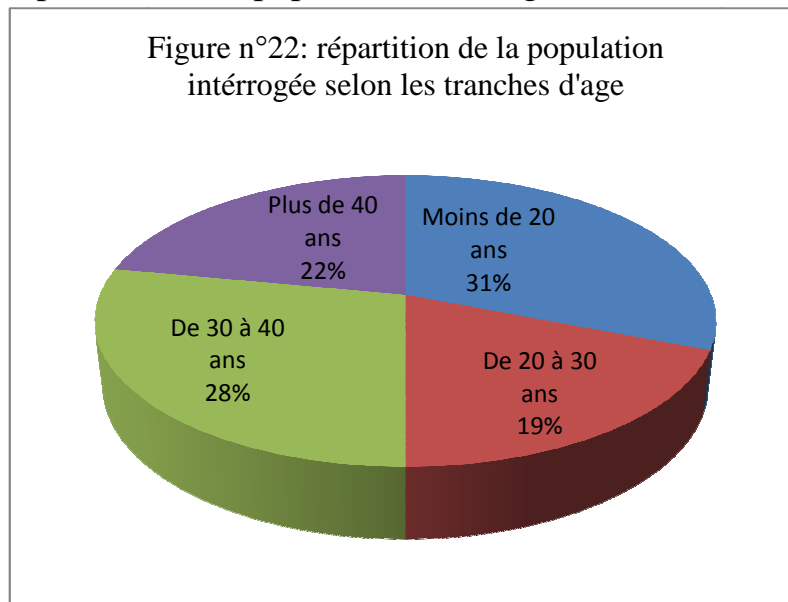


Figure n°22 : répartition de la population interrogée selon les tranches d'âge



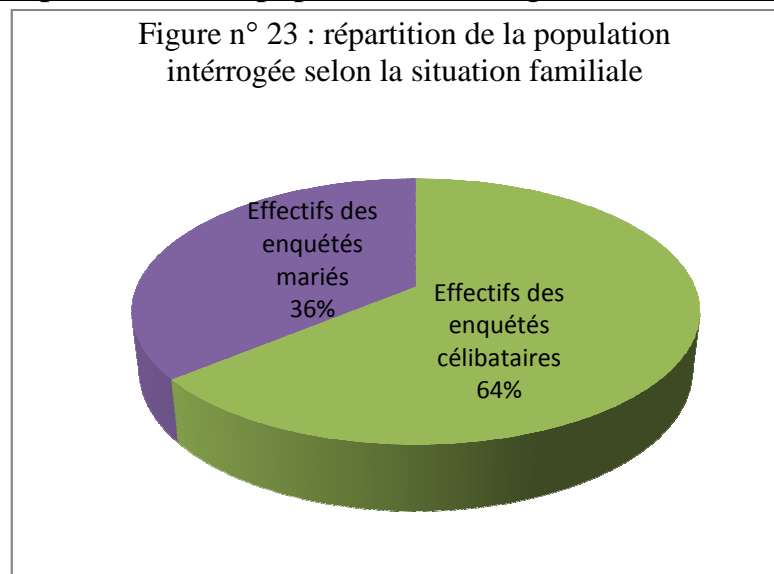
Le choix de la population qui a été effectué selon les deux critères du sexe et de l'âge nous permet de connaître les différents regards d'une population interrogée assez variée selon le sexe et l'âge quant à la pratique de l'espace et

qui conduit par conséquent à la création des différents lieux de centralité dans la ville d'Ain Beida.

### VI-3-2- Selon la situation familiale :

Le choix de la population selon la situation familiale a été effectué d'une façon aléatoire. D'après le graphique ci-dessous, les célibataires sont les plus représentés dans l'ensemble des enquêtés avec 64%. Alors que la catégorie des personnes mariées ne représente que 36% (figure 23).

Figure n° 23 : répartition de la population interrogée selon la situation familiale

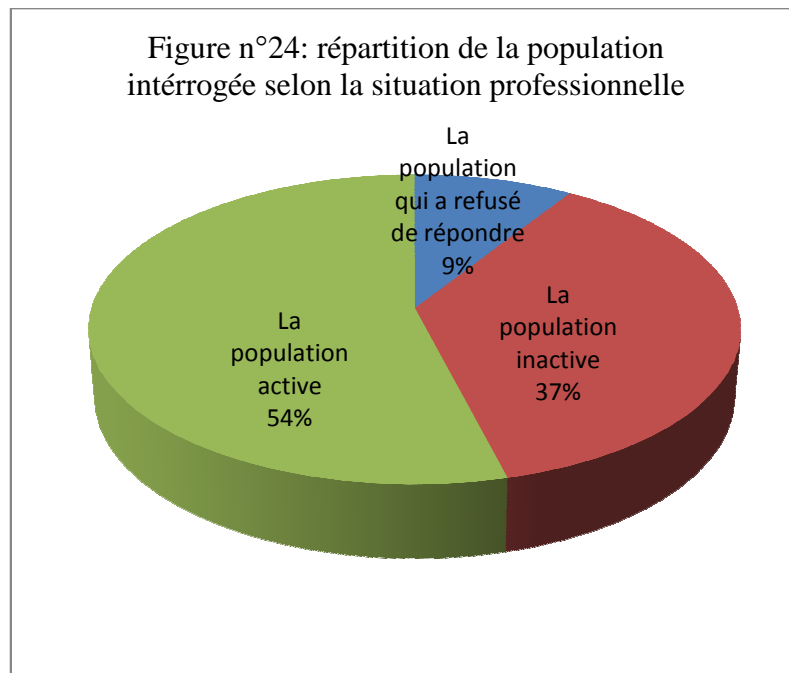


### VI-3-3- Selon la situation professionnelle des enquêtés

La population interrogée dans les différents secteurs a montré que :

- 9% de la population n'a pas donné de réponse concernant leur situation professionnelle.
- 37% de la population représente la catégorie des personnes inactives. Cette population inactive est variée, elle englobe les étudiants, les chômeurs, les femmes au foyer et les retraités.
- 54% de la population appartient à la catégorie des personnes actives dans différents secteurs d'emploi, soit dans le secteur public/étatique ou privé et soit dans le commerce (figure 24).

Figure n°24: répartition de la population interrogée selon la situation professionnelle



### Conclusion

Le premier chapitre de cette partie d'analyse du questionnaire nous a permis de constater que pour mener à l'objectif visé de cette enquête, les représentations de la part de la population envers les différents lieux de centralité, la population interrogée doit être largement variée pour pouvoir envisager un champ très large de toute catégorie possible dans la ville d'Ain Beida. Pour cela, nous avons opté pour une population enquêtée qui soit assez variée selon la catégorie du sexe et de l'âge, entre féminin et masculin et avec différentes tranches d'âge, selon la situation familiale entre célibataires et mariés et selon la situation professionnelle entre une population active et une population inactive.

Ceci nous permet donc d'appréhender et de mieux saisir le mode de penser et de pratiquer l'espace, chez les différentes catégories de la population, et par conséquent le processus selon lequel naissent et se fabriquent les lieux de centralité auprès des usagers de la ville d'Ain Beida.

**CHAPITRE VII : Analyse et interprétation des résultats de  
l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la  
centralité**

**Introduction**

Dans ce chapitre nous allons nous consacrer à l'analyse et à l'interprétation des résultats de l'enquête. Cette dernière sera basée sur deux volets principaux : la représentation de la centralité pour des motifs fonctionnels ainsi que pour des motifs sociaux et symboliques.

Autrement dit, dans un premier temps, et dans le but d'étudier les modes d'usage et de pratique des différents lieux de centralité dans la ville d'Ain Beida, nous avons opté pour des motivations fonctionnelles (les commerces et les services). Mais en plus de ces motivations fonctionnelles, nous nous sommes intéressées à la dimension symbolique et sociale qui concerne les lieux de rencontre et de contact sociaux des habitants ainsi que les lieux les plus représentatifs de la ville. Cette analyse du processus de production implique une bonne compréhension des modes de pensée des usagers lors de la pratique de l'espace.

**VII-1- Traitement des résultats de l'enquête :**

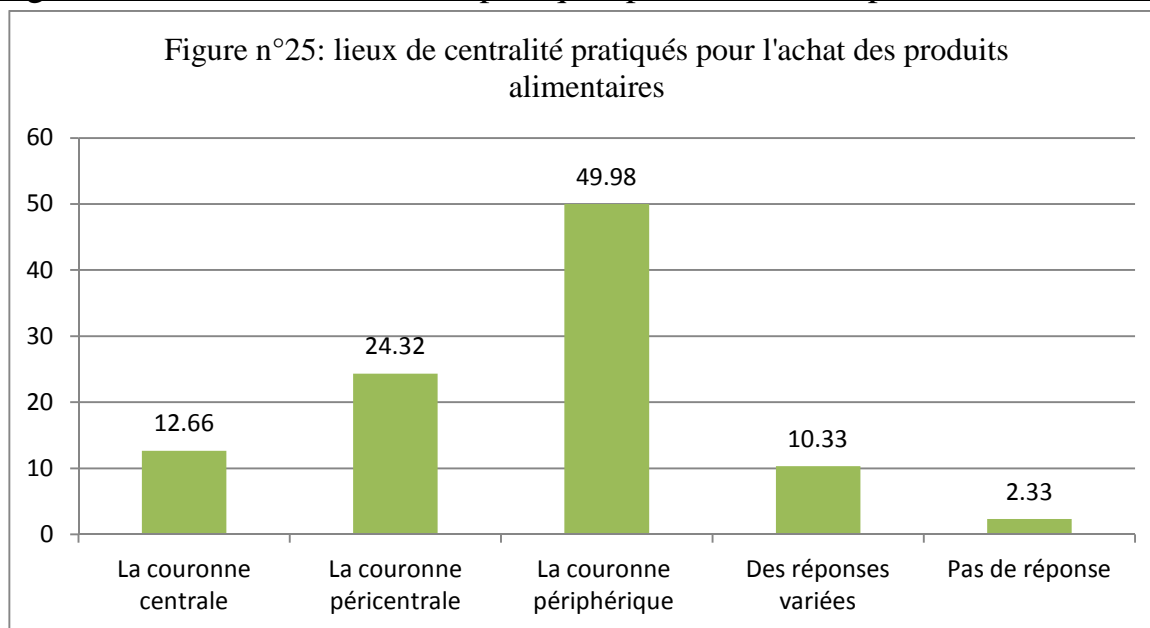
**VII-2- Analyse des lieux de centralité pratiqués**

**VII-2-1- Analyse des lieux de centralité pratiqués pour des motivations fonctionnelles**

- **Le commerce**
- **Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits alimentaires**

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de centralité

Figure n°25 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits alimentaires



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La passation du questionnaire auprès des 300 personnes enquêtées atteste que pour faire des achats alimentaires :

\*12.66% des réponses collectées indiquent des lieux de centralité situés dans la couronne centrale dont : le noyau colonial ou le centre ville. Cela s'explique que ces achats se font de la part des habitants des quartiers périphériques qui font généralement des achats hebdomadaires tout en cherchant la qualité et le prix convenable à leur pouvoir d'achat.

\*24.32% des réponses de la population enquêtée indiquent des lieux de centralité situés dans la couronne péricentrale, avec 13.66% dans la cité Zaouia (fréquentée essentiellement par ses habitants ainsi que ceux des quartiers très proches tel que la cité Kahina, la cité Saiidi Djemoui) et 10.66% dans la cité Murienne.

\*49.98% des enquêtés expriment des lieux de centralité situés dans la couronne périphérique. Dans cette catégorie, les enquêtés ont indiqué 6 lieux périphériques dont les taux de fréquence sont assez faibles, ils varient entre 5.33% (pour la cité Hadj Amara, la cité Saiidi Djemoui, la cité Harakta et la cité Petite Beida), 5% pour la cité Moustakbal, 8.66% et 10% pour la cité Salem.

Ce taux faible de fréquentation des lieux périphériques trouve son explication que les habitants se rendent aux lieux les plus proches de leur domicile, c'est-à-dire que la fréquentation de la population est limitée dans le périmètre du secteur. Nous pouvons donc constater que la fréquentation des lieux de centralité, quant à l'achat des produits alimentaires, se détermine par le facteur de proximité du domicile.

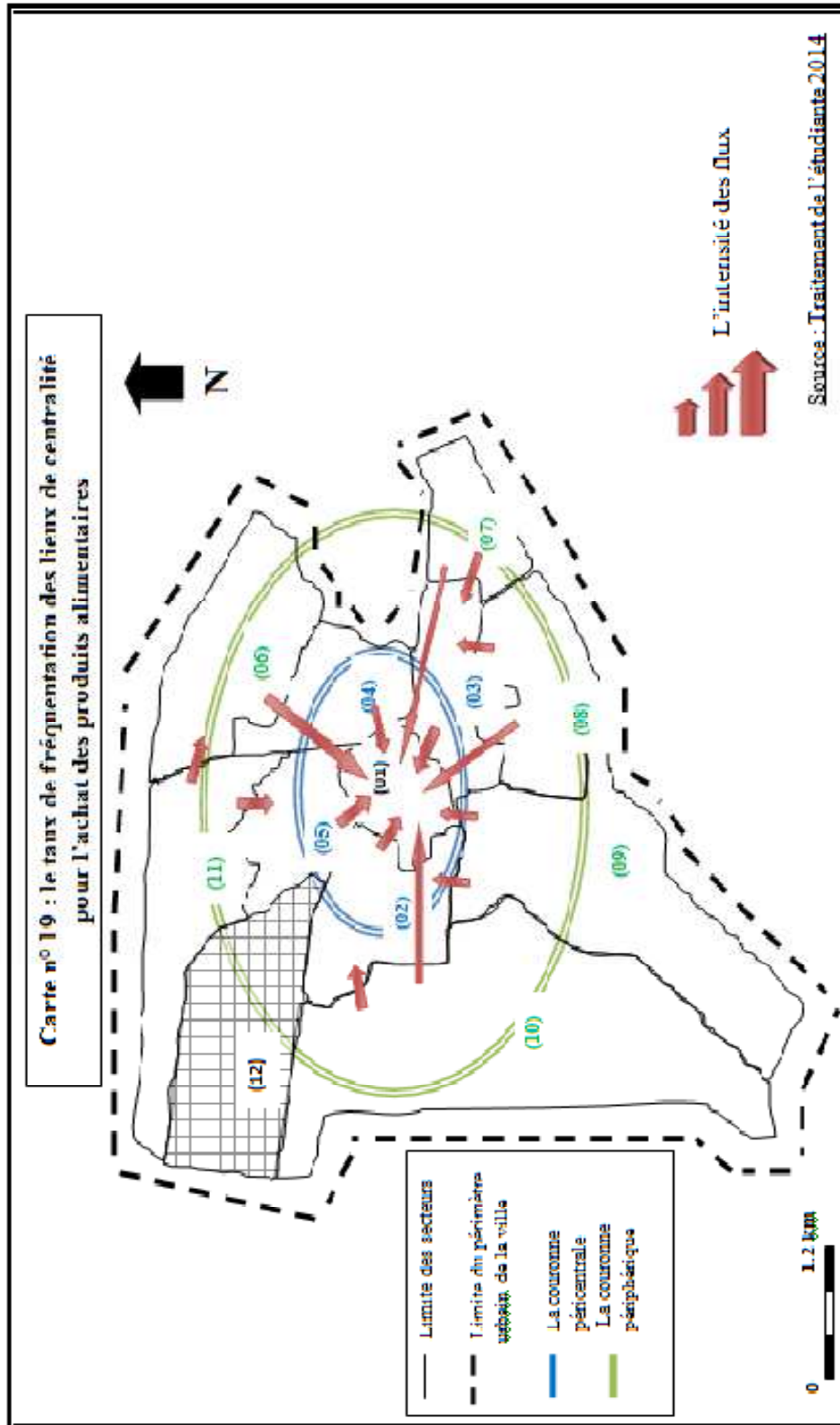
## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

\*10.33% de la population enquêtée a indiqué différents lieux de centralité, ils disent qu'ils fréquentent soit des locaux de commerce au niveau de leurs quartiers, soit ils se rendent au centre ville ou ils se déplacent vers d'autres quartiers avoisinant, tout proche de leur lieu de résidence.

\*Le reste de la population, dont 2.33%, n'ont pas répondu à cette question (figure 25).

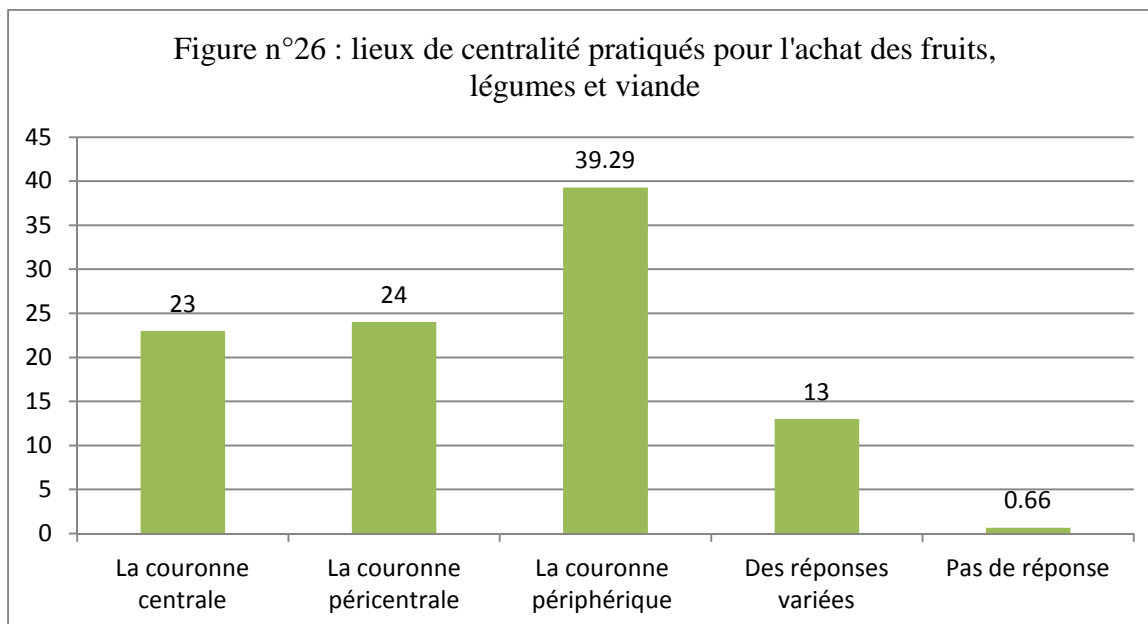
La carte n° 18 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des produits alimentaires.

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de centralité



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des fruits, légumes et viande

Figure n°26 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des fruits, légumes et viande



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Quant à l'achat des fruits, légumes et viande, la population enquêtée a révélé que :

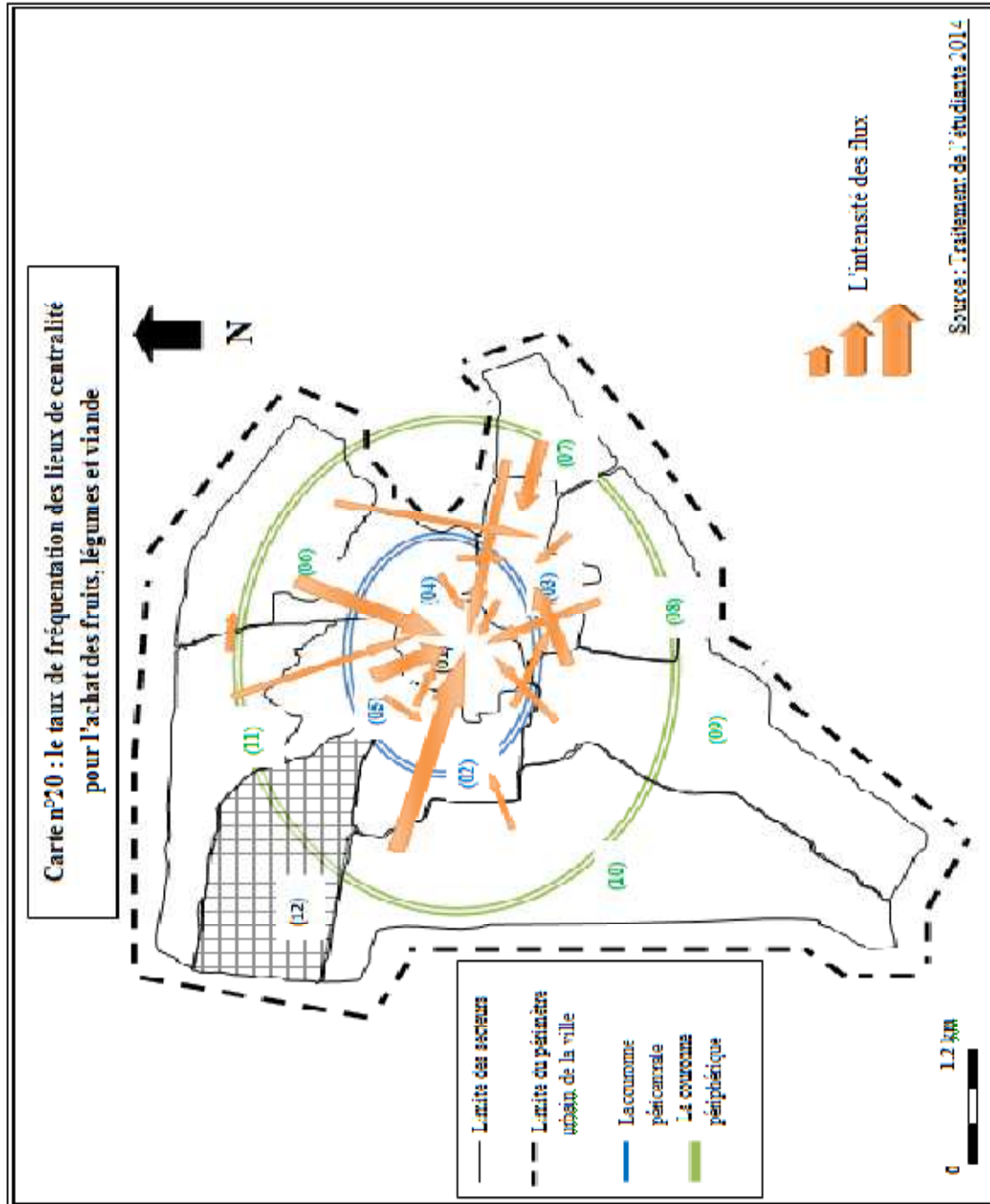
\*23% des enquêtés mentionnent qu'ils fréquentent le noyau colonial dans la couronne centrale, contre 24% pratiquent la couronne péricentrale, c'est-à-dire la cité Muriennaise avec 5% et Zaouia avec 19%.

\*Pour ce qui est de la couronne périphérique, elle se trouve fréquentée par 39.29% de la population enquêtée, dont les taux de fréquence sont aussi faibles, tel est le cas précédent des achats des produits alimentaires, qui varient entre 2.33% et 7.66%.

\*13% des enquêtés ont donné des réponses variées concernant leurs lieux de fréquentation, ces enquêtés ont exprimé plusieurs choix concernant leurs lieux d'achat des fruits, légumes et viande.

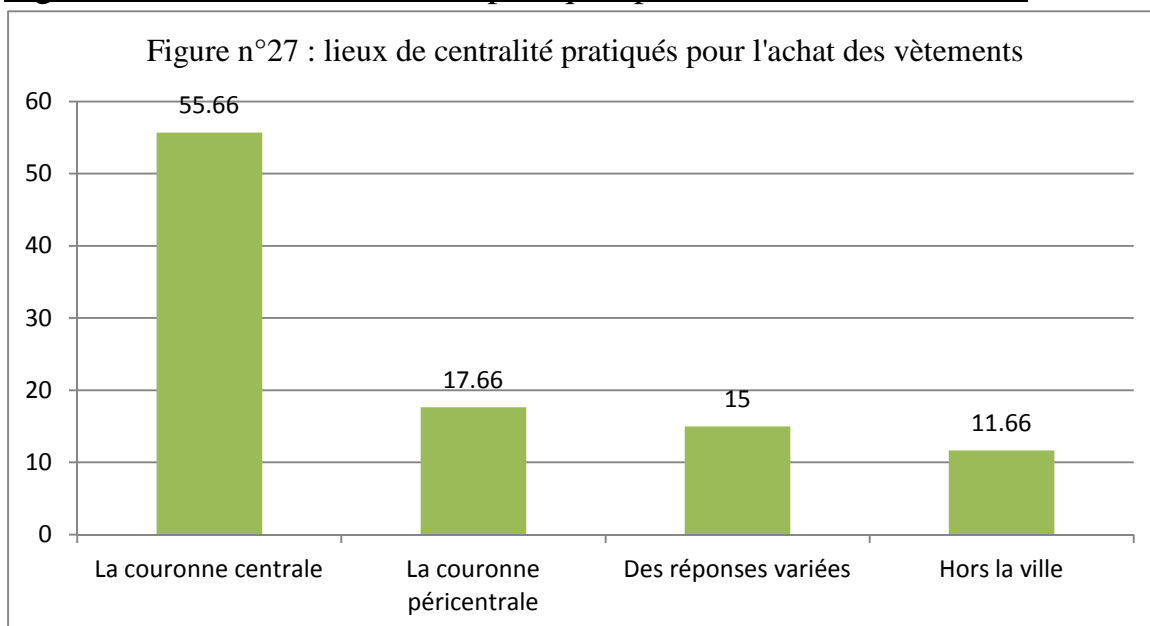
\*0.66% de la population ont refusé de répondre (figure 26).

La carte n° 19 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des fruits, légumes et viande.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des vêtements

Figure n°27 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des vêtements



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

En ce qui concerne l'achat des vêtements, l'analyse des réponses des enquêtés montre que :

\*55.66% de la population interrogée se rend au centre ville, le noyau colonial, pour effectuer ce type d'achat, car il est le lieu où se concentre ce type de commerce.

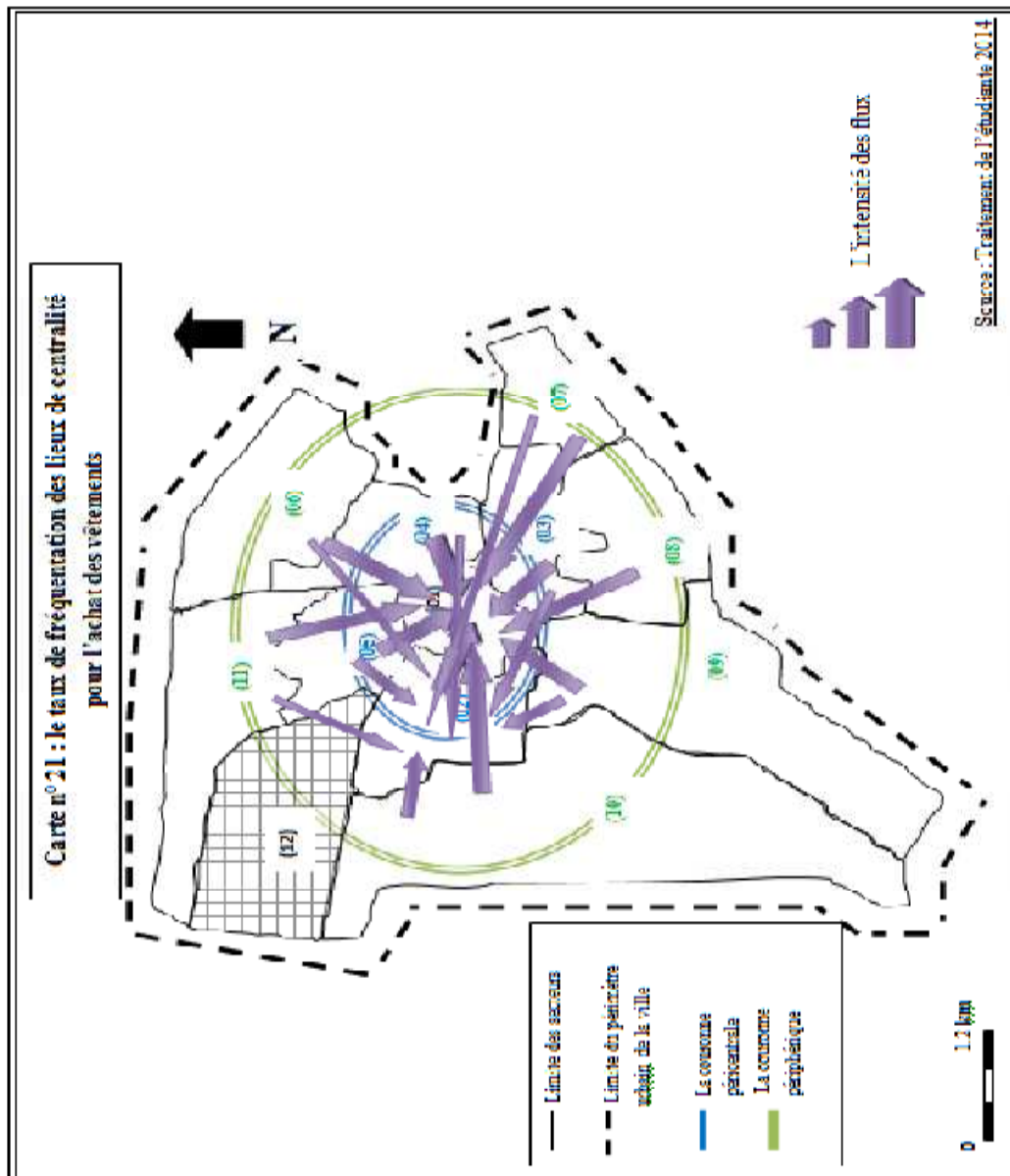
\*17.66% de la population évoque la couronne péricentrale, avec notamment 16.33% dans la cité Murienne et 1.33% dans la cité Zaouia particulièrement dans le souk.

\*15% de la totalité des réponses indiquent des endroits variés distribués anarchiquement dans la ville au niveau de quelques artères principales.

\*Le reste de la population enquêtée avec 11.66% fait son achat en dehors de la ville, elle se rend notamment aux villes avoisinantes (Constantine, Batna, Oum Bouaghi, ...).

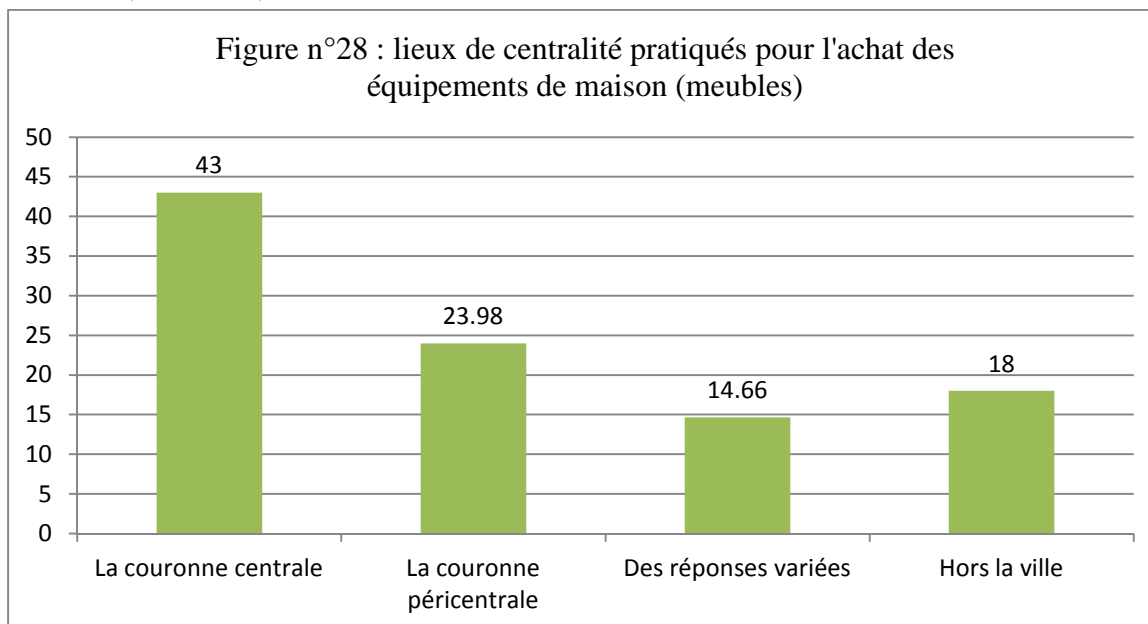
Ce qui est remarqué ici, c'est que le noyau colonial représente une nette dominance concernant le commerce des vêtements, alors que la zone périphérique est dépourvue de ce type de commerce (les vêtements), comme le montre le graphique ci-dessus (figure 27).

La carte 20 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des vêtements.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des équipements de maison (meubles)

Figure n°28 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des équipements de maison (meubles)



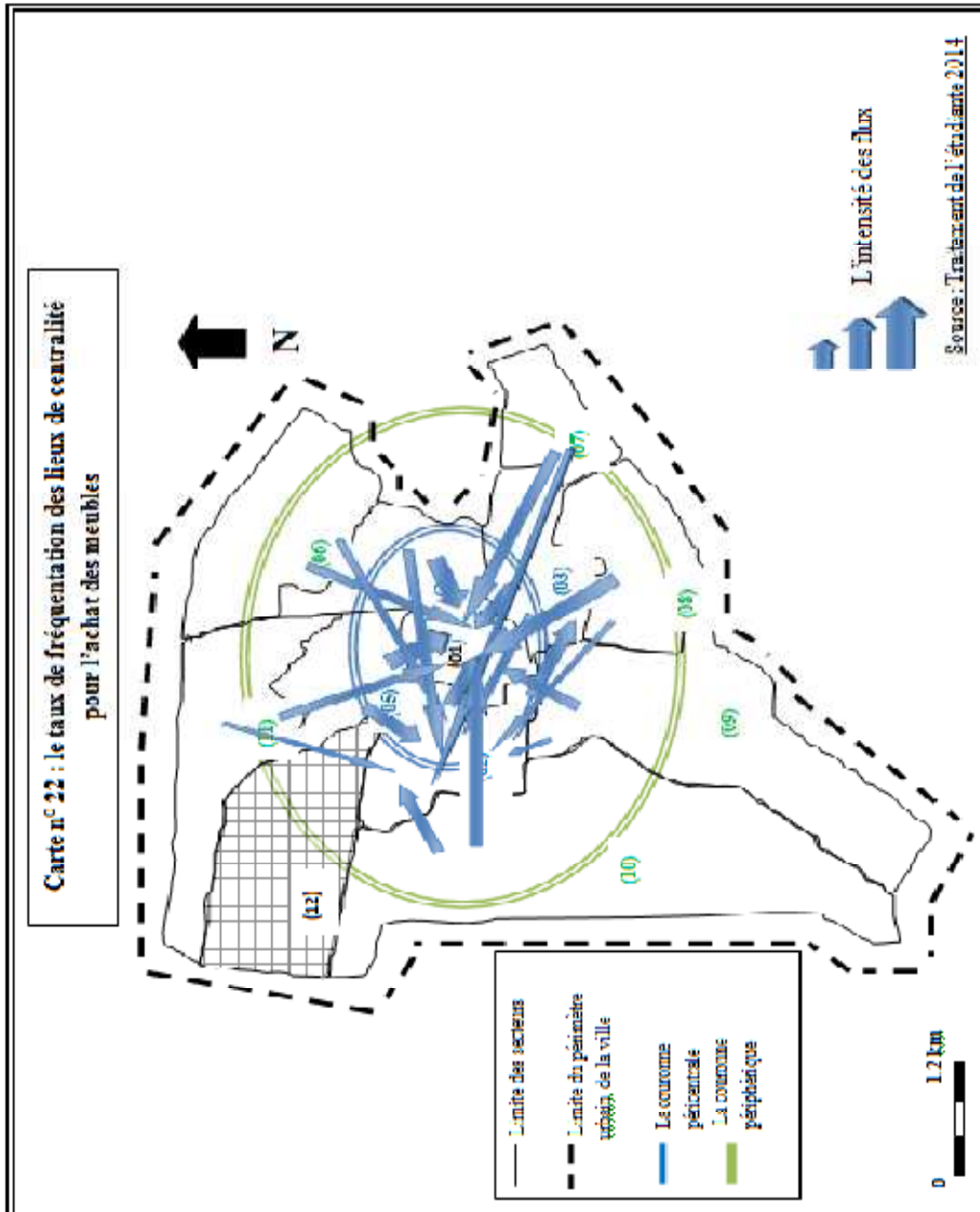
Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Le graphique ci-dessus montre que lorsqu'il s'agit d'achat des équipements de la maison (meubles), les enquêtés révèlent que :

\*43% de la population interrogée se rend au centre ville pour la recherche de la qualité. Alors que la fréquentation de la zone péricentrale avec 23.98%, dont 17.99% pour la cité Murienne et 5.99% pour la cité Zaouia, semble être plus ou moins timide, en comparant avec celle de la zone centrale. Cette fréquentation est faite notamment de la part des habitants résidant ainsi que ceux des quartiers proches.

\*14.66% des enquêtés ont présenté des réponses variées concernant leur lieux d'achats des équipements de la maison, ils citent différents lieux distribués dans la ville, contre 18% des enquêtés qui privilégient leurs achats en dehors de la ville (figure 28).

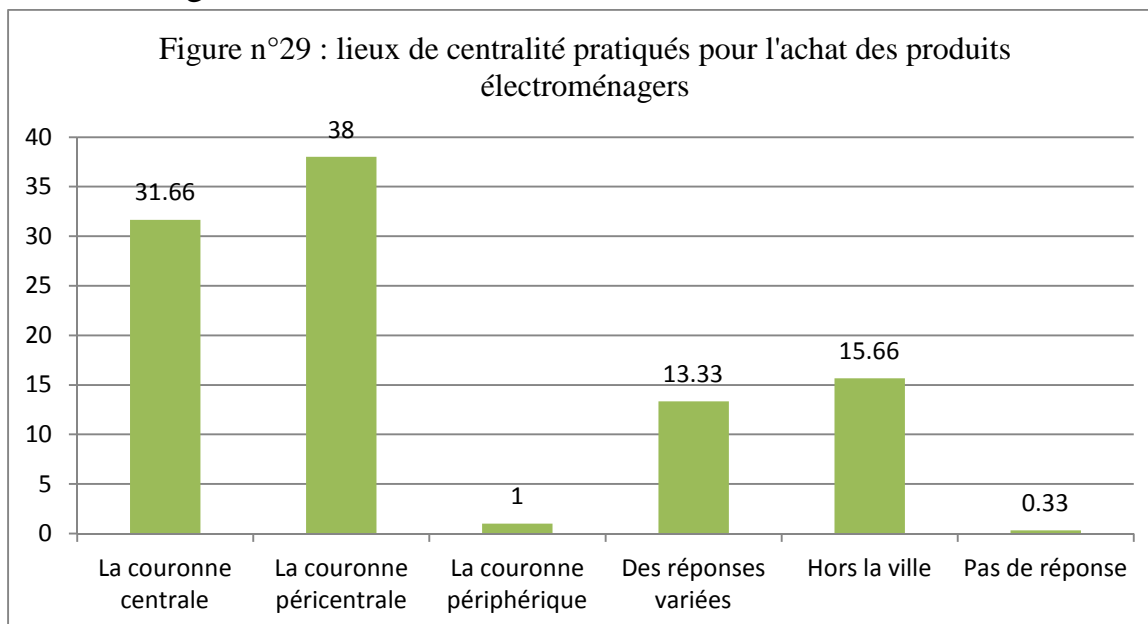
La carte 21 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des équipements de maison (meubles).



## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité

### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits électroménagers

Figure n°29 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits électroménagers



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Quant à l'achat des produits électroménagers, la population interrogée atteste que :

\*31.66% des enquêtés se rendent au centre ville pour gagner leurs achats.

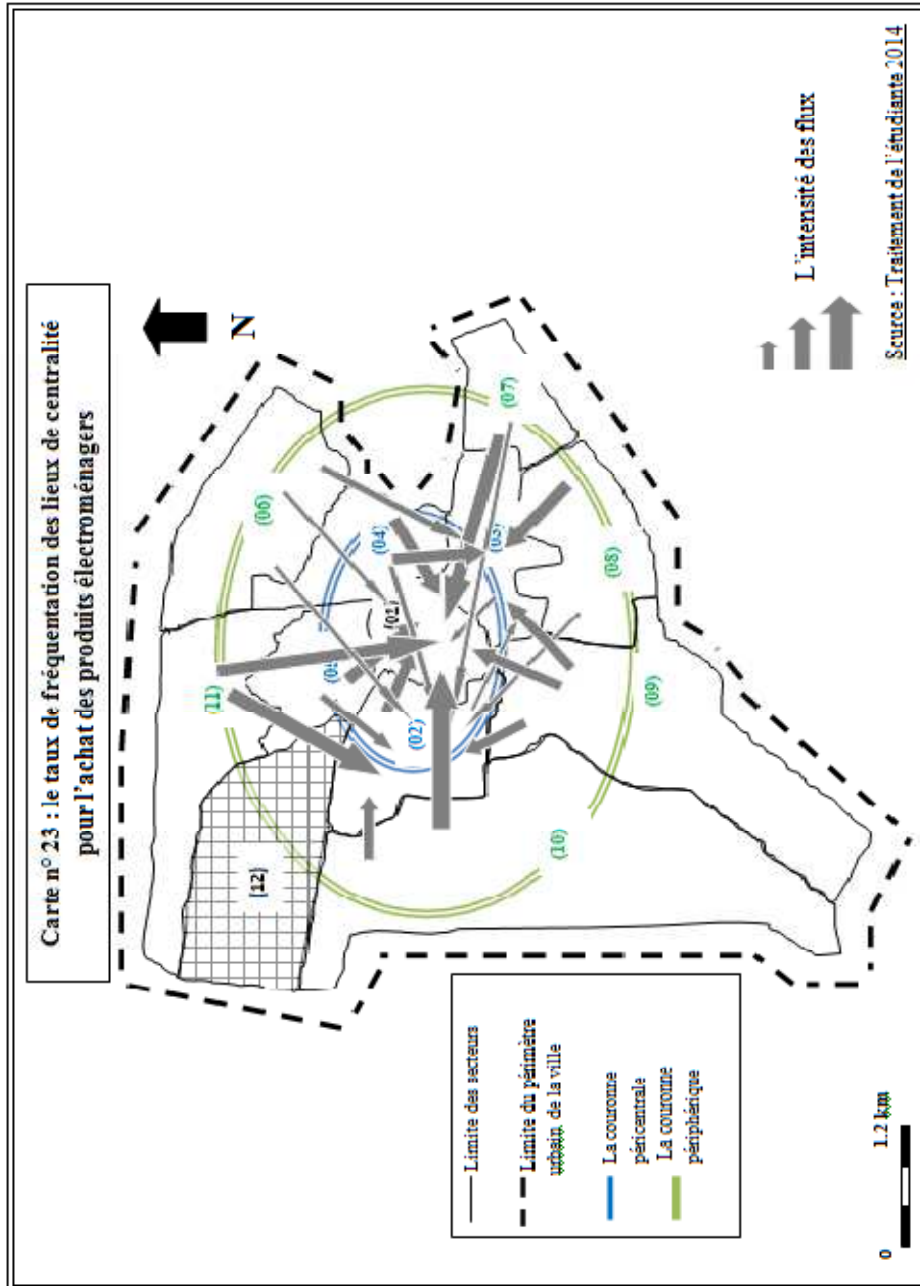
\*38% des réponses indiquent des lieux de centralité situés dans la couronne péricentrale, avec 18.66% pour la cité Murienne et 19.33% pour la cité Zaouia, contre seulement 1% pour la cité le Grand Aurès dans la couronne périphérique.

\*13.33% de la population mentionne des réponses variées concernant ce type d'achat, pour cela les habitants ont dit qu'ils fréquentent différents lieux répartis dans la ville. Alors que les gens qui se déplacent en dehors de la ville représentent 15.66% de la totalité des enquêtés.

\*0.33% de la population n'ont pas répondu.

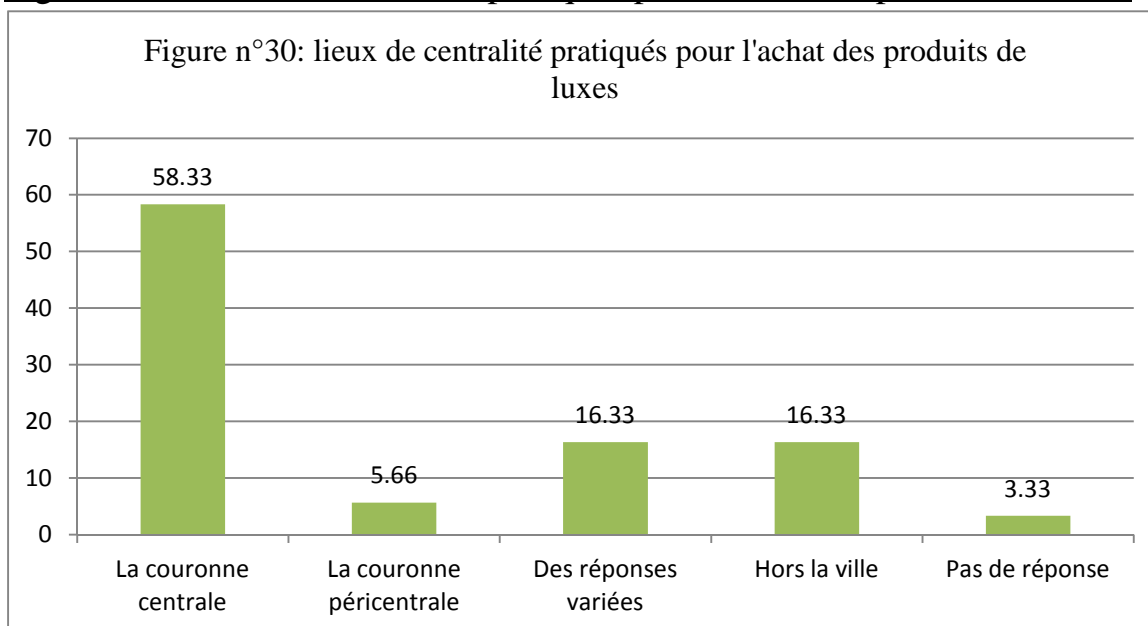
Nous pouvons donc constater que contrairement à l'achat des équipements de la maison, l'achat des produits électroménagers représente la grande part dans la couronne péricentrale, contre une absence totale dans la couronne périphérique (figure 29).

La carte 22 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des produits électroménagers.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits de luxe

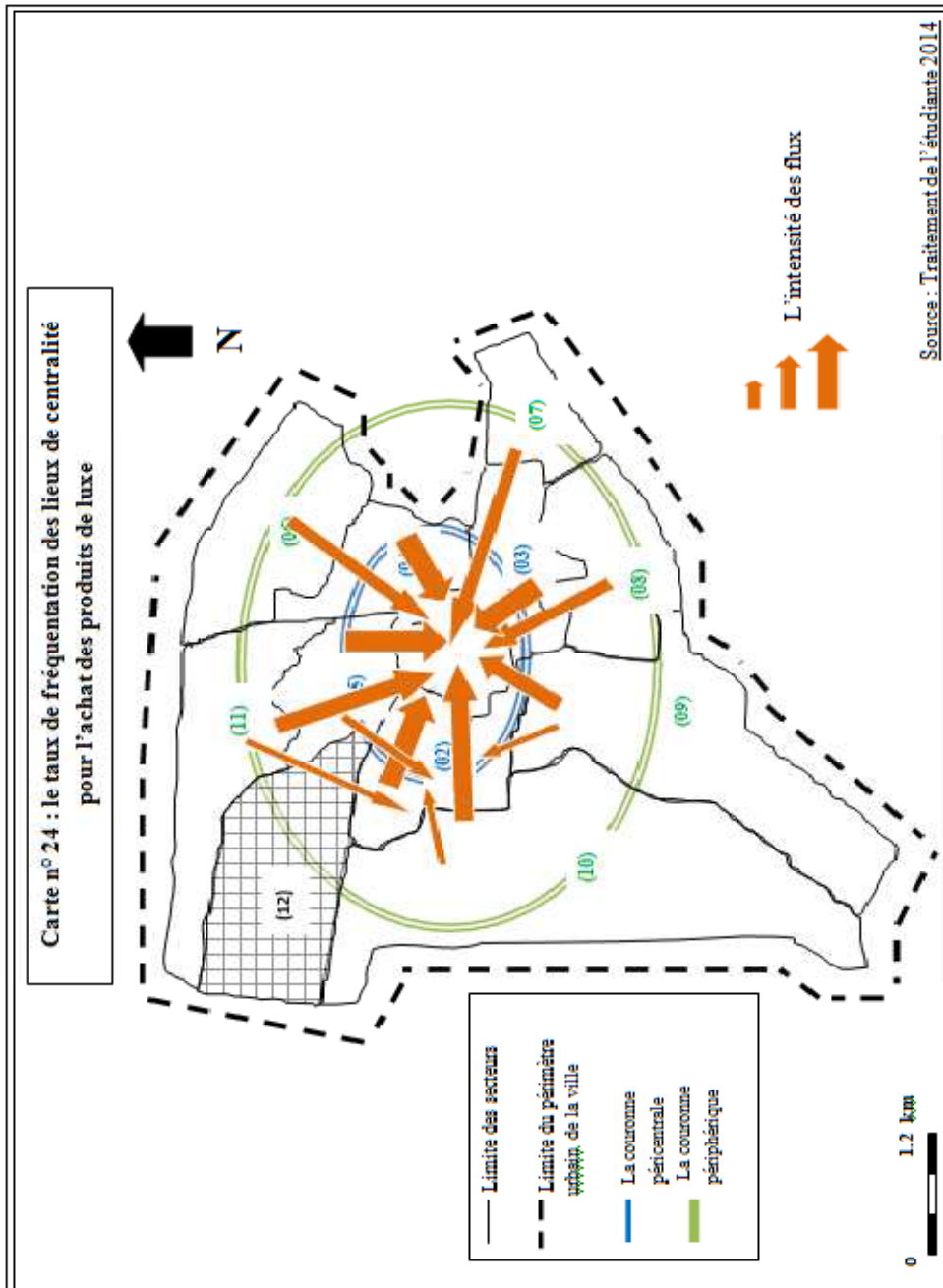
Figure n°30 : lieux de centralité pratiqués pour l'achat des produits de luxes



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

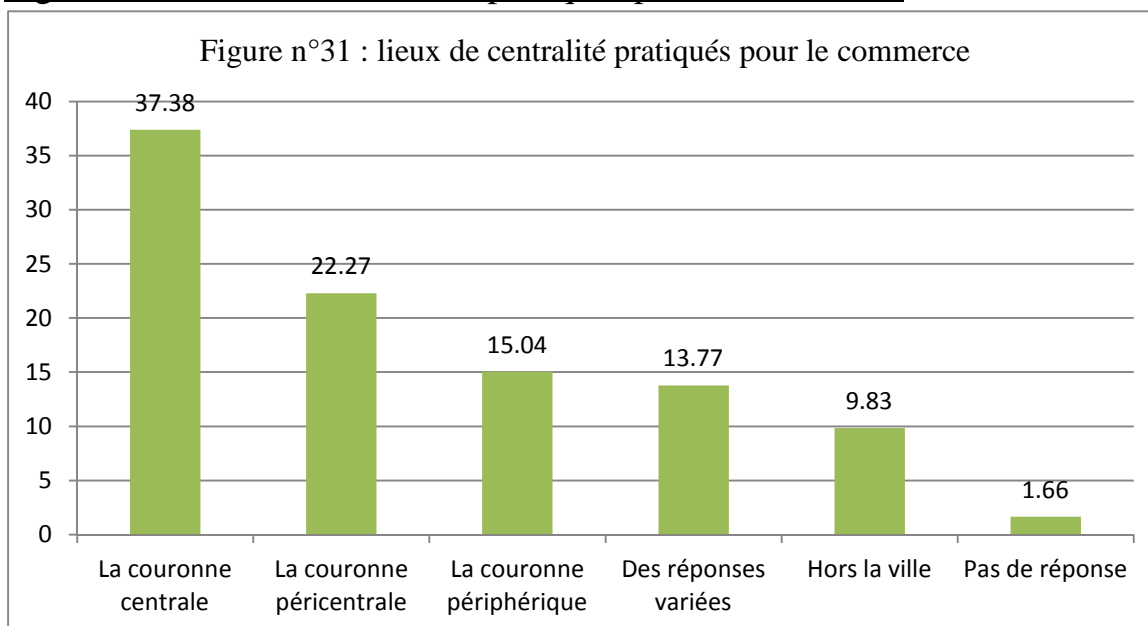
L'analyse des lieux pratiqués de la part des enquêtés pour l'achat des produits de luxe, comme il est désigné dans le graphique ci-dessus, révèle que :  
\*Le noyau colonial est le lieu le plus fréquenté quant à l'achat des produits de luxe avec 58.33% de la totalité des enquêtés, il représente alors une nette dominance. Cela s'explique par le fait que les produits de luxe se sont installés en grande majorité dans le centre ville ce qui augmente son fréquentation de la part des habitants résidant dans les différents secteurs de la ville ainsi que ceux venant en dehors de la ville (figure 30).

La carte 23 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population quant à l'achat des produits de luxe.



### ➤ Synthèse des lieux de centralité pratiqués pour le commerce

Figure n°31 : lieux de centralité pratiqués pour le commerce



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Les résultats de l'analyse des lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce, comme il est montré dans le graphique ci-dessus, illustre que la fréquentation de la population représente :

\*37.38% de la totalité de la population enquêtée se rend souvent au centre ville pour bénéficier des différents types de commerce à savoir : les produits alimentaires, les vêtements, les équipements de la maison (meubles, électroménagers, ...) et surtout les produits de luxe qui se trouvent installés particulièrement dans le centre. Autrement dit, la fréquentation élevée de ce dernier est le résultat de la diversité et de la qualité des produits attribuée. Ce qui rend par conséquent que ce centre, le noyau colonial, devient le point d'attraction et de convergence des flux non seulement de la part de la population résidente, mais aussi de celle migrante venant en dehors de la ville.

\*22.27% de la population interrogée pratique des lieux de centralité situés dans la couronne péricentrale : la cité Murienne et la cité Zaouia. Quant à la cité Murienne la fréquentation de la population est faite particulièrement pour l'achat des produits vestimentaires, des équipements de la maison et l'électroménager, alors que la fréquentation de la cité Zaouia s'est faite pour l'achat des produits alimentaires, les fruits, les légumes et la viande ainsi que pour l'électroménager. Ce qui rend que ce taux de fréquentation de la zone péricentrale est plus réduit que celui de la zone centrale, c'est que la pratique des lieux au niveau de la zone

## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

péricentrale s'est faite de la part des habitants résidant dans ces secteurs ainsi que ceux des quartiers proches.

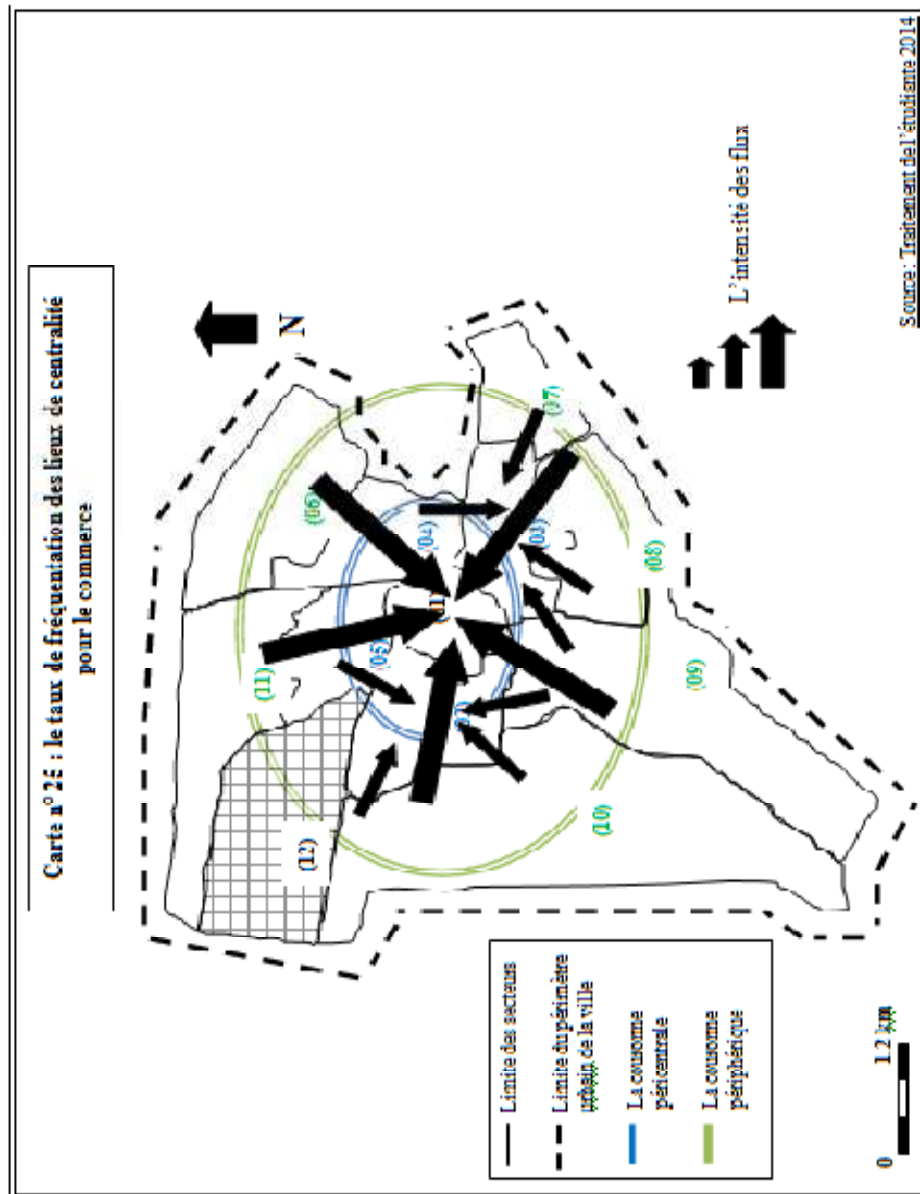
\*Quant à la pratique des lieux de centralité de la part de la population enquêtée, elle représente 15.04% dont les achats se limitent au commerce alimentaire, ce qui explique par conséquent le taux faible de fréquentation. Ces lieux se trouvent fréquenter particulièrement par ses habitants résidant.

\*13.77% de la population interrogée a donné des réponses variées concernant leur lieux de fréquentation, elle présente des choix variés de leur destination.

\*9.83% des enquêtés ont préféré faire leurs achats en dehors de la ville, il s'agit ici des achats de vêtements, des équipements de la maison, des produits de luxe,....

\*1.66% de la population enquêtée n'a pas répondu aux questions (figure 31).

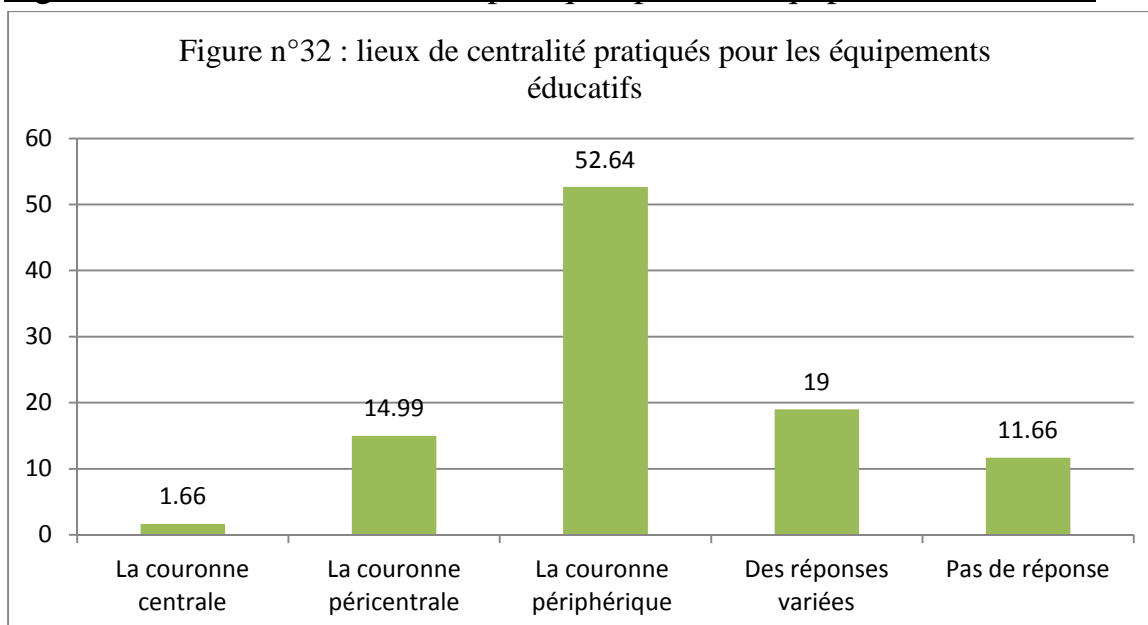
La carte 24 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour le motif du commerce.



### • Les équipements

#### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements éducatifs

Figure n°32 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements éducatifs



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Le graphique ci-dessus illustre différents lieux de centralité pratiqués par la population interrogée avec des taux différents :

\*1.66% des enquêtés profitent de ce service au niveau du noyau colonial, contre 14.99% de la population dans la couronne péricentrale dont 10.33% pour la cité Zaouia et 4.66% pour la cité Murienne.

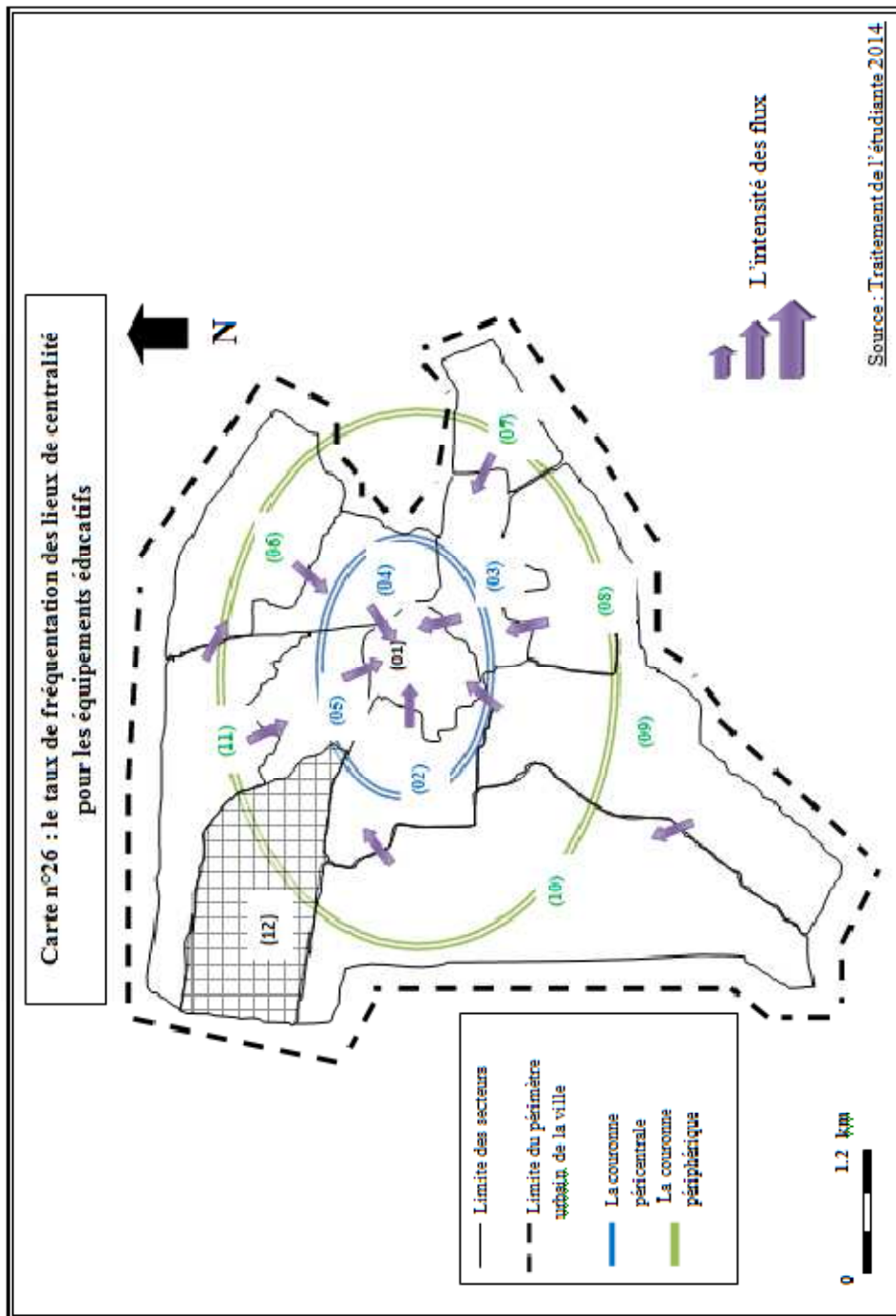
\*52.64% des interrogés indiquent des lieux de centralité périphériques, dont les taux de fréquentation varient entre 4.66% et 12.33%.

\*Le taux de la population enquêtée qui a donné des réponses variées concernant leurs lieux de fréquentation a été estimé par 19%, cette population pour profiter de ce type de service se trouve soit obligé de se déplacer vers les quartiers avoisinants à cause de l'absence de ce service au niveau de leur lieux de résidence tel est le cas du noyau colonial, soit son déplacement est le fait d'un choix personnel, facultatif.

\*Le reste de la population enquêtée estimée à 11.66% n'a pas donné de réponse. A travers ce constat, nous pouvons mentionner que le service éducatif est disponible au niveau de chaque secteur, à l'exception d'un taux limité de la population qui désigne qu'elle se déplace facultativement vers d'autres quartiers avoisinants (figure 32).

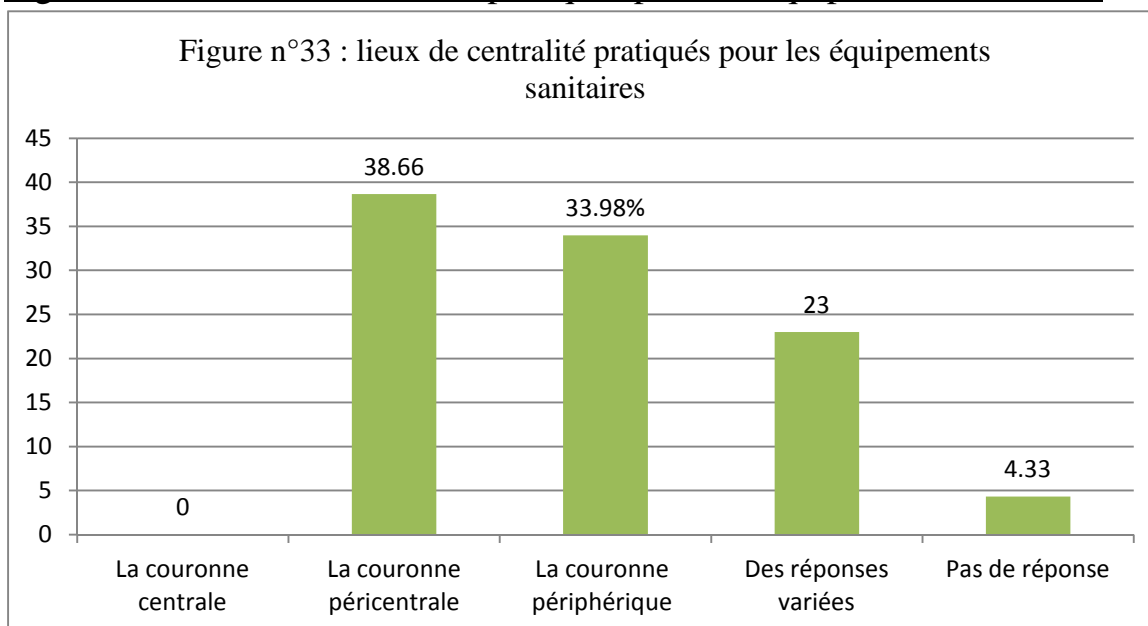
La carte 25 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements éducatifs.

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de centralité



➤ **Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements sanitaires**

Figure n°33 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements sanitaires



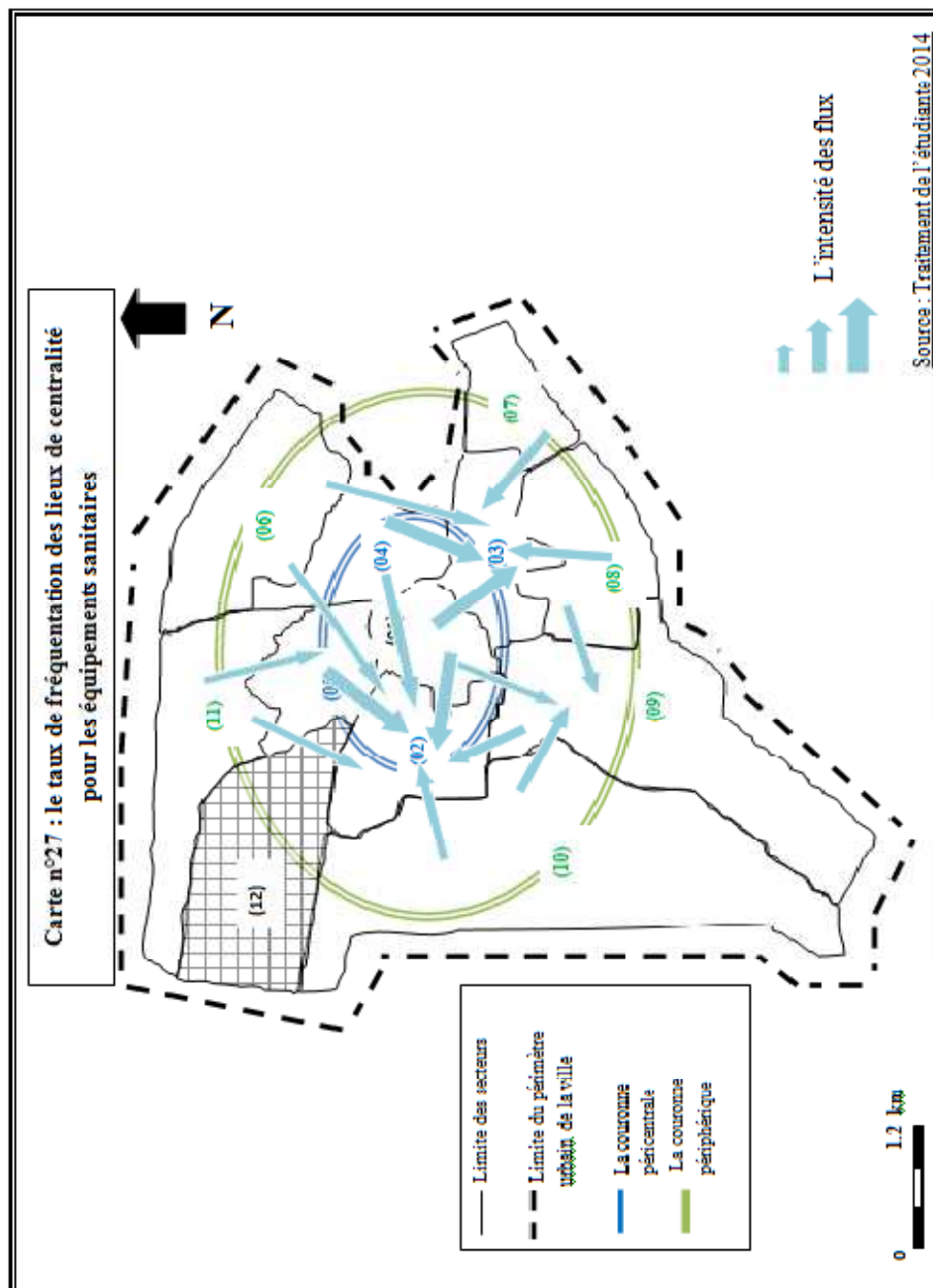
Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

L'analyse de la pratique des lieux de centralité pour les équipements sanitaires atteste que :

\*La couronne péricentrale et périphérique représente des taux de fréquentation presque équivalents : 38.66% et 33.98%, contre une absence totale dans le noyau colonial, ce qui pousse les habitants de ce secteur de se déplacer vers les quartiers de la zone péricentrale (la cité Murienn et Zaouia) et périphérique (la cité le Grand Aurès et Moustakbal) pour profiter du service sanitaire.

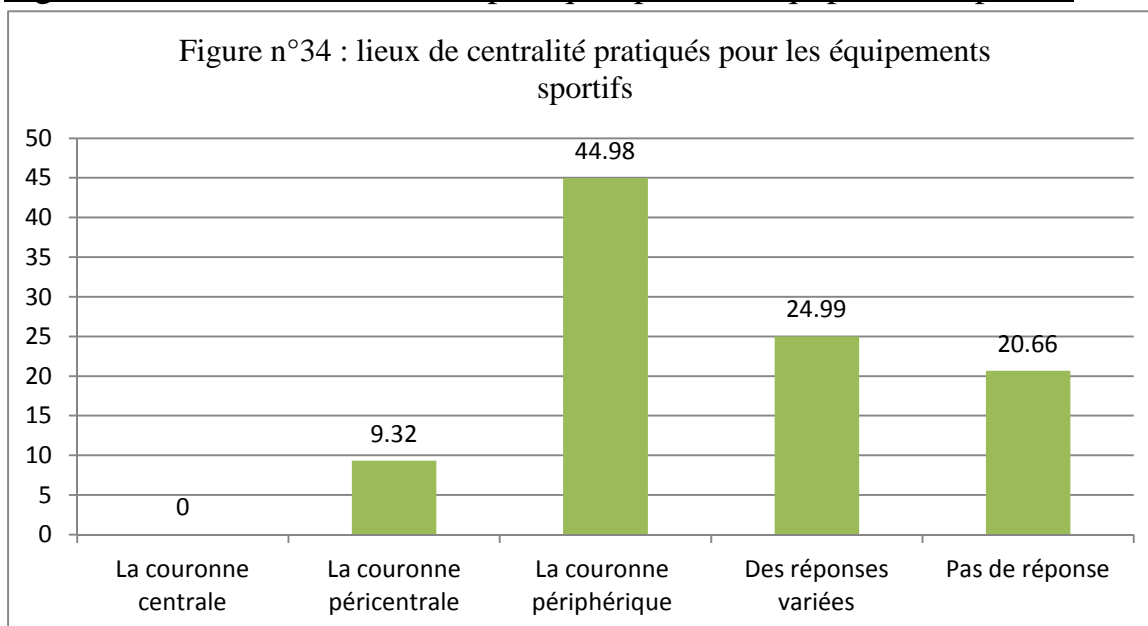
\*Le reste des réponses des enquêtés est répartie en deux catégories : 23% ont fourni des réponses variées et 4.33% restant n'ont pas répondu à cette question (figure 33).

La carte 26 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements sanitaires.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements sportifs

Figure n°34 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements sportifs



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

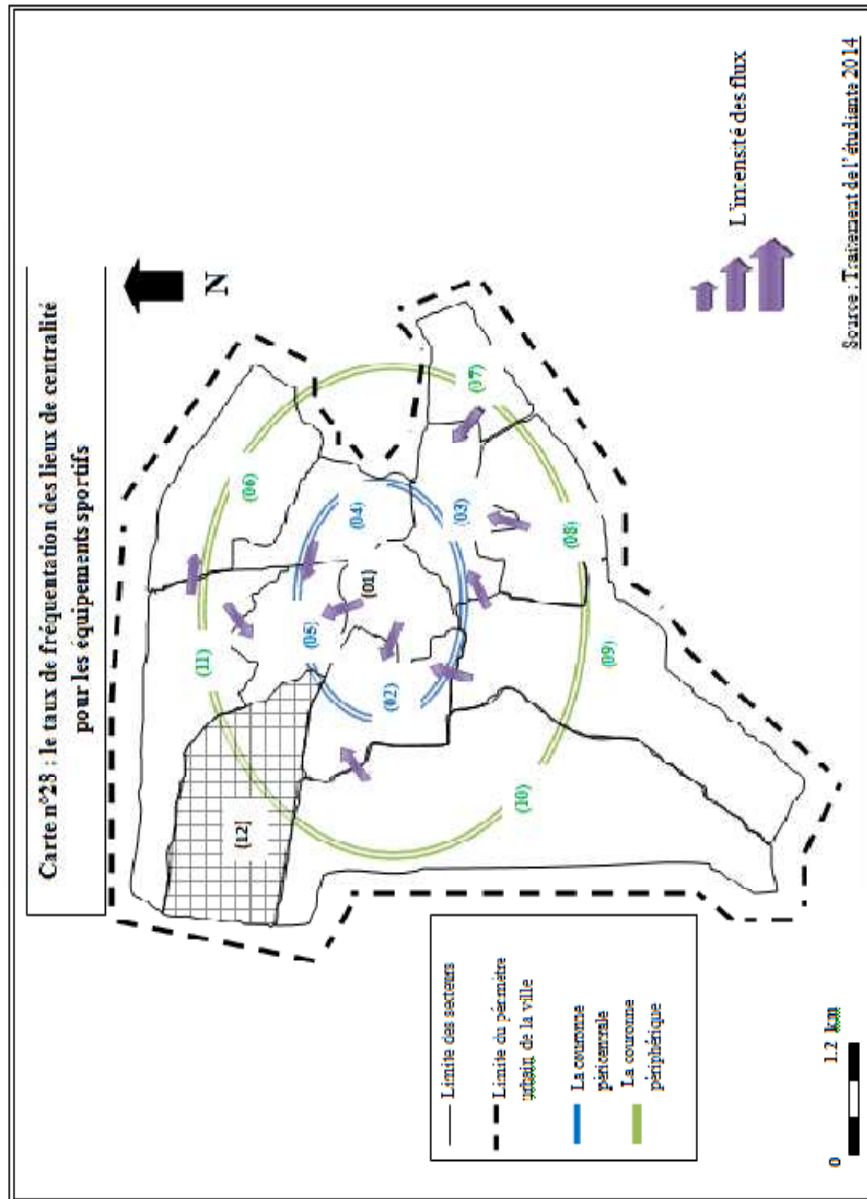
La figure ci-dessus concernant l'analyse des lieux pratiqués pour les équipements sportifs montre le suivant :

\*Une nette dominance de la couronne périphérique (la cité Kahina, et la cité Moustakbal) avec un taux de fréquentation qui fait 44.98% de la population interrogée, ce qui explique le fait que la majorité des équipements sportifs se trouve implanter dans les quartiers périphériques.

\*9.32% des enquêtés ont désigné des lieux situés dans la couronne péricentrale, contre 24.99% de la population qui ont mentionné des réponses variées.

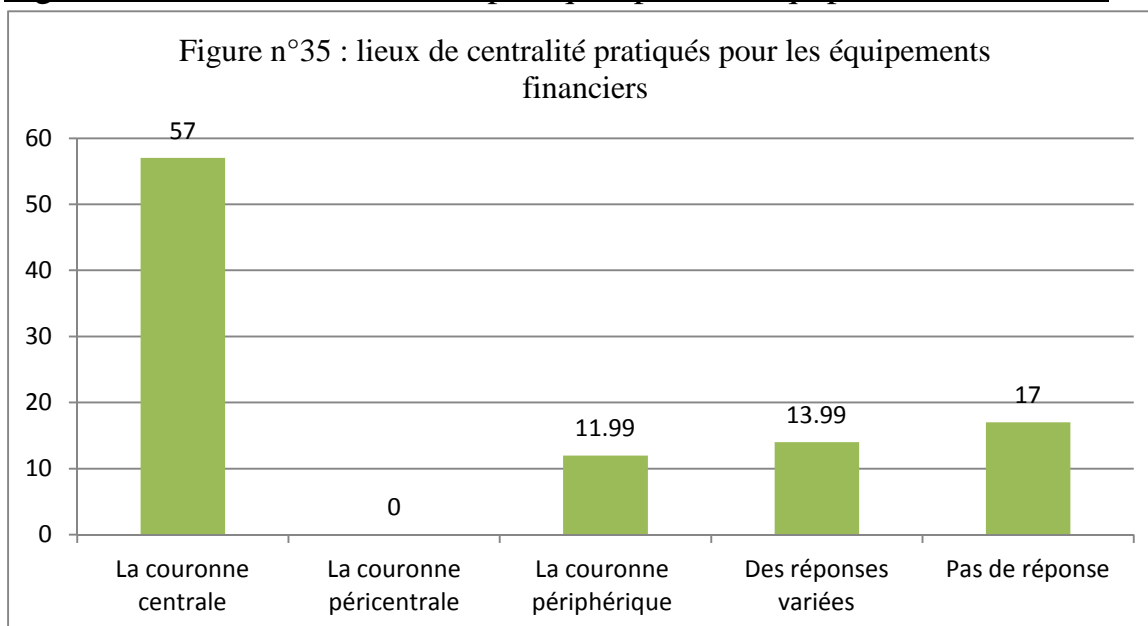
\*20.66% de la population interrogée n'a pas donné de réponse (figure 34).

La carte 27 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements sportifs.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements financiers

Figure n°35 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements financiers



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

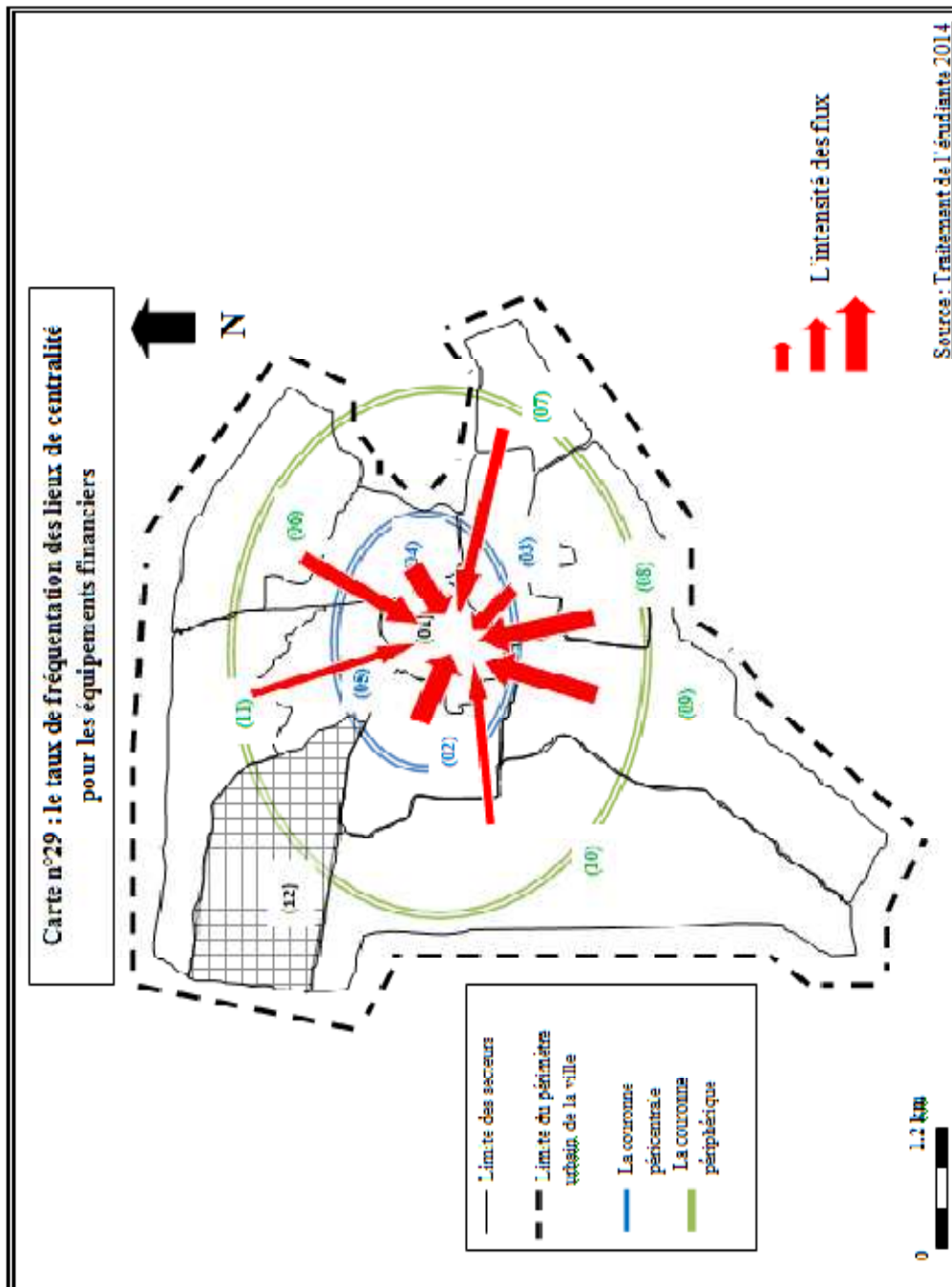
Quant à la fréquentation des équipements financiers, l'analyse des réponses des enquêtés a révélé que :

\*57% des interrogés ont indiqué des lieux de centralité situés dans la couronne centrale, dont le noyau colonial, alors que la couronne péricentrale représente un taux de 0% de fréquentation.

\*La couronne périphérique représente 11.99% de la totalité des réponses des enquêtés.

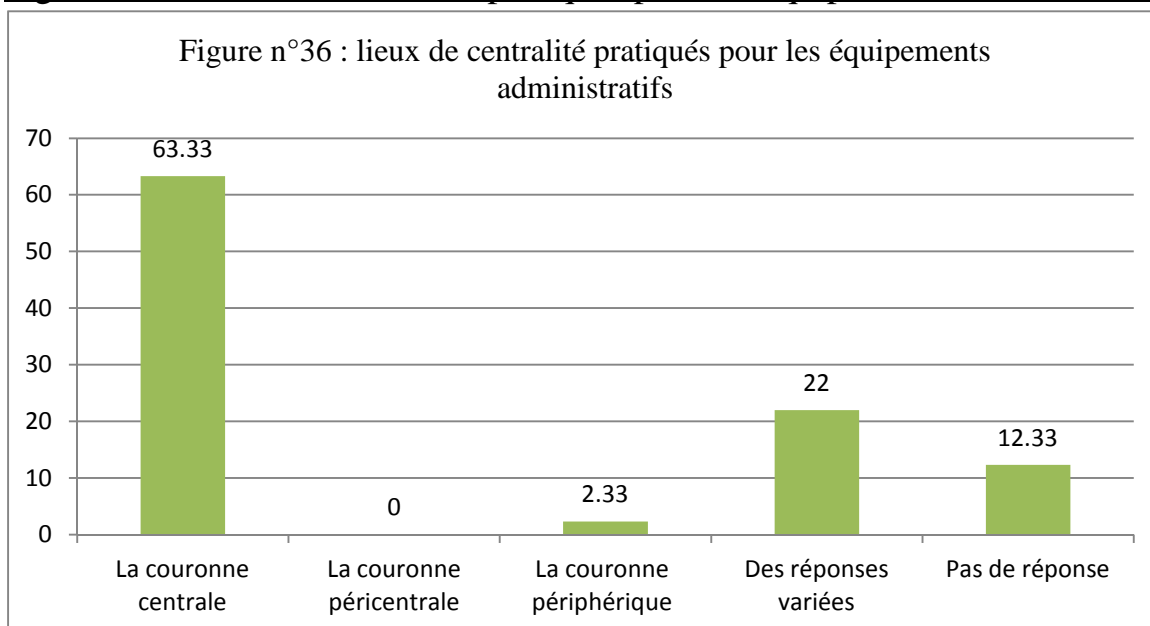
\*13.99% de la population a donné des réponses variées, et 17% a refusé de s'exprimer (figure 35).

La carte 28 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements financiers.



### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements administratifs

Figure n°36 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements administratifs

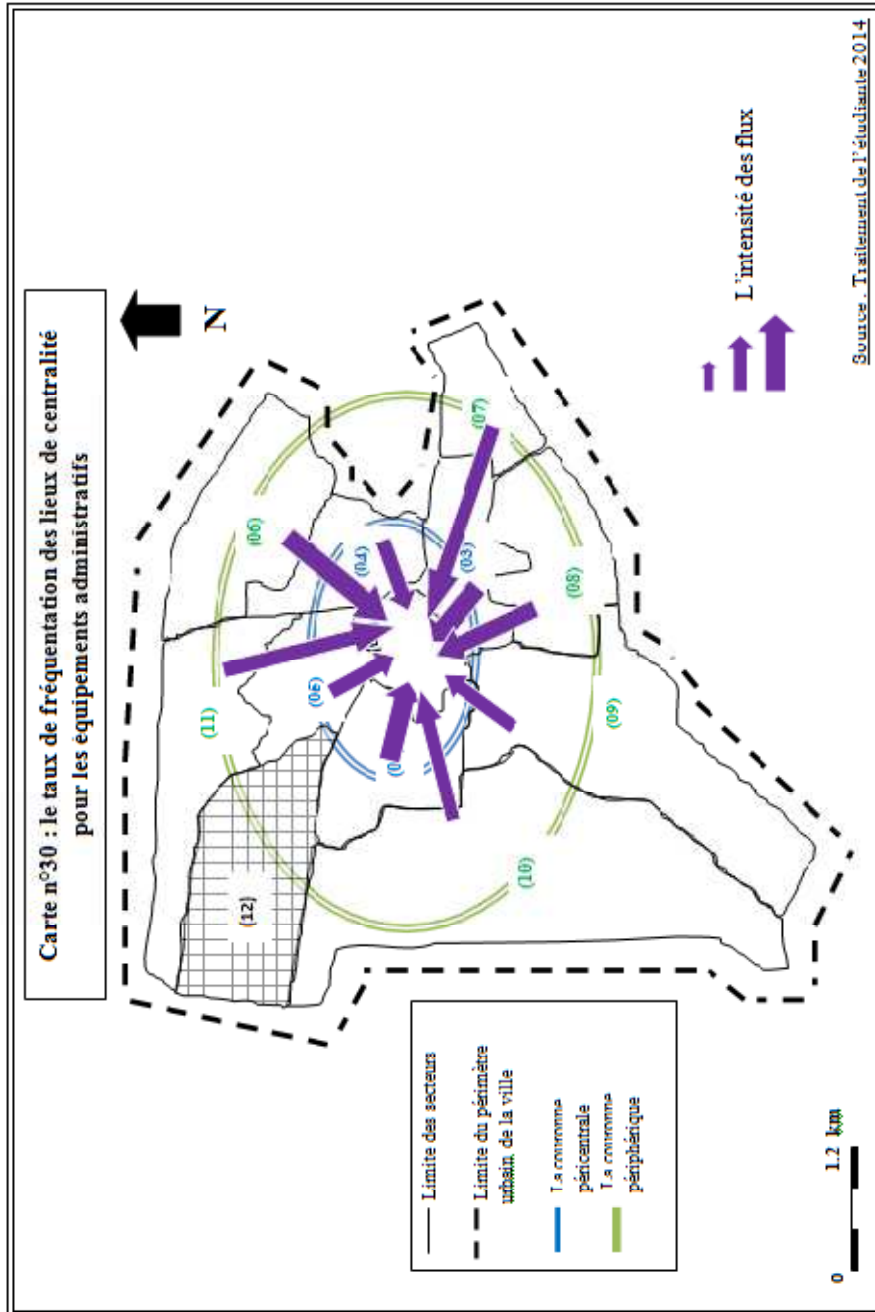


Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La figure ci-dessus montre que pour garantir un service administratif :  
\*63.33% des enquêtés se rendent au centre ville pour profiter de ce service, une nette dominance du noyau colonial à propos de ce service.

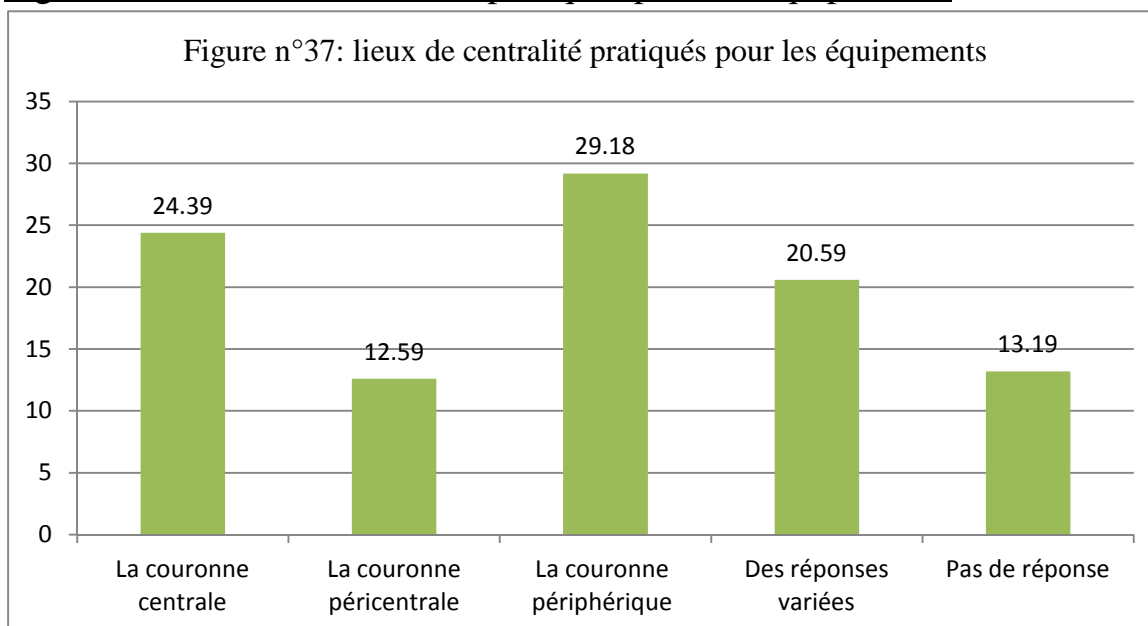
\*2.33% renvoie à la zone périphérique, contre une absence totale de fréquentation de la zone péricentrale pour ce type de service, alors que 22% de la population restante a fourni des réponses variées et 12.33% n'ont pas donné de réponse (figure 36).

La carte 29 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements administratifs.



### ➤ Synthèse des lieux de centralité pratiqués pour les équipements

Figure n°37 : lieux de centralité pratiqués pour les équipements



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

L'analyse des différents lieux de centralité pratiqués pour profiter des différents services cités précédemment a révélé que :

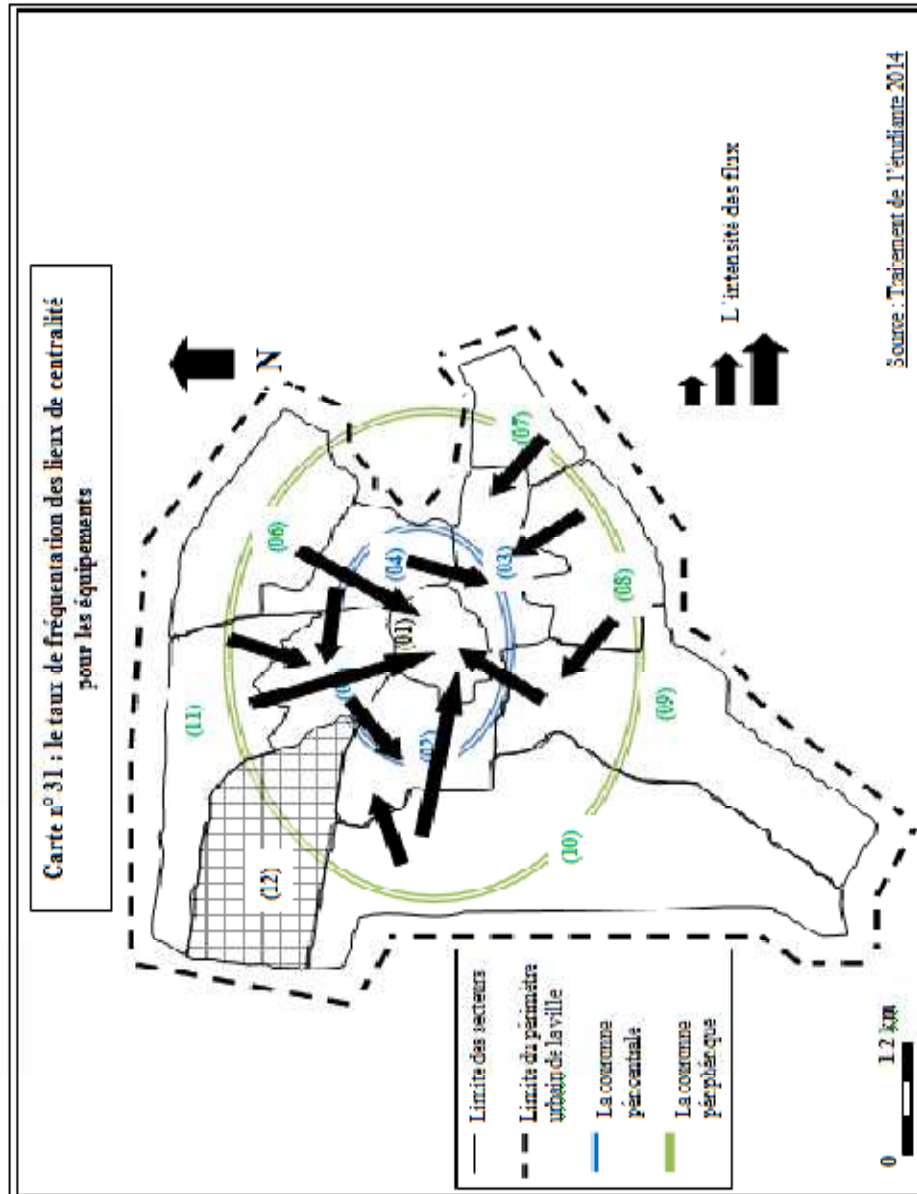
\*24.39% de la population enquêtée pratique des lieux de centralité situés dans la couronne centrale, le noyau colonial, la fréquentation de ce secteur est faite particulièrement pour profiter du service administratif et financier.

\*12.59% de la population interrogée se rend aux lieux situés au niveau de la couronne péricentrale, dont la fréquentation est due particulièrement aux équipements sanitaires.

\*29.18% de la population fréquentent des lieux de centralité périphériques dans le but de profiter des services sportifs et sanitaires.

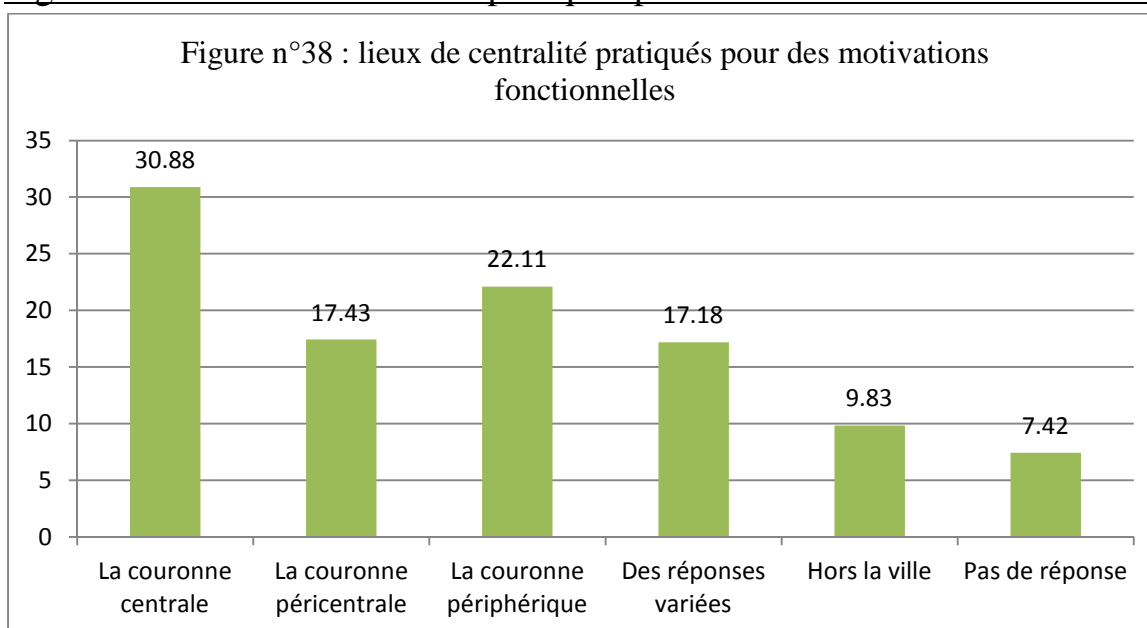
Pour résumer, ce qui est remarqué lors de l'analyse de la pratique des espaces pour garantir différents types de services, c'est que contrairement aux lieux de fréquentation pour le motif de commerce qui se trouve concentré en grande majorité dans le centre ville et avec un degré moins dans la zone péricentrale, les lieux de fréquentation pour les équipements se sont répartis dans les trois couronnes existantes : les équipements administratifs et financiers dans la zone centrale, les équipements sanitaires dans la zone péricentrale et périphérique, les équipements sportifs dans la zone périphérique (figure 37).

La carte 30 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les équipements.



### ➤ Synthèse des lieux de centralité pratiqués pour des motivations fonctionnelles

Figure n°38 : lieux de centralité pratiqués pour des motivations fonctionnelles



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La combinaison des deux motifs fonctionnels : le commerce et les équipements quant aux lieux de centralité pratiqués révèle que :

\*La couronne centrale représente un taux de fréquentation estimé par 30.88% de la totalité de la population enquêtée, dont cette fréquentation est due essentiellement à la concentration de commerce de tout genre (produits alimentaires, vestimentaires, équipements de maison et électroménager, ainsi que les produits de luxe installés souvent dans le centre ville, en plus des équipements notamment ceux administratifs et financiers. Cette concentration de commerce et équipements a généré de forts mouvements de flux non seulement de la population résidante, mais aussi de celle migrante.

\*La fréquentation de la couronne péricentrale avec 17.43% de la population interrogée est faite particulièrement pour le motif de commerce en premier lieu, et en 2<sup>ème</sup> niveau cette fréquentation est le résultat des services générés par les équipements sanitaires au niveau de la cité Murienne et la cité Zaouia.

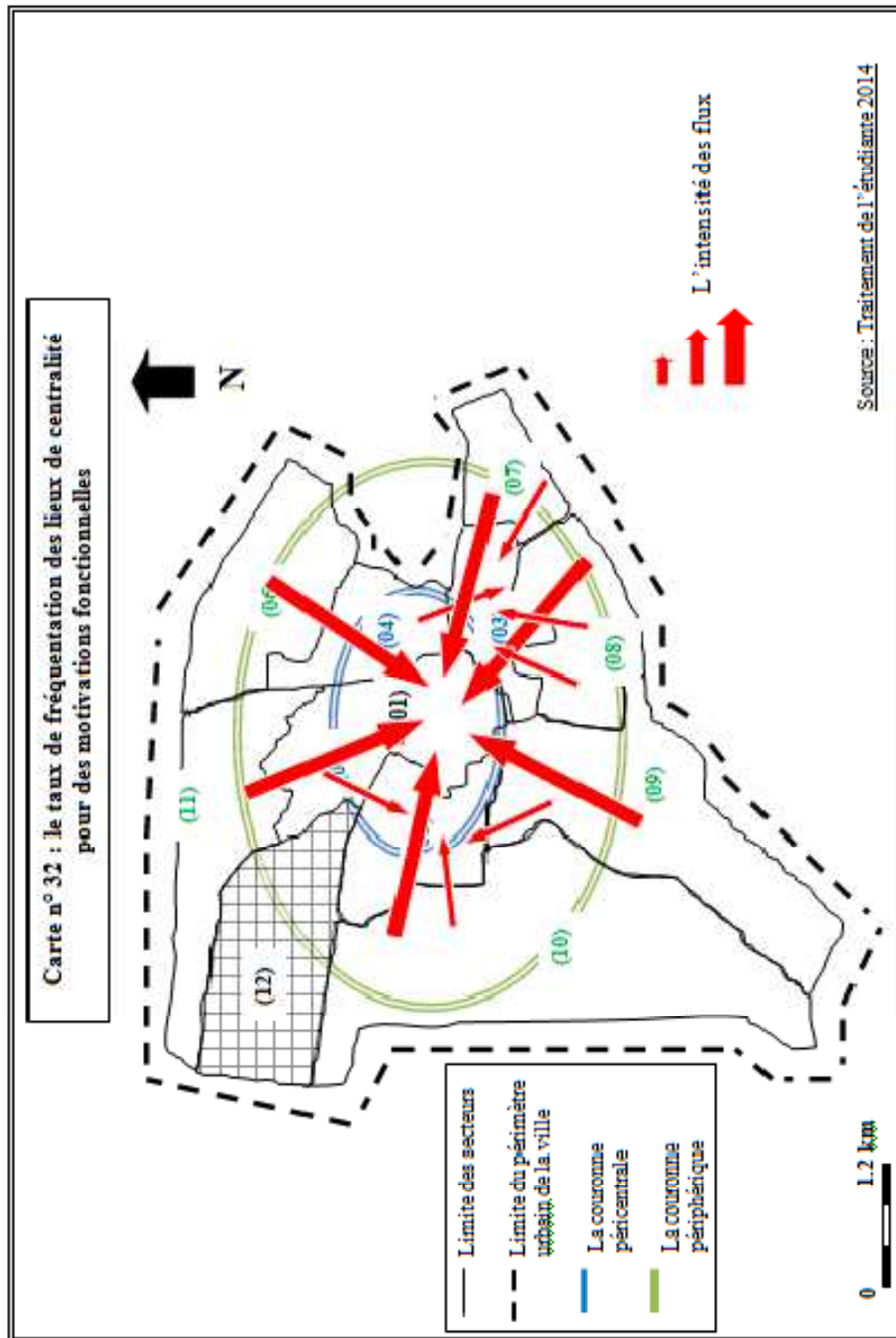
\*La couronne périphérique de sa part représente 22.11% du taux de fréquentation due particulièrement aux services présentés par les équipements sportifs.

\*17.18% des interrogés ont indiqué des réponses variées concernant les lieux de pratique de centralité, ici les enquêtés désignent différentes destinations distribuées dans le périmètre d'étude.

## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

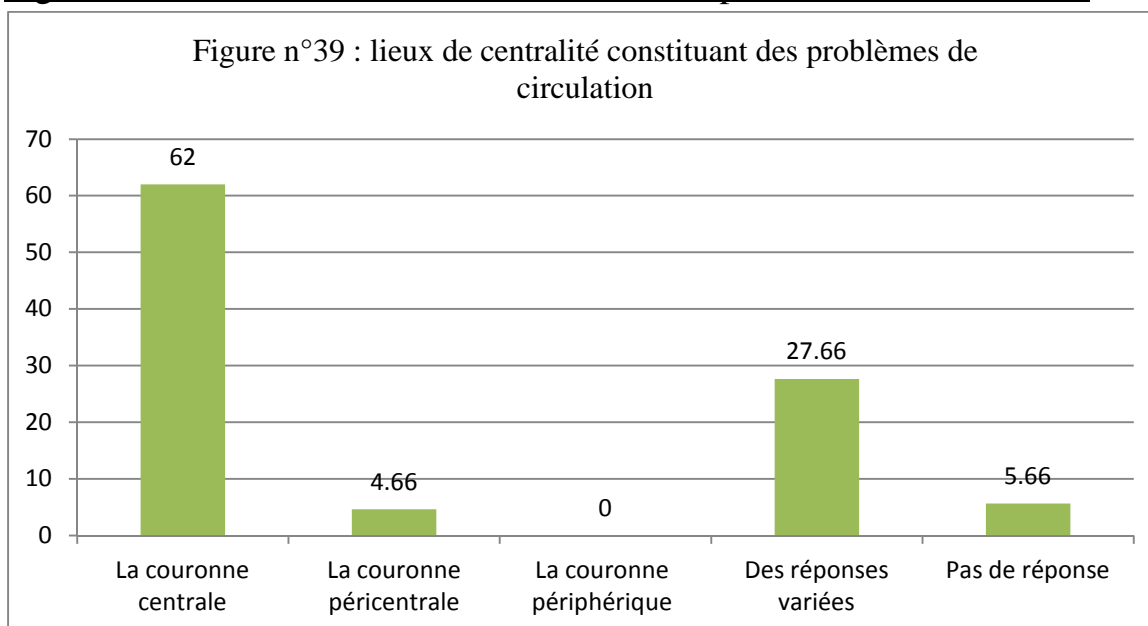
\*Le reste de la population enquêtée a mentionné que 9.83% ont désigné des lieux de centralité en dehors de la ville, contre 7.42% des enquêtés ont refusé de s'exprimer sur les questions posées (figure 38).

La carte 31 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour des motivations fonctionnelles.



### • L'accessibilité et la circulation

Figure n°39 : lieux de centralité constituant des problèmes de circulation



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La figure ci-dessus illustre clairement, d'après les réponses des enquêtés, les lieux les plus représentatifs des problèmes de circulation :

\*62% des réponses collectées ont désigné que les lieux constituant le plus de problèmes de circulation se sont situés dans la couronne centrale au niveau du noyau colonial, ce dernier apparaît selon les usagers comme étant l'espace le plus accessible et le plus desservi en moyen de transport. Ceci confirme et explique le fait que ce dernier regroupe toutes les activités commerciales et de services ainsi que d'importants équipements ayant une aire d'influence qui dépasse les limites du secteur, ces paramètres créent davantage et offre au centre une certaine dynamique renforçant son caractère de centralité. Mais d'un autre côté, ce dernier, le noyau colonial, se trouve fortement touché par les problèmes de stationnement et de circulation créant, par conséquent, des embouteillages quotidiens particulièrement au niveau des principales artères.

\*4.66% des réponses des enquêtés ont révélé que les lieux les plus touchés des problèmes de circulation se trouvent au niveau de la couronne périphérique, mais avec un degré moins que celui dans le centre ville, ce qui rend possible que la population s'orientent vers cette zone pour effectuer certains types de leurs achats et garantir certains services. La couronne péricentrale occupe la 2<sup>ème</sup> position du point de vue taux de fréquentation après le noyau colonial, elle est pratiquée essentiellement de la part des quartiers périphériques avoisinants situés dans la couronne périphérique, dont le principal moteur de cette fréquentation est la proximité du lieu de résidence.

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité

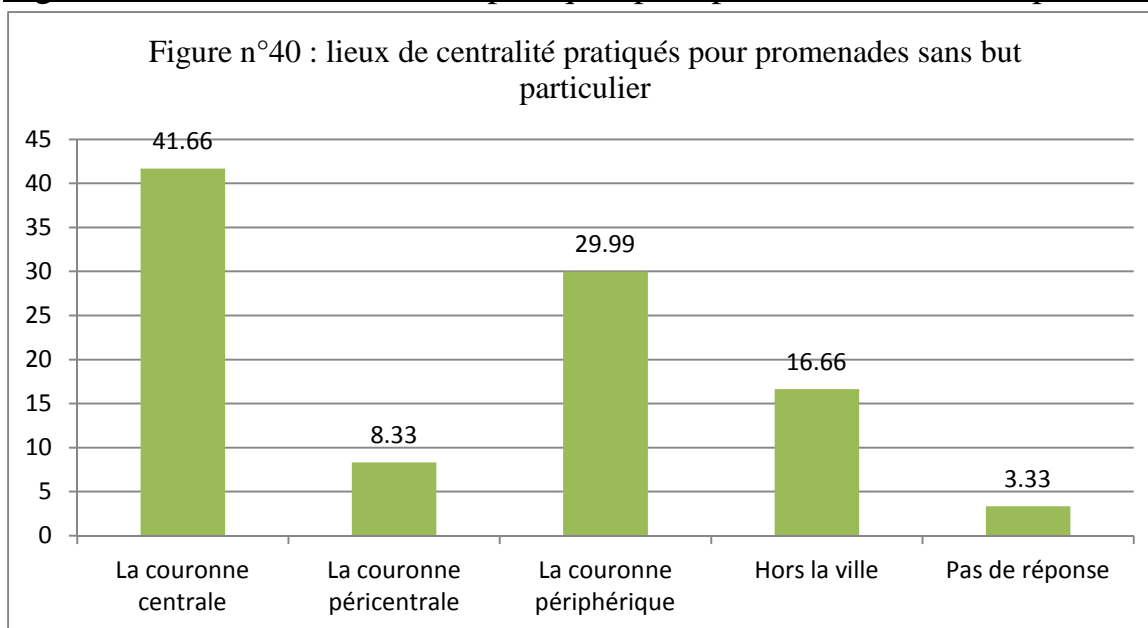
\*Le reste de la population interrogée constitue que 27.66% de la totalité des enquêtés ont fourni des réponses variées concernant les lieux qui leur semblent souffrent des problèmes de circulation, contre 5.66% n'ont pas exprimé leurs avis à propos de cette question (figure 39).

### VII-2-2- Analyse des lieux de centralité pratiqués pour des motivations sociales et symboliques

#### • Les lieux de rencontres et de promenades

##### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour promenades sans but particulier

Figure n°40 : lieux de centralité pratiqués pour promenades sans but particulier



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La figure ci-dessus montre que pour effectuer des promenades, les habitants se rendent aux différents lieux, mais avec des pourcentages variés dont :

\*41.66% des interrogés ont indiqué qu'ils fréquentent le noyau colonial pour faire des promenades. De ce fait, la grande part d'entre eux se rend au jardin public 1<sup>er</sup> Novembre, à la placette des martyrs et certains d'entre eux fréquentent les lieux de vente même sans faire des achats spécifiques.

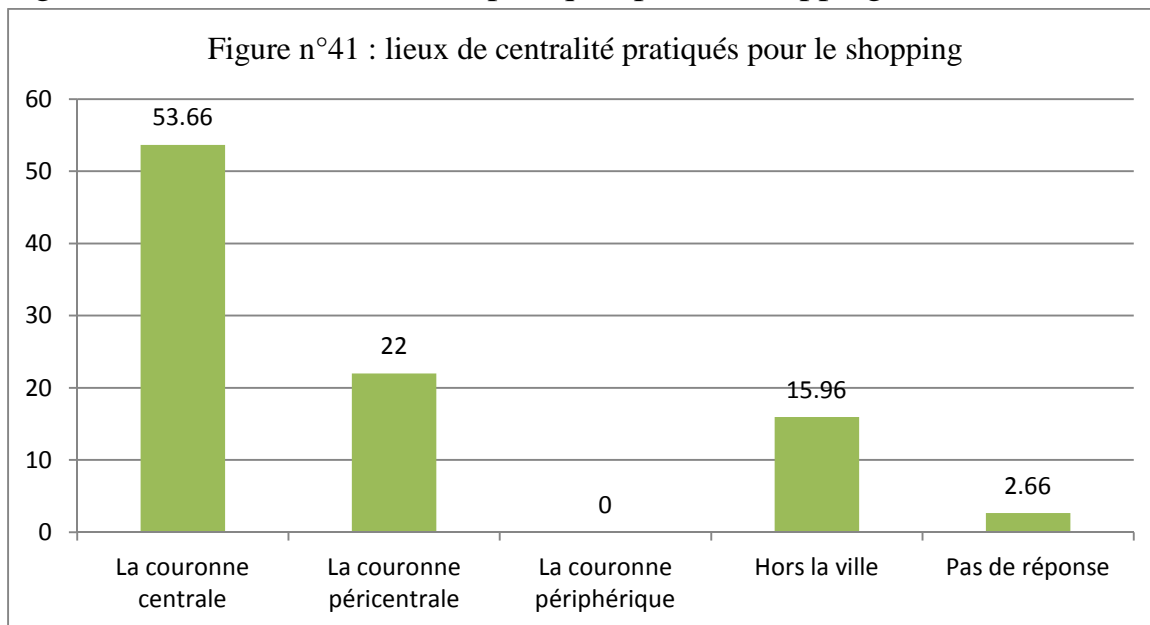
\*8.33% des enquêtés ont révélé la zone péricentrale particulièrement la cité Murienne

\*29.99% ont désigné des lieux dans la couronne périphérique, il s'agit ici des zones des espaces verts boisés non aménagés et non sécurisés pour cela leur fréquentation se trouve un peu limité en comparant avec celle du centre ville.

\*16.66% de la population enquêtée préfèrent aller en dehors de la ville pour satisfaire ce besoin, contre 3.33% qui n'ont pas donné de réponse (figure 40).

### ➤ Les lieux de centralité pratiqués pour le shopping

Figure n°41 : lieux de centralité pratiqués pour le shopping



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Pour faire le shopping, les enquêtés ont désigné différents lieux de centralité à savoir :

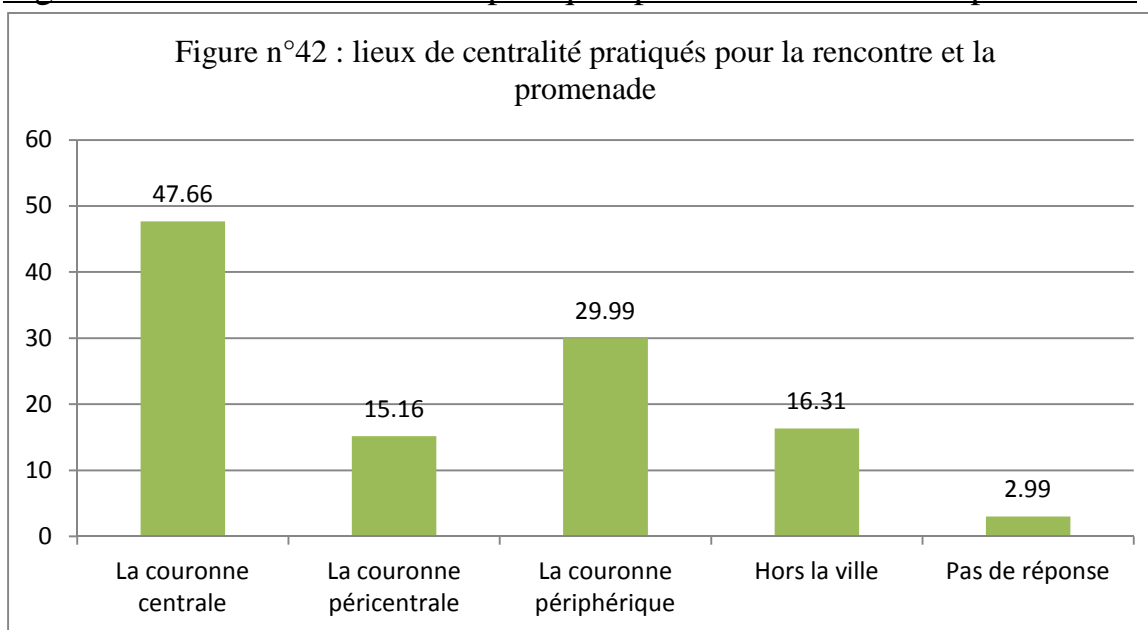
\*53.66% de la population interrogée évoquent des lieux de centralité dans la couronne centrale, alors que la couronne péricentrale a estimé 22% de la totalité des enquêtés.

\*Le reste de la population estimée par 15.96% fait son shopping en dehors de la ville, contre 2.66% n'ont pas répondu à cette question (figure 41).

### ➤ Synthèse des lieux de centralité pratiqués pour la rencontre et la promenade

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité

Figure n°42 : lieux de centralité pratiqués pour la rencontre et la promenade



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

L'analyse des lieux de centralité pratiqués pour le motif de rencontre et de promenade, les enquêtés ont indiqué que :

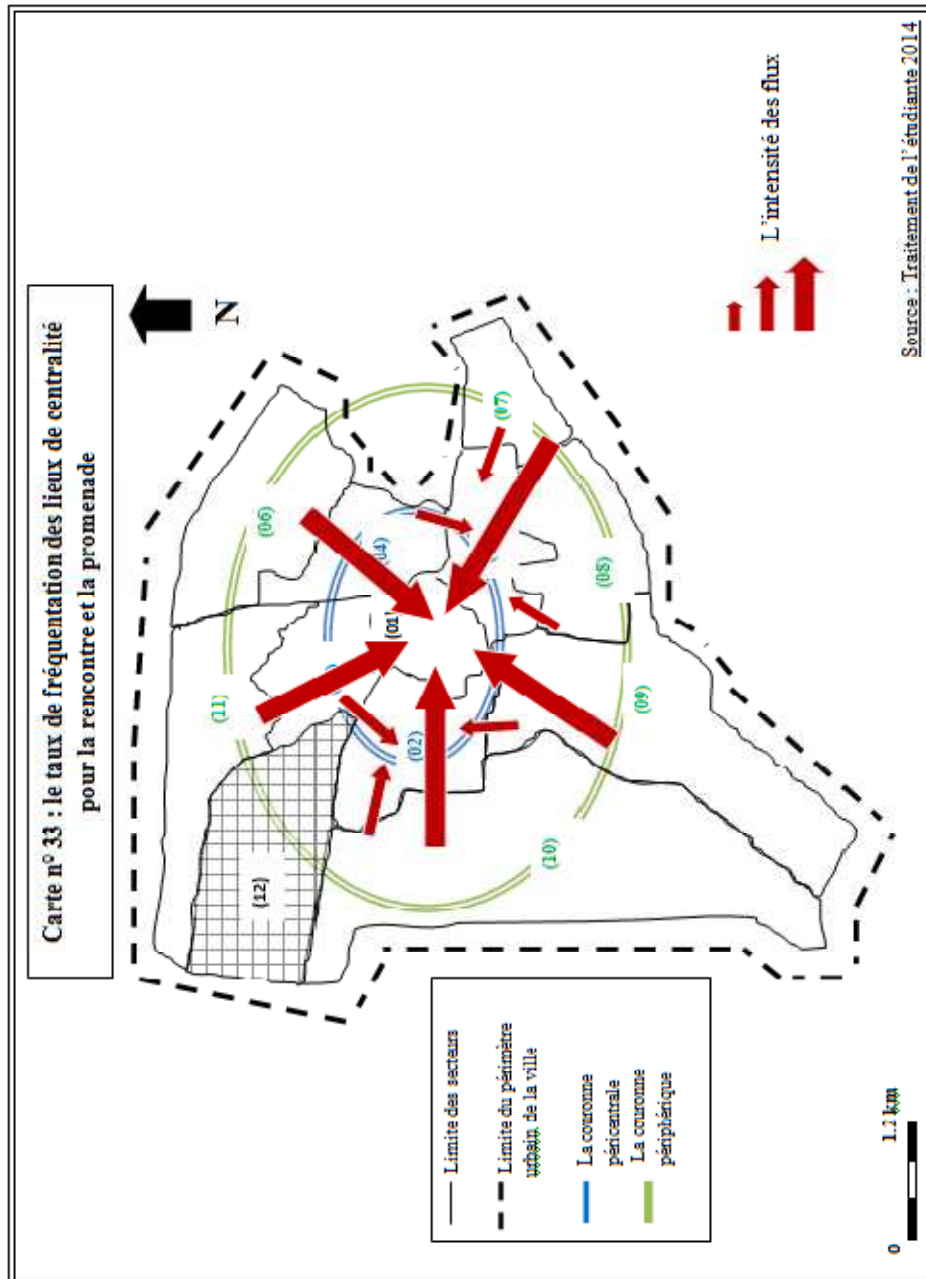
\*46.99% des interrogés évoquent des lieux de centralité dans la couronne centrale, contre seulement 15.16% qui fréquentent la couronne péricentrale.

\*29.99% de la population enquêtés évoquent des lieux situés dans la couronne périphérique.

\*16.31% de la totalité des enquêtés pratique ce motif en dehors de la ville, alors que 2.99% ont refusé de s'exprimer (figure 42).

La carte 32 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les rencontres et les promenades.

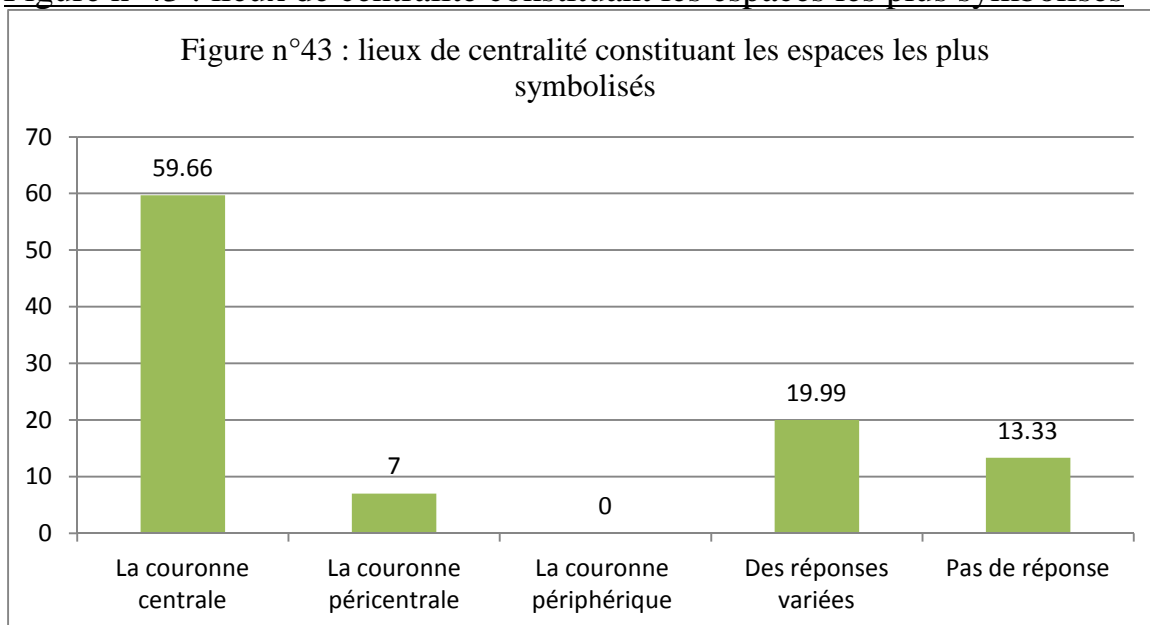
## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité



## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité

- Les images symboliques
  - L'espace le plus symbolisé

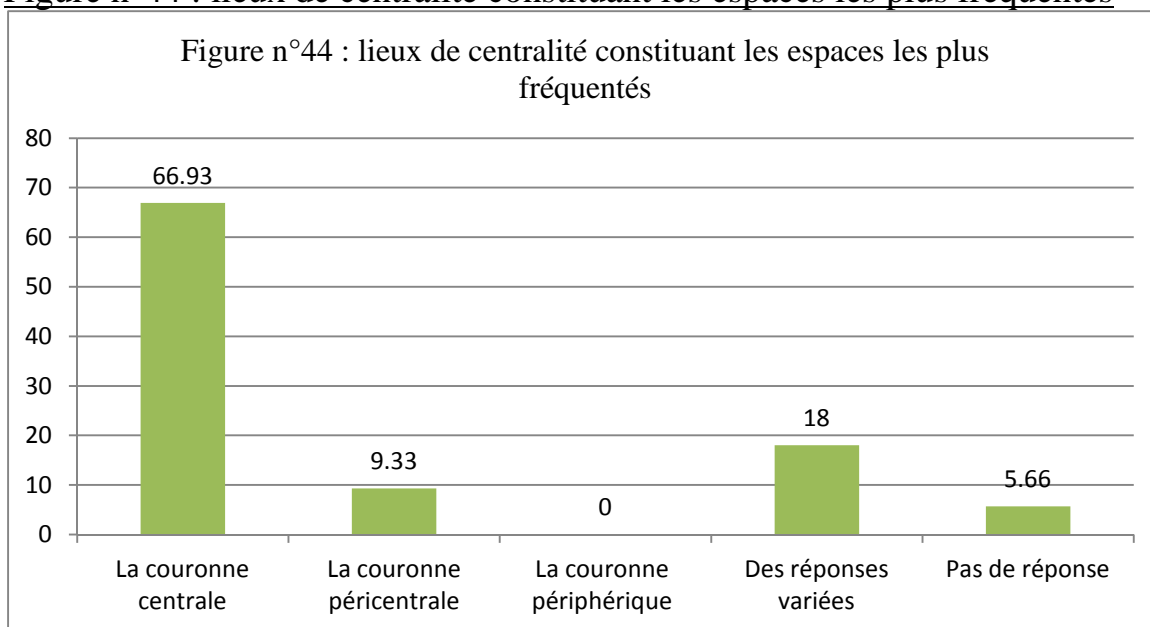
Figure n°43 : lieux de centralité constituant les espaces les plus symbolisés



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

- L'espace le plus fréquenté

Figure n°44 : lieux de centralité constituant les espaces les plus fréquentés

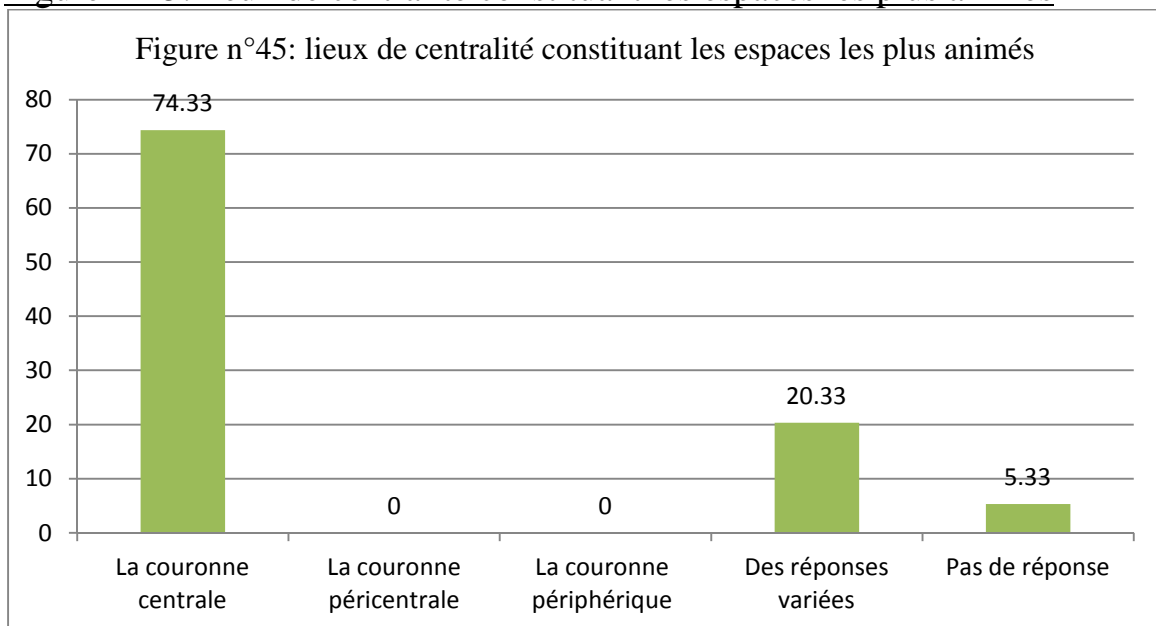


Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

## Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité

### ➤ L'espace le plus animé

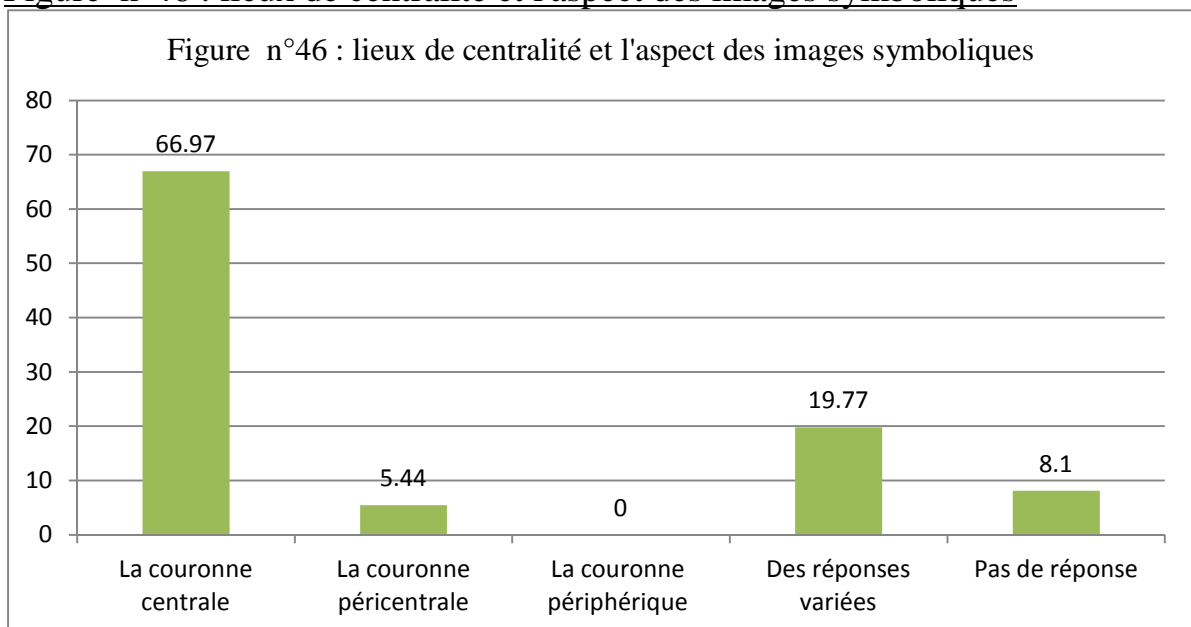
Figure n°45: lieux de centralité constituant les espaces les plus animés



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

### ➤ Synthèse des lieux de centralités et l'aspect des images symboliques

Figure n°46 : lieux de centralité et l'aspect des images symboliques



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La combinaison des trois graphiques analysant les lieux de centralité pratiqués vue son caractère symbolique illustre que :

\*66.97% de la population enquêtée évoque les lieux de centralité situés dans la couronne centrale, pour cela les enquêtés désignent que le centre ville représente l'espace le plus symbolisé du fait de son caractère historique, le plus fréquenté

## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

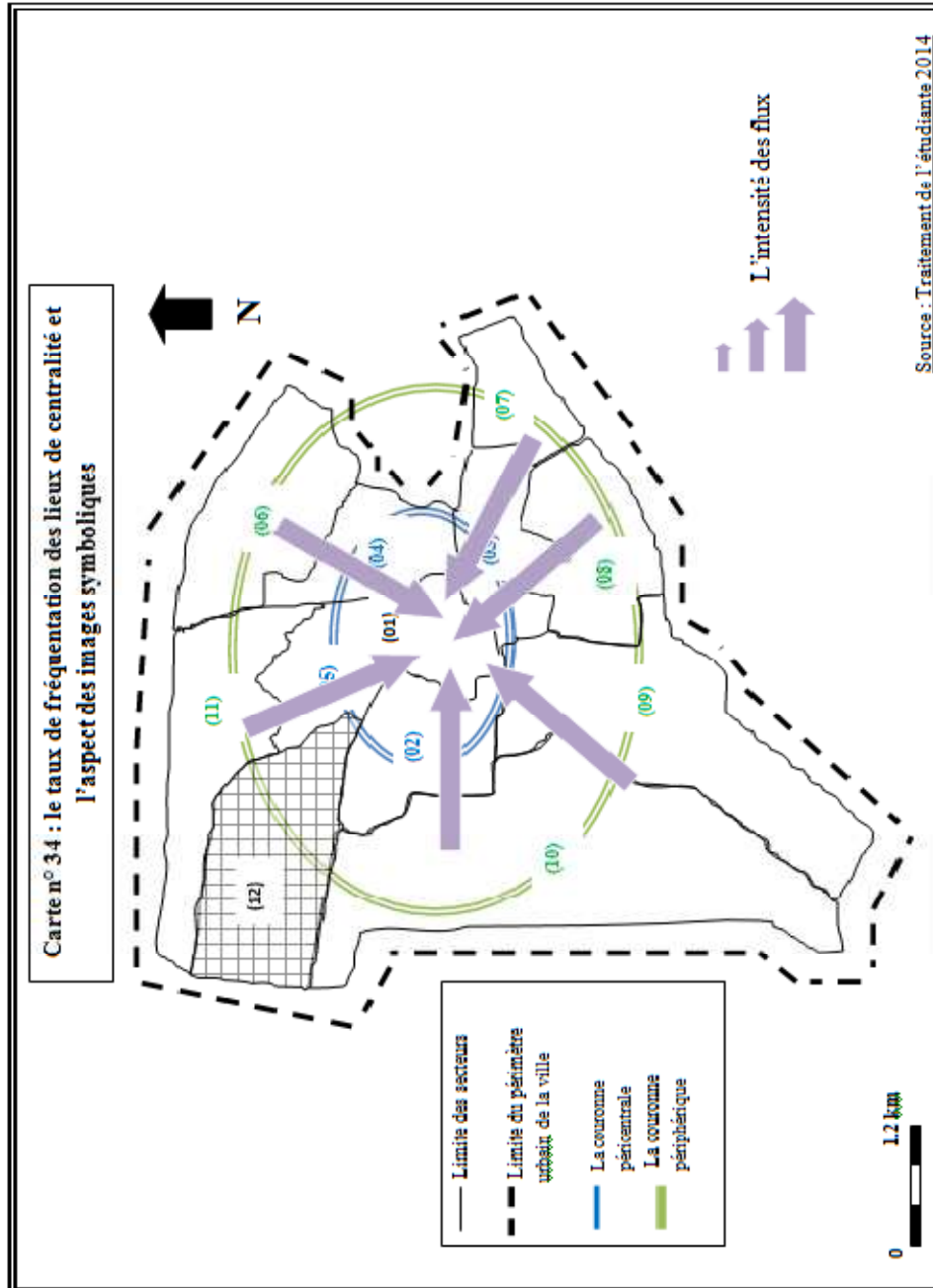
du fait de son accessibilité et le plus animé en comparant avec les autres secteurs de la ville.

\*5.44% des interrogés indiquent des lieux de centralité situés dans la couronne péricentrale, ici se sont les habitants des secteurs Murienne et Zaouia qui ont répondu en disant que leurs quartiers représente un certain aspect symbolique du fait de son aspect urbain et son tracé de voie.

\*19.77% de la population enquêtée désignent des réponses variées concernant les lieux de centralité représentant un aspect symbolique.

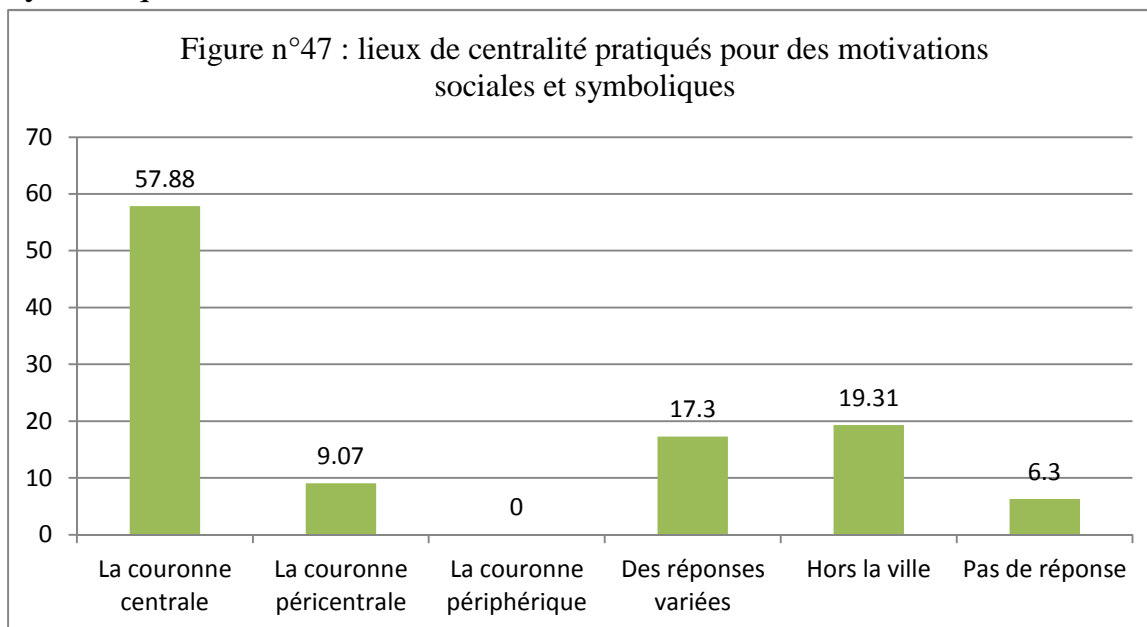
\*8.1% de la totalité de la population ont refusé de s'exprimer (figure 46).

La carte 33 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les images symboliques.



### ➤ Synthèse des lieux de centralité pratiqués pour des motivations sociales et symboliques

Figure n°47 : lieux de centralité pratiqués pour des motivations sociales et Symboliques



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

Quant à l'analyse des lieux de centralité évoqués pour des motifs sociaux et symboliques, la population enquêtée a révélé que :

\*57.88% des interrogés indiquent le noyau colonial comme le secteur le plus offrant des lieux de rencontres et de promenades et le plus représentant des images symboliques du fait de son aspect urbain et en raison aussi de quelques équipements historiques implantés dans le centre ville : la salle des fêtes, l'église, le jardin du 1<sup>er</sup> Novembre, la placette des martyres, ..., tout ces endroits favorisent les échanges et les contacts entre les habitants, créant par cela de fortes dynamiques et animation renforçant par conséquent le caractère central du noyau colonial.

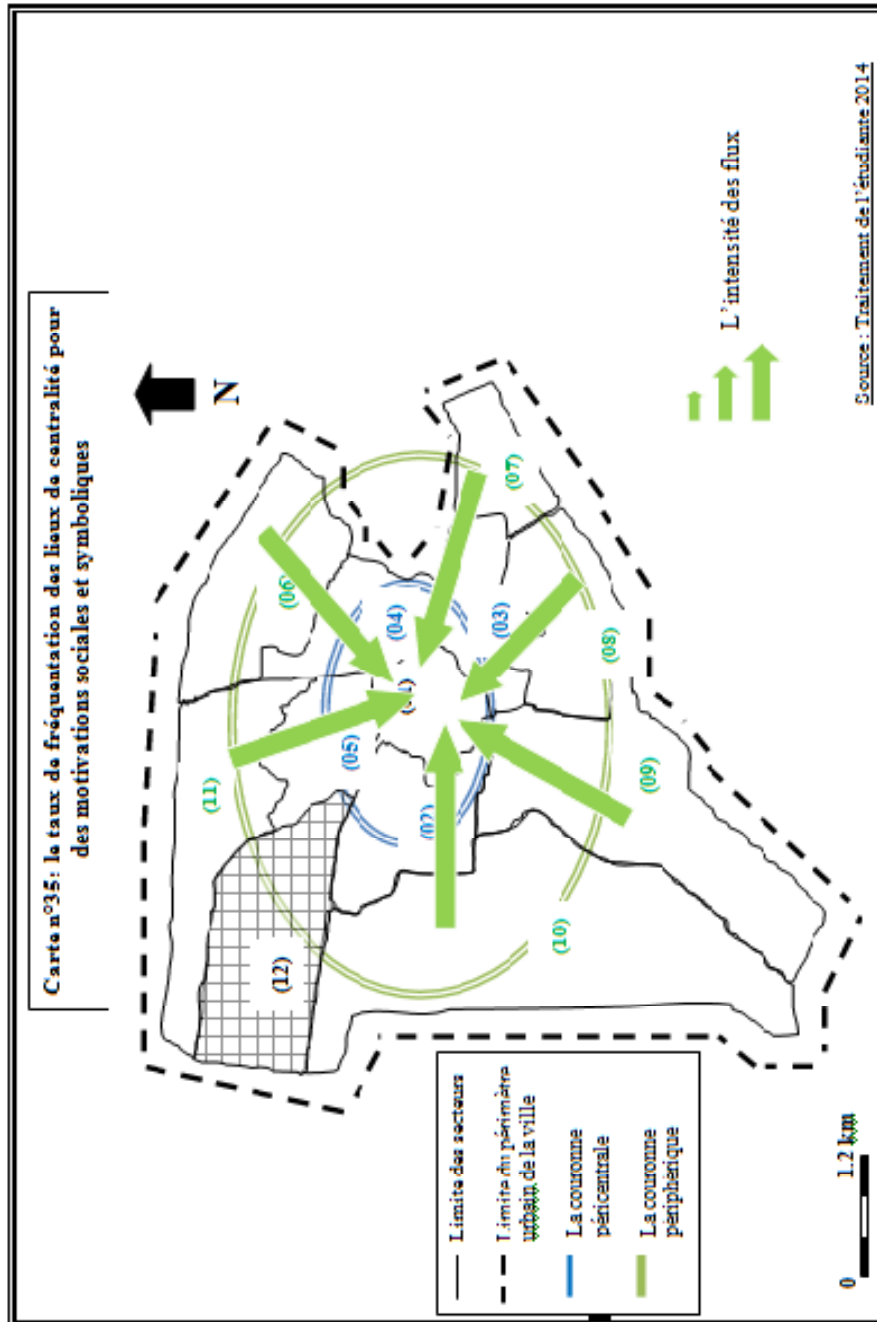
\*9.07% des enquêtés désignent des lieux de centralité dans la couronne péricentrale, dont la fréquentation semble trop timide, elle vient en 2<sup>ème</sup> position après le noyau colonial, du fait de l'absence des lieux de rencontre tel que les jardins, les placettes, ..., la seule possibilité de rencontre se réside au niveau des cafés populaires qui représentent eux aussi des destinations permettant la communication et le contact des habitants.

\*17.30% de la population enquêtée ont désigné différents lieux éparpillés sur le périmètre d'étude, alors que 19.31% qui privilégient leurs lieux de rencontre et

## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

de promenade en dehors de la ville, contre seulement 6.3% de la totalité de la population ont refusé de s'exprimer leur avis (figure 47).

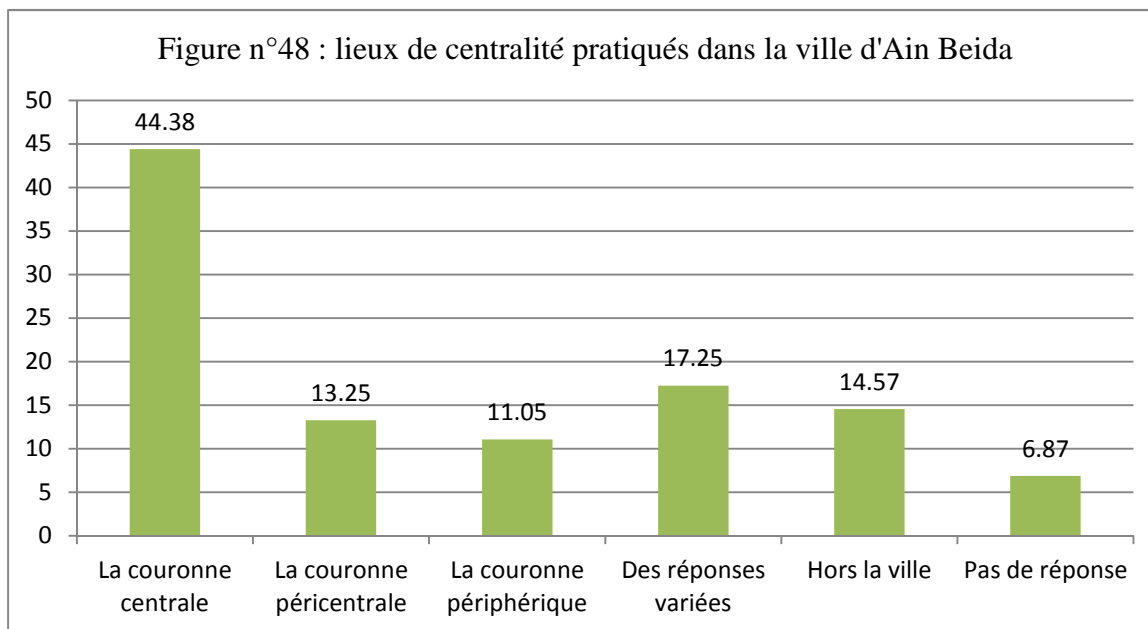
La carte 34 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour des motivations sociales et symboliques.



**VII-2-3- Les lieux de centralité pratiqués dans la ville d'Ain Beida**

➤ **Synthèse générale des lieux de centralité pratiqués**

Figure n°48 : lieux de centralité pratiqués dans la ville d'Ain Beida



Source : enquête réalisée par l'étudiante 2014

La combinaison des différents résultats d'analyse des lieux de centralité pratiqués dans la ville d'Ain Beida pour les deux motifs fonctionnels et sociaux/symboliques nous permet de constater ce qui suit :

\*44.38% des enquêtés ont révélé des lieux de centralité situés dans la couronne centrale constitué par le centre ville, le noyau colonial, ce qui rend ce secteur fortement fréquenté par la population résidente ainsi que celle migrante est qu'il est doté de toutes les activités commerciales ainsi que d'importants équipements de la ville. Cette fréquentation importante est non seulement faite pour le motif fonctionnel, mais aussi à cause de son caractère symbolique renforçant le lien social, les contacts et les échanges de la population générant par conséquent une certaine animation et dynamique, sans oublier de noter que ce qui a accentué de plus le caractère de centralité du noyau colonial est sa situation stratégique favorisant une meilleure accessibilité. Le noyau colonial demeure toujours l'espace le plus symbolisé et par conséquent le plus fréquenté dans les images que font les usagers envers les lieux de centralité pratiqués.

\*13.25% des interrogés ont indiqué des lieux de centralité localisés dans la couronne péricentrale, il s'agit ici de la cité Murienne et la cité Zaouia. Ce qui est remarqué à propos de ces lieux, est qu'ils sont fréquentés dans leur majorité pour le motif fonctionnel, c'est-à-dire le commerce et les différents services fournis par les différents équipements installés au niveau de cette couronne.

## **Chapitre VII : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête : Comportement et mode de pratique des lieux de la centralité**

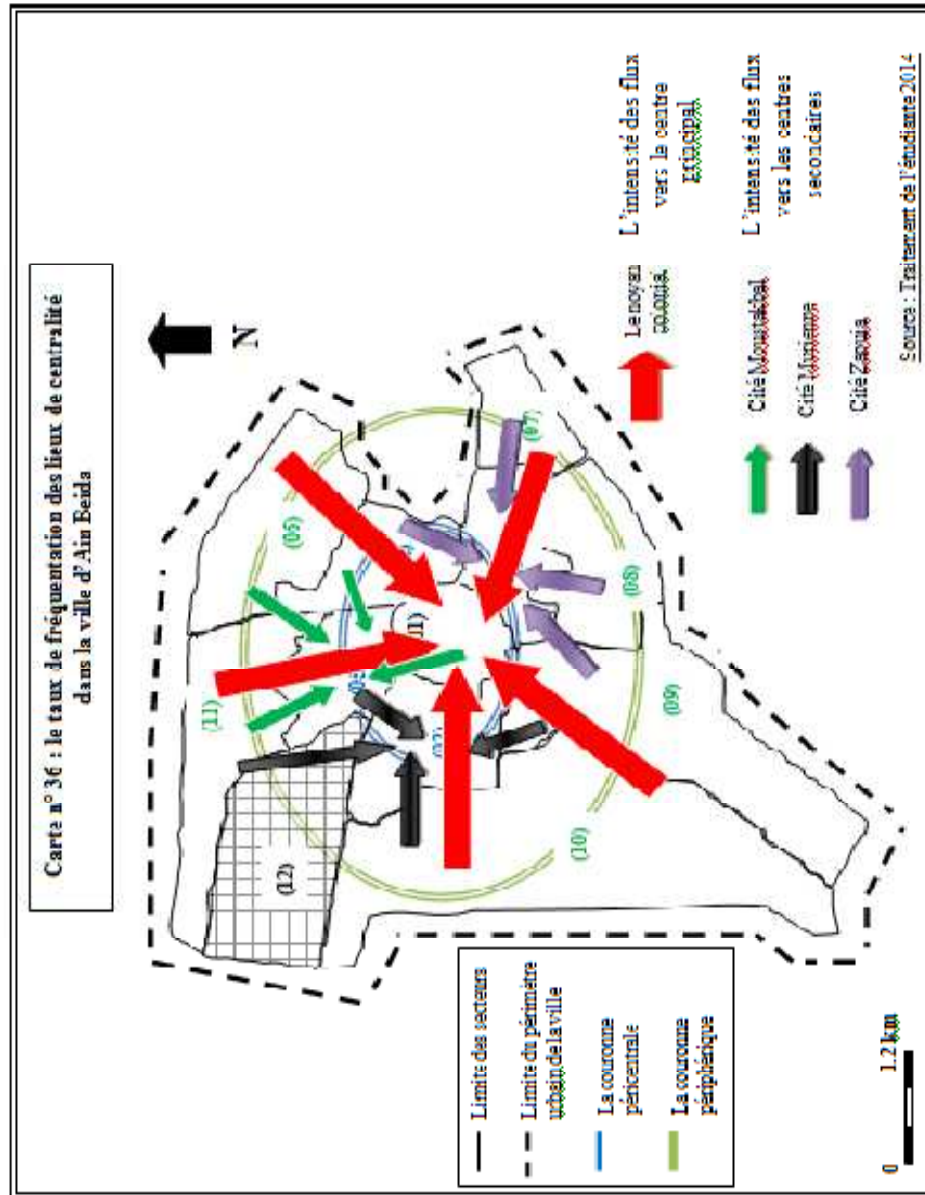
Cette fréquentation est faite surtout de la part des habitants résidents de ces deux secteurs ainsi que la population des secteurs avoisinants qui se rendent souvent à la zone péricentrale en raison de la proximité de leurs lieux de résidence.

\*11.05% des interrogés ont désigné des lieux de centralité dans la couronne périphérique, dont la fréquentation de la population est en raison des équipements éparpillés dans les différents secteurs de la ville.

\*17.25% de la population enquêtée ont indiqué des réponses variées concernant leurs lieux de centralité pratiquée qui se trouvent répartis dans les différents secteurs de la ville.

\*14.57% de la totalité des réponses des enquêtés ont mentionnés qu'ils fréquentent des lieux en dehors de la ville pour effectuer certains types d'achats ainsi que pour se promener, contre 6.87% ont refusé de s'exprimer.

La carte 35 ci-après illustre le taux de fréquentation de la population pour les motivations fonctionnelles, sociales et symboliques.



### Conclusion

L'analyse des lieux de centralité pratiqués auprès de la population enquêtée a révélé que ces lieux se trouvent fréquenter notamment en raison de deux motivations : fonctionnelles et symboliques. Le diagnostic des différents lieux pratiqués de la part des usagers nous permet de les classer à savoir trois couronnes : centrale, péricentrale et périphérique.

Quant à la couronne centrale, représentée par le noyau colonial, c'est elle qui subit la grande part de fréquentation de la population en raison de son degré d'équipement en matière de commerce et de service fournis ainsi qu'à son aspect symbolique expliqué par le fait de son histoire comme image des lieux les plus animés et les plus symbolisés dans la mémoire des usagers, ce dernier aspect a participé fortement dans le renforcement du caractère central du centre ville, et ce qui rend, par conséquent, que sa fréquentation est non seulement faite de la part des résidents mais aussi d'une population migrante venant en dehors de la ville.

En 2<sup>ème</sup> position, la couronne péricentrale représentée par la cité Murienne et la cité Zaouia, dont la fréquentation semble moyenne du fait que cette dernière se trouve pratiquer souvent pour le motif fonctionnel (commerce et service) de la part de ses habitants résidents ainsi que ceux des quartiers avoisinants en raison de leur proximité du domicile.

La couronne périphérique représentée particulièrement par certains secteurs périphériques tel que : la cité Moustakbal, dont la fréquentation trouve son explication dans le fait des différents services offerts par nombreux équipements installés. Pour ces secteurs, quoiqu'ils disposent plus ou moins de certains types de commerce et de service, ils se sont fréquentés par un taux faible de population, la grande majorité d'entre eux préfèrent se déplacer vers les secteurs de la couronne centrale et péricentrale pour garantir leurs désirs, quoique certains de ces secteurs souffrent d'un appauvrissement flagrant concernant leur mobilité.

### Conclusion de la partie

Cette dernière partie de la recherche, comme nous avons déjà mentionné, va être consacrée à la compréhension des différents comportements et modes de pratique de l'espace pouvant mener à la production des lieux de centralité.

En se basant sur un ensemble d'objectifs visé dans le premier chapitre, un questionnaire a été conçu suivant deux motifs principaux : fonctionnels et symboliques. Pour mener à des résultats pertinents, l'échantillon de la population interrogée doit être varié pour pouvoir connaître et mesurer le mode d'usage des différentes catégories des habitants envers le mode de production des lieux de centralité. Pour cela, la population enquêtée a été choisie en fonction des différentes tranches d'âge, selon les tranches du sexe, masculin et féminin, selon la situation familiale, entre célibataires et mariés, et selon la situation professionnelle entre une population active et une population inactive.

Ainsi, l'analyse des différents lieux de centralité évoqués par les usagers nous a permis de constater qu'en plus des motivations fonctionnelles provoquant les usagers à fréquenter différents lieux pour effectuer certains achats et satisfaire certains services, des motivations sociales et symboliques s'ajoutent dans le mode de penser lors de la pratique de l'espace, « *La fonction n'implique pas la fréquentation. La centralité n'est pas le résultat de gestes purement utilitaire. Sentiment et symbolisme s'y allient.* »<sup>1</sup>.

Autrement dit, dans notre périmètre d'étude dans la ville d'Ain Beida, au-delà du fonctionnel, apparaît la symbolique comme un deuxième paramètre favorisant la fréquentation de l'espace, dont celle constatée au niveau du noyau colonial, et avec un degré moins dans la couronne péricentrale constituée par la cité Murienne et la cité Zaouia, donc la spécificité de la dimension symbolique quant à la pratique de l'espace, dans la ville d'Ain Beida, se réside dans les secteurs ayant un aspect historique, dont leur création revient à l'époque coloniale, quoique les secteurs situés dans la couronne péricentrale ne représentent pas un fort potentiel du point de vue activités commerciales et services, ils subissent un taux de fréquentation plus ou moins acceptable en comparant avec celui du noyau colonial.

---

<sup>1</sup> AGUILERA Anne, PADEIRO Miguel, PRADEL Benjamin. 2011, op cit p. 4

## **CONCLUSION GENERALE**

### Conclusion générale

En guise de conclusion, et comme notre objectif tout au long de cette recherche est d'analyser les différents comportements et les différents modes de pensée quant à la pratique de l'espace envers les différents lieux de centralité émergents, nous avons organisé notre travail en trois parties :

La première partie intitulée approche conceptuelle est organisée en trois chapitres a porté sur l'élaboration des différents concepts ayant une relation avec le thème de recherche à savoir : la croissance urbaine de la ville et les facteurs générateurs des dynamiques urbaines, son étalement et sa nouvelle configuration spatiale caractérisé par un éclatement de son espace sous forme des entités hétérogènes constituant l'ensemble de son territoire. Pour passer ensuite à l'étude des nouveaux concepts qui en découlent de cette reconfiguration centre/périphérie, ainsi que les différents rapports constituent ce couple et nous avons terminé par l'analyse et l'élaboration des concepts : centre et centralité ainsi que le processus suivant lequel naissent et se fabriquent les nouvelles centralités.

La deuxième partie intitulée approche analytique est organisée en trois chapitres. Quant à elle, elle a porté sur la présentation du contexte urbain et spatial de la ville d'Ain Beida à travers son aspect historique, géographique et sociodémographique. Puis nous avons abordé en deuxième lieu l'analyse du centre ville, ses différentes dynamiques ainsi que les différentes mutations ayant survenues sur son espace. Pour finir avec l'analyse des différentes centralités émergentes dans le contexte de la ville d'Ain Beida.

La troisième partie intitulée analyse du questionnaire nous avons la consacré à l'étude du terrain, dont nous avons présenté d'abord le contexte général du questionnaire à savoir ses objectifs, le périmètre d'étude et l'échantillon de la population enquêtée, puis nous avons procédé à l'analyse et à l'interprétation des résultats de l'enquête.

A partir de l'observation du terrain et l'analyse des données recueillies ainsi que l'analyse et l'interprétation des réponses des enquêtés, les résultats auxquels nous avons aboutit sont les suivantes :

- ❖ Quoique les différentes mutations et transformations survenues dans le centre ville d'Ain Beida, et qui ont mené par conséquent au changement de son aspect physique et fonctionnel caractérisé par le dépeuplement d'une partie de sa fonction résidentielle et la prolifération des activités tertiaires,

commerciales et de service, cela n'a pas eu un impact sur son rôle comme centre. Cependant, il demeure toujours le centre principal de la ville ayant une forte attraction de flux et jouissant d'une dynamique et d'une ambiance urbaine lui permettant de se doter d'un fort caractère de centralité renforcée particulièrement par son aspect symbolique considéré comme noyau colonial.

- ❖ A travers l'analyse et l'évaluation comparative menées par le biais des deux facteurs, le poids commercial et le niveau d'équipement, quant aux différents secteurs de la ville, nous avons pu constater que ces deux paramètres ont donné naissance à de nouveaux centres secondaires à côté du centre ancien. Ces derniers sont constitués par la cité Murienne comme centre secondaire après le noyau colonial, la cité Zaouia et la cité Moustakbal comme deux nouveaux centres secondaires spécialisés : le premier de part son poids commercial et le deuxième de part son niveau d'équipement. A noter aussi que les deux centres : Murienne et Zaouia sont situés dans la couronne péricentrale de la ville, alors que le troisième centre : Moustakbal se situe dans la couronne périphérique.
- ❖ Quant aux résultats de l'enquête menée auprès des habitants de la ville d'Ain Beida qui consistent à montrer les différentes représentations et comportements des usagers envers les lieux de centralité pratiqués, nous avons pu constater qu'en plus des motivations fonctionnelles d'autres symboliques s'ajoutent quant à la pratique de ces lieux. De ce fait, dans la ville d'Ain Beida, le noyau colonial représente une image forte découlant en partie de ces fonctions et services disponibles, mais également de son aspect historique lui conférant un certain symbolisme renforçant son caractère central en tant que centre principal et dominant de la ville. Il attire et regroupe les populations de l'ensemble de la ville. Chaque usager se rend au centre ville pour des raisons variables, soit par obligation à cause d'absence du service au niveau de son quartier, soit facultativement, un choix personnel, cherchant la qualité du service et la diversité des produits. De ce fait son fréquentation est majeure et dominante par rapport aux deux centres secondaires émergents : la cité Murienne et la cité Zaouia.

Cette analyse nous permet alors de **répondre à hypothèse émise**. Autrement dit, nous pouvons confirmer que l'interaction de multiples dynamiques urbaines a donné naissance à de nouveaux centres urbains dans la ville d'Ain Beida. Ces derniers sont le résultat de différentes mutations survenues dans le centre ancien, d'une part. D'autre part, c'est la prolifération massive du commerce et du service qui a fait que de nouveaux centres voient le jour.

Pour répondre à la question centrale autour de laquelle s'articule notre recherche, nous pouvons signaler ce qui suit :

Nombreux sont les facteurs ainsi que les acteurs publics et privés dont les principaux : l'habitant ou l'utilisateur, l'Etat, les agents commerciaux, et différents sont les circonstances qui concourent à la production des nouvelles centralités. Ces facteurs peuvent être à la fois endogènes et exogènes et divers à savoir sociaux, économiques et politiques. D'une part, l'évolution naturelle de la population, l'explosion des familles et l'augmentation du nombre des ménages, l'augmentation du niveau de vie. D'autre part, les courants migratoires, dont l'exode rural, le développement des infrastructures routières, la progression et la généralisation des transports motorisés surtout avec la démocratisation de l'automobile qui s'est fortement accentuée pendant ces dernières décennies. Autant de facteurs ont généré et encouragé une mobilité résidentielle de la population vers la périphérie, dont le transport qui joue un rôle de premier plan, il est moteur principal de toute dynamique. Ceci se trouve fortement mis en évidence surtout avec les différentes mutations survenues dans le centre ville menant à son dépeuplement, voire une perte d'une partie de sa fonction résidentielle au profit de la prolifération des activités commerciales et de service. Autrement dit, la ville qui a été un organisme homogène devient un ensemble de fragments, on voit alors la recombinaison de la ville en deux entités principales : le centre et la périphérie.

Aujourd'hui, ces périphéries se considèrent comme des laboratoires de l'urbain, elles ne cessent d'évoluer et de recomposer et qui au fur et à mesure de leur développement se sont promis à la strate de centralité. Mais cette fois-ci c'est une centralité périphérique secondaire. **F. Choay et P. Merlin** déclare « *le centre ville atteignant un certain niveau de concentration, des centres secondaires se constituent,...* »<sup>1</sup>.

Pour terminer, nous pouvons aussi ajouter qu'en plus de ces différents mécanismes menant à l'apparition de nouvelles centralités, s'ajoutent d'autres réflexions liées notamment aux comportements et au mode de pensée, quant à la pratique des lieux de centralité, fortement liés à des représentations symboliques que les usagers associent aux différents lieux de centralité.

---

<sup>1</sup> CHOAY Françoise et MERLIN Pierre cité par AOUNI Mehenna. 2005, « **Le système de centre/centralité dans l'agglomération d'El-Oued** », mémoire de magistère, p. 30

## **BIBLIOGRAPHIE**

## La bibliographie

### Les livres

- ZUCHELLI Alberto. 1984, *Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*, Tome 1, Alger, Edition OPU
- BERGER A, ROUZIER D. 1977, *ville et compagnes, la fin d'un dualisme*, Paris, Edition Economica
- CHABBI Morched. 2001, *Villes arabes en mouvement*, France, Edition L'Harmattan
- MANGIN David 2004, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine ; la ville franchisée*, Paris, Edition La Villette
- DRISS Nassima. 2001, *La ville mouvementée, Espace public, Centralité, mémoire urbaine à Alger*, Edition L'Harmattan
- HADJEJ Ali, CHALINE Claude, JOCELYNE Dubois-Maury. 2003, *Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation*, France Edition L'Harmattan
- KEVIN Lynch. 1960, *L'image de la cité*, Paris, Edition Dunod
- MARC Cote. 1996, *L'Algérie : Espace et Société*, Alger, Edition Média plus
- MORICONI EBRARD François, 1993, *l'urbanisation du monde depuis 1950, Paris*, Edition Anthropos
- PELLETIER y, DEL FANTE D. 1989, *villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Edition Masson
- RAHMANI Cherif. 1982, *La croissance urbaine en Algérie : cout de l'urbanisation et politique foncière*, Alger, Edition OPU
- SAIDOUNI Maouia. 2000, *Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation, Algérie*, Edition Casbah
- SOUIAH Sid Ahmed, CHANTAL Chanson-Jabeur. 2001, *Villes arabes en mouvement*, Paris, Edition L'Harmattan
- THIERRY Paquot. 2008, *La banlieue, une anthologie, Lausanne*, Edition presses polytechniques et universitaires romandes

### Les thèses et les mémoires

#### Les thèses

- CLAIRE GALLICE-MATTI. 2005, « **La télédétection pour l'analyse spatiale : application aux espaces périurbains de la région urbaine de Lyon** », Thèse de doctorat en géographie et aménagement, Centre de recherche en Géographie et Aménagement, Université Jean Moulin-Lyon 3 France
- KRAKUTOVSKI Zoran. 2004 « **Amélioration de l'approche démographique pour la prévision à long terme de la mobilité urbaine** », Thèse de Doctorat en transport, Institut d'urbanisme de Paris, Université de PARIS XII- VAL DE MARNE

- LEBRUN Nicolas. 2002, « **centralités urbaines et concentrations de commerces** », Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Institut de Géographie de Reims Université de REIMS CHAMPAGNE ARDENNE
- OUESLATI-HAMMAMI Imen. 2010, « **Les centralité du grand Tunis, acteurs, représentations et pratique urbaine**», Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Département de Géographie, Université de Toulouse-le Mirail
- TRACHE Sidi Mohammed. 2010, « **Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise**», Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Département de Géographie et d'aménagement, Université d'Oran

### Les mémoires

- AOUNI Mehenna. 2005, « **Le système de centre/centralité dans l'agglomération d'El-Oued** », Mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université Mohamed Mentouri Constantine
- BOUCHERIT Sihem. 2002, « **L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles, (un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique)** » Mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université Mohamed Mentouri Constantine
- BEN DADDA Toufik. 2007, « **Etude d'un quartier périphérique : cas de la cité Salem Ain Beida** », Mémoire de magistère, Institut de Gestion des techniques Urbaines, Université LAARBI BEN M'HIDI Oum El-Bouaghi
- DJEMEL Manel. 2008, « **Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine sur l'identité de la ville et de ses citoyens** », Mémoire de en vue de l'obtention du grade de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme Faculté d'aménagement, Université de Montréal, Centre de recherche en géographie et aménagement, Université Jean Moulin Lyon 3 France
- KADRI Toufik. 2009, « **Maîtrise de la croissance urbaine, pour quel devenir ? - Cas de Constantine-** », Mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE
- MALO Gohier. 2009, « **Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles?** », Mémoire de master
- MAZOUZ Toufik. 2011, « **Thème : La réalité urbaine à Oum El-Bouaghi entre un centre-ville ancien délaissé et des centralités nouvelles monofonctionnelles et stériles** », Mémoire de magistère, Institut de Gestion des Techniques Urbaines, Université L'ARBI BEN M'HIDI Oum El-Bouaghi
- MESSAOUIDI karima. 2003, « **Phénomène de mitage entre législation en matière d'aménagement et réalité d'urbanisation, Cas de la commune de Ben Bechir, wilaya de Skikda en Algérie** », Mémoire de magistère,

Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE

-REDJEM Sandra. 2011, « **La mutation spatio-fonctionnel d'un quartier résidentiel colonial, Cas du quartier Sidi Mabrouk** », Mémoire de magistère, Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE

-REKKAB Soulef. 2012, « **Phénomène de dysfonctionnement urbain d'un centre ville, Cas du noyau colonial de khenchela** », Mémoire de magistère, Institut de Gestion des Techniques Urbaines, Université L'ARBI BEN M'HIDI OUM EL-BOUAGHI

### Articles dans les revues

-BOUCHEMAL Saleh. 2009, « **Mutations socio spatiales en milieu urbain : entre citadinité et ruralité, l'exemple d'une ancienne ville coloniale française en Algérie** », Cahiers de géographie du Québec Volume 53, numéro 149, septembre, [www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_53/no149/res\\_Bouchemal.pdf](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_53/no149/res_Bouchemal.pdf)

-CLAUDE Chaline. 1983, « **La Dynamique urbaine** », Annales de Géographie 92, Numéro 514, p : 2, Persée, <http://www.persee.fr>

-Office National des Statistiques, « **Armature urbaine** », RGPH 2008, [www.ons.dz/IMG/armature2008-%20FINAL\(1\).pdf](http://www.ons.dz/IMG/armature2008-%20FINAL(1).pdf)

-DLALA Habib. 2007, « **Métropolisation et recomposition territoriale du Nord Est tunisien** », *cybergeo.revues.org* > ... > Environnement, Nature, Paysage >

-GASCHET Frédéric et LACOUR Claude, 2002 « **Métropolisation, centre et centralité** », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2002/1 février, <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm>

-LAKHAL Ahcène. 2000, « **La fabrication plurielle de centralités dans la périphérie de Constantine : le cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli** », Extrait d'un résumé de la thèse de doctorat

-MONNET Jérôme. 2000, « **Les dimensions symboliques de la centralité** », Cahiers de Géographie du Québec • Volume 44, n° 123, [www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_44/no\\_123/07-Monnet\\_Dimensions.pdf](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_44/no_123/07-Monnet_Dimensions.pdf)

-SAIDI Toufik. 2009, « **Centralité et symbolique dans les quartiers informels, Cas de Constantine – Batna – Guelma** », revue : Sciences et Technologies D – N°29, [revue.umc.edu.dz/ancien-site-de-la-revue/index.php/.../30](http://revue.umc.edu.dz/ancien-site-de-la-revue/index.php/.../30)

-STADNICKI Roman. « **Nouvelles centralités et recompositions socio-spatiales dans le Grand Sanaa (Yémen)** », *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], 19 | 2010, mis en ligne le 10 février 2012, consulté le 25 juillet 2013. URL : <http://emam.revues.org/121>

### Sites électroniques

- AGUILERA Anne, PADEIRO Miguel, PRADEL Benjamin. 2011, « **Paris sera toujours Paris, Réflexion sur la centralité dans la métropole francilienne** », *halshs.archivesouvertes.fr/.../Aguila\_ra\_Padeiro\_Pradel\_Version\_Finale..*
- CHABBI Morched. « **Evolution du Grand Tunis : Territorialités et Centralité** », [www.archi-mag.com/essai\\_15.php](http://www.archi-mag.com/essai_15.php)
- CANTTAN Nadine. 2006, « **CENTRE-PERIPHERIE** », « Dictionnaire des mondialisations » Ghorra-Gobin (ed.), Armand Colin, [hal.inria.fr/docs/00/16/25/80/PDF/Centre-Peripherie-dicodef.pdf](http://hal.inria.fr/docs/00/16/25/80/PDF/Centre-Peripherie-dicodef.pdf)
- DUMONT Marc, HELLIER Emmanuelle. « **Périphéries, sous condition urbaine : vieux problème, nouveaux chantiers** », [www.pur-editions.fr/couvertures/1279035669\\_doc.pdf](http://www.pur-editions.fr/couvertures/1279035669_doc.pdf)
- FREDERIC Larose. « **Étalement urbain et mobilité quotidienne** », <http://www.citego.info/?Etalement-urbain-et-mobilite>
- Hirtzel Joanne Joannes Pauline, Synthèse bibliographique. « **L'étalement urbain, contexte et impacts** » [http://thema.univ-fcomte.fr/IMG/pdf/Synthese\\_bibliographique.pdf](http://thema.univ-fcomte.fr/IMG/pdf/Synthese_bibliographique.pdf)
- HURIOT Jean-Marie, Jacky PERREUR. 2009, « **A la recherche de la centralité perdue** », [leg.u-bourgogne.fr/documents-de-travail/e2008-01.pdf](http://leg.u-bourgogne.fr/documents-de-travail/e2008-01.pdf)
- KERDOUD Nadia. 2011, « **Les centralités périphériques et les recompositions territoriales, L'exemple de villes de l'Est Algérien** », Extrait d'un résumé de la thèse de doctorat en géographie, Département d'architecture et d'urbanisme, Université MOHAMED MENTOURI CONSTANTINE
- LAICHE Mohamed, SI-MOHAMMED Djamel. 2012, « **Alger et la problématique de la métropolisation** », 49ème colloque de L'ASRDLF : industries, villes et régions dans une économie mondialisée, [thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf\\_com/inc/resumes/26.pdf](http://thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf_com/inc/resumes/26.pdf)
- LAUGIER Robert. 2012, « **L'étalement urbain en France** », Centre de Ressources Documentaires, Aménagement, logement et nature, Février 2012, [http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese\\_Etalement-Urbain\\_2012.pdf](http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_Etalement-Urbain_2012.pdf)
- PISON Gilles. 2012, « **Croissance de la population humaine : Le point sur les perspectives démographiques mondiales d'ici la fin du siècle** », <http://www.sfecologie.org/regards/>
- « **Centre / Périphérie** », <http://www.cybergegeo.presse.fr/libergeo/hypergeo.htm>
- « **Alger** », [fr.wikipedia.org/wiki/Alger](http://fr.wikipedia.org/wiki/Alger)
- « **Aïn Bēïda (Oum El Bouaghi)** » [fr.wikipedia.org/wiki/Ain\\_Bēïda\\_\(Oum\\_El\\_Bouaghi\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ain_Bēïda_(Oum_El_Bouaghi))
- « **L'histoire de la ville d'Ain Beïda** », [ain.beïda.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3pdf](http://ain.beïda.net/index.php?option=com_content&view=article&id=3pdf)
- Le dictionnaire **larousse** encyclopédique « **Répartition et évolution de la population mondiale** », [www.bretagne-solidarite.internationale.org/médiastore/4808\\_11\\_FR\\_original.pdf](http://www.bretagne-solidarite.internationale.org/médiastore/4808_11_FR_original.pdf)

- « **Périphérie** », [fr.wikipedia.org/wiki/Périphérie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Périphérie)
- « **Centre /Périphérie** », <http://www.cybergeopresse.fr/libergeo/hypergeo.htm>
- « **Algérie - Urbanisation sauvage et explosion démographique: Le spectre du chaos plane sur les grandes villes** », [www.vitamedz.com/algerie-urbanisation-sauvage-et-explosion-demogr...](http://www.vitamedz.com/algerie-urbanisation-sauvage-et-explosion-demogr...)
- Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial. 2012, « **La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives** »
- Le dictionnaire **Larousse**, 2007
- « **L'avenir de l'environnement mondial** », <http://www.unep.org/geo/GEO3/french/403.htm>
- « **Exode rural** », [www.larousse.fr/encyclopedie/divers/exode\\_rural/50492](http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/exode_rural/50492)
- « **Les migrations pendulaires** », [www2.unil.ch](http://www2.unil.ch) › *Domaines thématiques* › *Mobilité et transports*
- « **Le déplacement pendulaire** », [forums.futura-sciences.com/.../400769-définition-déplacement-pendulaire](http://forums.futura-sciences.com/.../400769-définition-déplacement-pendulaire)
- « **Le mouvement pendulaire en Belgique** », [statbel.fgov.be/fr/./Total Mouvement\\_Pendulaire\\_FR\\_tcm326-34227.pdf](http://statbel.fgov.be/fr/./Total_Mouvement_Pendulaire_FR_tcm326-34227.pdf)

### Documents administratifs

- SATO. 2003, POS de la ville d'Ain Beida
- CENEAP. 2007, rapport de diagnostic de la circulation de la ville d'Ain Beida, Direction de transport
- La SATO. 2005, Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune Ain Beida et F'KIRINA,
- DLEP, descriptif de distribution des équipements

## **LES ANNEXES**

## Les annexes

Le questionnaire :

**Université L'ARBI BEN M'HIDI**

**Institut de Gestion des Techniques Urbaines**

***Questionnaire en vue d'une enquête sur la pratique de l'espace et leur rôle  
dans la production des lieux de centralités auprès des usagers  
de la ville d'Ain Beida***

***Questionnaire pour l'élaboration d'un mémoire de magistère***

**Lieu d'enquête :**

**Zone, secteur :.....**

**1) Vous êtes :**

- de sexe masculin ..... - de sexe féminin .....

**2) Vous avez quel âge ?.....**

**3) Quelle est votre situation familiale actuelle ?**

.....

**4) Quelle est votre situation professionnelle actuelle ?**

.....

**I) Critères de mesure de différents lieux de centralité selon les usagers pour des motifs fonctionnels**

**Le commerce**

**5) A quel endroit vous vous dirigez pour acheter des produits alimentaires et d'hygiène ? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?**

.....

**6) A quel endroit vous vous dirigez pour acheter les légumes, les fruits et la viande ? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?**

.....

**7) A quel endroit vous vous dirigez pour acheter des vêtements ? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?**

.....

**8) A quel endroit vous vous dirigez pour acheter des équipements de la maison, meubles? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?**

.....

**9)** A quel endroit vous vous dirigez pour acheter des produits électroménagers ? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?

.....

**10)** A quel endroit vous vous dirigez pour acheter un produit de luxe ? De votre quartier ? Si non, où allez-vous ?

.....

### **Les services éducatifs, sanitaires, et sportifs**

**11)** Si vous avez des enfants ? Où est-ce qu'ils étudient ?

.....

**12)** Si vous avez besoin d'un service sanitaire ? Où est-ce que vous vous dirigez ?

.....

**13)** Si vous avez besoin d'un service sportif ? Où est-ce que vous vous dirigez ?

.....

### **Les services financiers et administratifs**

**14)** Si vous avez besoin d'un service bancaire ? Où est-ce que vous vous dirigez ?

.....

**15)** Si vous avez besoin d'un service administratif où est-ce que vous vous dirigez ?

.....

### **Transport, circulation**

**16)** Votre quartier dispose-t-il ou non d'un moyen de transport collectif ?

.....

**17)** Quel est selon vous le lieu où il y a le plus de problèmes de circulation et de stationnement ?

.....

## **II) Critères de mesure de l'aspect social et symbolique associés aux lieux de centralité évoqués par les usagers**

### **Lieux de rencontre et de promenade**

**18)** Votre quartier dispose-t-il d'un jardin ou d'une placette publique ?

.....

**19)** Si vous voulez aller au café, quelle serait votre destination ?

.....  
**20)** Si vous avez envie de promener sans aucun but particulier, votre destination serait dans votre quartier ? Si non, où allez-vous ?

.....  
**21)** Si vous voulez faire le shopping, quelle serait votre destination?  
 .....

**Images symboliques et représentations de l'espace**

**22)** Quel est le lieu le plus symbolisé dans la ville d'Ain Beida, et pourquoi ?

.....  
**23)** Quel lieu appréciez-vous fréquenter le plus dans la ville d'Ain Beida et pourquoi ?

.....  
**24)** Quel est selon vous le lieu où il y a le plus d'animation dans la ville d'Ain Beida et pourquoi ?

Merci d'avoir répondu jusqu'au bout à ce questionnaire.

*Fait le : Mars, Avril (2013-2014)*

**Traitement des données de l'enquête**

- **Cité Murienne :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°29 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Murienne

Les types de commerce Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
La couronne centrale	Le noyau colonial	20%	20%	60%	30%	23.33%	60%
La couronne péricentrale	La cité Murienne	73.33%	50%	23.33%	6.66%	6.66%	6.66%
	La cité Zaouia		23.33%		23.3%	16.66%	
	La cité Moustakbal				3%		
	La cité Hadj Amara						
La couronne périphérique	La cité Salem						
	La cité Saiidi Djemoui						
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida						
Des réponses variées			10%		3.33%	3.33%	
Hors la ville			6.66%	36.66%	46.66%	30%	
Pas de réponse		6.67%	6.66%		3.33%	3.33%	

Tableau n°30 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Murienne

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
La couronne centrale	Le noyau colonial	16.66%			83.33%	80%
La couronne péricentrale	La cité Murienne	46.66%	90%	46.66%		
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal			20%		
	La cité Hadj Amara					
La couronne périphérique	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
Des réponses variées		20%	10%	33.33%	10.00%	20%
Hors la ville						
Pas de réponse		16.66%			6.66%	

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symbolique  
Tableau n°31 : les lieux de centralité et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Murienne

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade	La couronne centrale	Le noyau colonial		6.66%	20%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne			33.34%
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
	La couronne périphérique	La cité Salem			
La cité Saïdi Djemoui					
La cité Kahina					
La cité Harakta					
La cité le Grand Aurès					
Une seule réponse (Oui où Non)		33.33% Oui 66.66% Non	100%		
	Des réponses variées			30%	
Hors la ville				63.33%	46.66%
Pas de réponse					

Tableau n°32 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Murienne

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
Les lieux de centralité			
La couronne centrale	Le noyau colonial		53.33%
La couronne péricentrale	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
La couronne périphérique	La cité Salem		
	La cité Saïdi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
Des réponses variées			46.66%
Une seule réponse (Oui où Non)		80% Non	
Pas de réponse		20%	

Tableau n°33 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Murienne

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé	
Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique	La couronne centrale	Le noyau colonial	66.66%	76.66%	80%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne	20%	23.34%	
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
La couronne périphérique		La cité Salem			
		La cité Saiidi Djemoui			
		La cité Kahina			
		La cité Harakta			
		La cité le Grand Aurès			
		La cité Petite El-Beida			
Des réponses variées			13.33%		20%
Hors la ville					
Pas de réponse					

• La cité Zaouia :

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles
- Tableau n° 34 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Zaouia

Les types de commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée						
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtement	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe	
Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce	La couronne centrale	Le noyau colonial		13.33%	50%	40%	10%	86.67%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne						
		La cité Zaouia	80%	46.67%	13.33%	23.33%	86.67%	3.33%
		La cité Moustakbal						
		La cité Hadj Amara						
La couronne périphérique		La cité Salem						
		La cité Saiidi Djemoui						
		La cité Kahina						
		La cité Harakta						
		La cité le Grand Aurès						
		La cité Petite El-Beida						
Des réponses variées			20%	40%	36.66%	33.33%		6.66%
Hors la ville						3.33%	3.33%	3.33%
Pas de réponse								

Tableau n° 35 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Zaouia

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
La couronne centrale	Le noyau colonial				83.33%	96.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne					
	La cité Zaouia	70%	50%	23.33%		
	La cité Moustakbal					
	La cité Hadj Amara					
La couronne périphérique	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina			70%		
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès		46.67%			
	La cité Petite El-Beida					
Des réponses variées				6.66%	16.66%	
Hors la ville						
Pas de réponse		30%	3.33%			3.33%

Tableau n°36 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Zaouia

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
La couronne centrale	Le noyau colonial		66.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
La couronne périphérique	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
Des réponses variées			30%
Une seule réponse (Oui ou Non)		30% Oui 70% Non	
Pas de réponse			3.33%

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°37 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Zaouia

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade</b>					
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			36.66%	36.66%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne				46.66%
	La cité Zaouia				
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem				
	La cité Saïidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
<b>Des réponses variées</b>				6.66%	
<b>Une seule réponse (Oui où Non)</b>		16.66% Oui 83.33% Non	100% Oui		
<b>Hors la ville</b>				36.66%	16.67%
<b>Pas de réponse</b>				20%	

Tableau n°38 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Zaouia

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique</b>				
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	66.66%	83.34%	83.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			
	La cité Zaouia	30%	10%	
	La cité Moustakbal			
	La cité Hadj Amara			
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem			
	La cité Saïidi Djemoui			
	La cité Kahina			
	La cité Harakta			
	La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida			
<b>Des réponses variées</b>			6.66%	16.67%
<b>Hors la ville</b>				
<b>Pas de réponse</b>		3.33%		

• **La cité Salem :**

➤ Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°39 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Salem

Les types de commerce Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	23.33%	33.33%	46.67%	23.33%	13.33%	46.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			30%	46.67%	23.33%	33.33%
	La cité Zaouia				13.33%	40%	
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem	76.67%	53.33%				
	La cité Saïdi Djemoui						
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>			13.34%				10%
<b>Hors la ville</b>				23.33%	16.67%	23.34%	10%
<b>Pas de réponse</b>							

Tableau n°40 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif des équipements dans la cité Salem

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				50%	76.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		16.67%			
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal					
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem	76.67%	13.33%	46.67%	36.66%	
	La cité Saïdi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès		23.33%			
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	46.67%	36.66%		23.33%
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>				16.67%	13.33%	

Tableau n°41 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Salem

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		76.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saïdi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			23.33%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		83.33% Non	
<b>Pas de réponse</b>		16.67%	

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :  
**Tableau n° 42 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Salem**

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade	La couronne centrale	Le noyau colonial		66.67%	53.33%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne		23.33%	33.34%
		La cité Zaouia			
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
La couronne périphérique	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
Des réponses variées					
Une seule réponse (Oui, Non)		100% Non	100% Oui		
Hors la ville				10%	13.33%
Pas de réponse					

**Tableau n°43 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Salem**

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé	
Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique	La couronne centrale	Le noyau colonial	76.67%	83.33%	93.33%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne			
		La cité Zaouia			
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
La couronne périphérique	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
Des réponses variées		16.67%	16.67%		
Hors la ville					
Pas de réponse		6.66%		6.67%	

- **La cité Moustakbal :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°44 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Moustakbal

Les types de commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée						
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe	
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce</b>	<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	33.33%	50%	60%	76.67%	46.67%	86.67%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			23.33%	23.33%	36.66%	
La cité Zaouia								
		La cité Moustakbal	50%	36.66%				
		La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>		La cité Salem						
		La cité Saïdi Djemoui						
		La cité Kahina						
		La cité Harakta						
		La cité le Grand Aurès						
		La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>				13.33%	16.67%		16.67%	13.33%
<b>Hors la ville</b>								
<b>Pas de réponse</b>			16.67%					

Tableau n°45 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Moustakbal

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				46.67%	46.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne					
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal	83.33%	76.67%	50%	33.33%	23.33%
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		16.67%	23.33%	33.33%	13.33%	16.67%
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>				16.67%	6.67%	13.33%

Tableau n°46 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Moustakbal

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		76.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			23.33%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Oui	
<b>Pas de réponse</b>			

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :  
Tableau n°47 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Moustakbal

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade</b>					
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			46.67%	76.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			13.33%	23.33%
	La cité Zaouia				
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
<b>Des réponses variées</b>				23.33%	
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		83.33% Non	100% Oui		
<b>Hors la ville</b>				16.67%	
<b>Pas de réponse</b>		16.67%			

Tableau n°48 : Les lieux de centralités pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Moustakbal

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique</b>				
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	63.34%	83.33%	76.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			
	La cité Zaouia			
	La cité Moustakbal			
	La cité Hadj Amara			
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem			
	La cité Saiidi Djemoui			
	La cité Kahina			
	La cité Harakta			
	La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida			
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	16.67%	23.33%
<b>Hors la ville</b>				
<b>Pas de réponse</b>		13.33%		

- **La cité Hadj Amara :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n° 49 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Hadj Amara

Les types de commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce</b>							
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	23.34%	23.33%	53.34%	46.67%	50%	53.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			23.33%	33.33%	33.33%	
	La cité Zaouia						
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara	53.33%	66.67%				
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem						
	La cité Saiidi Djemoui						
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	10%	13.33%		16.67%	23.33%
<b>Hors la ville</b>				10%	20%		13.33%
<b>Pas de réponse</b>							10%

Tableau n°50 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Hadj Amara

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
La couronne centrale	Le noyau colonial				53.33%	66.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne					
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal			66.67%		
	La cité Hadj Amara	53.33%	33.33%			
La couronne périphérique	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
Des réponses variées		36.67%	66.67%	20%	26.67%	33.33%
Hors la ville						
Pas de réponse		10%		13.33%	20%	

Tableau n°51 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Hadj Amara

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
La couronne centrale	Le noyau colonial		66.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
La couronne périphérique	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
Des réponses variées			33.33%
Une seule réponse (Oui, Non)		100% Non	
Pas de réponse			

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :  
**Tableau n°52 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Hadj Amara**

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			53.33%	66.67%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			13.33%
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
<b>La couronne périphérique</b>		La cité Salem			
		La cité Saiidi Djemoui			
		La cité Kahina			
		La cité Harakta			
		La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida				
<b>Des réponses variées</b>				30%	13.34%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Non	100% Oui		
<b>Hors la ville</b>				16.67%	6.66%
<b>Pas de réponse</b>					

**Tableau n°53 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Hadj Amara**

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	43.34%	66.67%	76.67%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
		La cité Zaouia		
		La cité Moustakbal		
		La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>		La cité Salem		
		La cité Saiidi Djemoui		
		La cité Kahina		
		La cité Harakta		
		La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida			
<b>Des réponses variées</b>		33.33%	16.67%	23.33%
<b>Hors la ville</b>				
<b>Pas de réponse</b>		23.33%	16.66%	

- **La cité Saiidi Djemoui :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°54 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Saiidi Djemoui

Les types de commerce  Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			46.67%	46.67%		53.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			23.33%	23.33%	16.67%	
	La cité Zaouia	23.34%	33.33%			50%	
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem						
	La cité Saiidi Djemoui	53.33%	46.67%				
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	20%	13.33%	30%	20%	23.34%
<b>Hors la ville</b>				16.67%		13.33%	23.33%
<b>Pas de réponse</b>							

Tableau n°55 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Saiidi Djemoui  
cité Saiidi Djemoui

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				66.67%	53.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			23.33%		
	La cité Zaouia	33.33%	53.33%			
	La cité Moustakbal			13.33%		
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui	46.67%				
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		13.33%	23.33%	33.34%	6.66%	
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>		6.67%	23.34%	30%	26.67%	46.67%

Tableau n°56 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Saiidi Djemoui

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		46.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		23.33%
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			23.33%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Non	
<b>Pas de réponse</b>			6.67%

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°57 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Saiidi Djemoui

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			46.67%	53.33%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		23.33%	33.33%
	La cité Zaouia				
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
<b>Des réponses variées</b>				23.33%	
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Non	100% Oui		
<b>Hors la ville</b>					16.34%
<b>Pas de réponse</b>				6.67%	

Tableau n° 58 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Saiidi Djemoui

• **La cité Kahina :**

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	46.67%	53.33%	50%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			
	La cité Zaouia	20%	23.33%	
	La cité Moustakbal			
	La cité Hadj Amara			
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem			
	La cité Saiidi Djemoui			
	La cité Kahina			
	La cité Harakta			
	La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida			
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	23.34%	33.33%
<b>Hors la ville</b>				
<b>Pas de réponse</b>		10%		16.67%

➤ Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°59 : Le lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Kahina

Les types de commerce Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	16.66%	23.33%	50%	46.67%	53.33%	46.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			16.66%	33.33%	23.33%	
	La cité Zaouia	33.33%	53.33%				
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem						
	La cité Saiidi Djemoui						
	La cité Kahina	50%	23.33%				
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>				13.33%	20%	6.66%	30%
<b>Hors la ville</b>				20%		16.68%	23.33%
<b>Pas de réponse</b>							

Tableau n°60 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Kahina

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				46.67%	36.66%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		53.33%			
	La cité Zaouia		36.67%			
	La cité Moustakbal			23.33%		
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem					
	La cité Saïdi Djemoui					
	La cité Kahina	53.33%				
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		33.34%	10%	13.33%	13.33%	63.34%
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>		13.33%		63.34%	40%	

Tableau n°61 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Kahina

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		46.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		23.33%
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saïdi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			30%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Oui	
<b>Pas de réponse</b>			

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°62 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Kahina

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade	La couronne centrale	Le noyau colonial			53.33%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne			23.34%
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
La couronne périphérique		La cité Salem			
		La cité Saïdi Djemoui			
		La cité Kahina		13.3 3%	
		La cité Harakta			
		La cité le Grand Aurès			
		La cité Petite El-Beida			
Des réponses variées					
Une seule réponse (Oui, Non)		76.66% Non 23.33% Oui	100% Oui		
Hors la ville				46.67%	23.33%
Pas de réponse				3.33%	

Tableau n°63 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Kahina

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé	
Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique	La couronne centrale	Le noyau colonial	80%	60%	76.67%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne		23.33%	
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
La couronne périphérique		La cité Salem			
		La cité Saïdi Djemoui			
		La cité Kahina			
		La cité Harakta			
		La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida				
Des réponses variées			13.33%	16.66%	23.33%
Hors la ville					
Pas de réponse			6.67%		

- **La cité Harakta :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°64 : Le lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Harakta

Les types de commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée						
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe	
<b>Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce</b>	<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	23.34%	40%	63.33%	40%	50%	66.66%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne	23.33%					
La cité Zaouia								
		La cité Moustakbal						
		La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>		La cité Salem						
		La cité Saiidi Djemoui						
		La cité Kahina						
		La cité Harakta	53.33%	43.33%				
		La cité le Grand Aurès						
		La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>			16.67%	23.33%	30%	40%	6.67%	
<b>Hors la ville</b>				13.33%	30%	10%	26.66%	
<b>Pas de réponse</b>								

Tableau n° 65 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Harakta

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				50%	56.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		63.33%			
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal			16.67%		
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta	60%	30%	50%		
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	6.67%	20%	26.67%	23.33%
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>		16.66%		13.33%	23.33%	20%

Tableau n°66 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Harakta

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		66.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			10%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Non	
<b>Pas de réponse</b>			23.33%

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°67 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Harakta

Les types de motifs Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
La couronne centrale	Le noyau colonial			53.33%	43.33%
La couronne péricentrale	La cité Murienne				
	La cité Zaouia				
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
La couronne périphérique	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta			16.6 6%	
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
Des réponses variées					23.34%
Une seule réponse (Oui, Non)		100% Non	100% Oui		
Hors la ville				13.33%	13.33%
Pas de réponse					20%

Tableau n°68 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Harakta

Les types de motifs Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
La couronne centrale	Le noyau colonial	53.33%	50%	46.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne			
	La cité Zaouia			
	La cité Moustakbal			
	La cité Hadj Amara			
La couronne périphérique	La cité Salem			
	La cité Saiidi Djemoui			
	La cité Kahina			
	La cité Harakta			
	La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida			
Des réponses variées		23.33%	26.67%	23.33%
Hors la ville				
Pas de réponse		23.34%	23.33%	30%

- **La cité le Grand Aurès :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°69 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité le Grand Aurès

Les types de commerce Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtement s	Equipement s de maison (meubles)	Produits électromé nagers	Produits de luxe
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		13.33%	60%	33.3 3%	36.67 %	30%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne						
	La cité Zaouia		33.34%				
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem						
	La cité Saiidi Djemoui						
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès	86.66%	53.33%			10%	
	La cité Petite El-Beida						
<b>Des réponses variées</b>		13.33%		23.33%	16.6 6%	30%	26.67%
<b>Hors la ville</b>				16.66%	50%	23.33%	36.66%
<b>Pas de réponse</b>							6.66%

Tableau n° 70 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité le Grand Aurès

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial				66.67%	53.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		23.33%			
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal			23.33%		
	La cité Hadj Amara					
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem					
	La cité Saiidi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès	53.33%	46.67%	16.67%		
	La cité Petite El-Beida					
<b>Des réponses variées</b>		23.34%	13.33%	30%	13.33%	16.67%
<b>Hors la ville</b>						
<b>Pas de réponse</b>		23.33%	16.67%	30%	20%	30%

Tableau n°71 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité le Grand Aurès

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		66.67%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem		
	La cité Saiidi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
<b>Des réponses variées</b>			23.33%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Oui	
<b>Pas de réponse</b>			10%

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°72 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité le Grand Aurès

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping	
Les lieux de centralité pratiquée pour la rencontre et la promenade	La couronne centrale	Le noyau colonial			43.34%	66.67%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne				13.33%
		La cité Zaouia				
		La cité Moustakbal				
		La cité Hadj Amara				
La couronne périphérique		La cité Salem				
		La cité Saiidi Djemoui				
		La cité Kahina				
		La cité Harakta				
		La cité le Grand Aurès				
		La cité Petite El-Beida				
Des réponses variées					33.33%	13.33%
Une seule réponse (Oui, Non)			100% Non	100% Oui		
Hors la ville					23.33%	
Pas de réponse						6.67%

Tableau n°73 : Les lieux de centralité et la question des images symboliques dans la cité le Grand Aurès

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé	
Les lieux de centralité pratiquée pour l'image symbolique	La couronne centrale	Le noyau colonial	53.33%	46.67%	76.67%
	La couronne péricentrale	La cité Murienne		13.33%	
		La cité Zaouia			
		La cité Moustakbal			
		La cité Hadj Amara			
La couronne périphérique		La cité Salem			
		La cité Saiidi Djemoui			
		La cité Kahina			
		La cité Harakta			
		La cité le Grand Aurès			
		La cité Petite El-Beida			
Des réponses variées			30%	23.33%	23.33%
Hors la ville					
Pas de réponse			16.67%	16.67%	

- **La cité Petite El-Beida :**

- Les lieux de centralité pratiquée pour des motivations fonctionnelles

Tableau n°74 : Les lieux de centralité pratiqués pour le motif de commerce dans la cité Petite Beida

Les types de commerce Les lieux de centralité pratiquée pour le commerce		Pourcentages des réponses de la population enquêtée					
		Produits alimentaires	Légumes, fruits et viande	Vêtements	Equipements de maison (meubles)	Produits électroménagers	Produits de luxe
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial		13.33%	66.67%	46.67%	33.33%	53.33%
<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne			23.33%	13.33%	46.67%	13.33%
	La cité Zaouia						
	La cité Moustakbal						
	La cité Hadj Amara						
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem	23.34%	23.33%				
	La cité Saiidi Djemoui						
	La cité Kahina						
	La cité Harakta						
	La cité le Grand Aurès						
	La cité Petite El-Beida	53.33%	46.67%				
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	16.67%		16.67%		16.67%
<b>Hors la ville</b>				10%	23.33%	20%	
<b>Pas de réponse</b>							16.67%

Tableau n°75 : Les lieux de centralité pratiqués pour les équipements dans la cité Petite El-Beida

Les types des équipements Les lieux de centralité pratiquée pour les équipements		Pourcentages des réponses de la population enquêtée				
		Educatifs	Sanitaires	Sportifs	Financiers	Administratifs
La couronne centrale	Le noyau colonial				23.33%	66.67%
La couronne péricentrale	La cité Murienne					
	La cité Zaouia					
	La cité Moustakbal		46.67%	53.33%	50%	
	La cité Hadj Amara					
La couronne périphérique	La cité Salem	46.67%	23.33%			
	La cité Saïdi Djemoui					
	La cité Kahina					
	La cité Harakta					
	La cité le Grand Aurès					
	La cité Petite El-Beida	53.33%				
Des réponses variées			30%	23.33%	13.33%	23.33%
Hors la ville						
Pas de réponse				23.34%	13.34%	10%

Tableau n°76 : Les lieux de centralité pratiqués et la question de l'accessibilité et la circulation dans la cité Petite Beida

Les types de motifs Les lieux de centralité		Pourcentages des réponses de la population enquêtée	
		Présence d'un moyen de transport collectif	Problème de circulation et de stationnement
La couronne centrale	Le noyau colonial		53.33%
La couronne péricentrale	La cité Murienne		
	La cité Zaouia		
	La cité Moustakbal		
	La cité Hadj Amara		
La couronne périphérique	La cité Salem		
	La cité Saïdi Djemoui		
	La cité Kahina		
	La cité Harakta		
	La cité le Grand Aurès		
	La cité Petite El-Beida		
Des réponses variées			33.34%
Une seule réponse (Oui, Non)		100% Non	
Pas de réponse			13.33%

➤ Analyse des lieux de centralité pratiquée pour des motivations sociales et symboliques :

Tableau n°77 : Les lieux de centralité pratiqués pour les rencontres et les promenades dans la cité Petite Beida

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée			
		Présence d'un jardin ou placette	Présence d'un café	Promenade sans but particulier	Le shopping
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial			53.33%	66.67%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		23.33%	
	La cité Zaouia				
	La cité Moustakbal				
	La cité Hadj Amara				
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem				
	La cité Saiidi Djemoui				
	La cité Kahina				
	La cité Harakta				
	La cité le Grand Aurès				
	La cité Petite El-Beida				
<b>Des réponses variées</b>				23.34%	10%
<b>Une seule réponse (Oui, Non)</b>		100% Non	100% Oui		
<b>Hors la ville</b>					23.33%
<b>Pas de réponse</b>					

Tableau n°78 : Les lieux de centralité pratiqués et la question des images symboliques dans la cité Petite Beida

Les types de motifs		Pourcentages des réponses de la population enquêtée		
		L'espace le plus symbolisé	L'espace le plus fréquenté	L'espace le plus animé
<b>La couronne centrale</b>	Le noyau colonial	46.67%	66.67%	83.33%
	<b>La couronne péricentrale</b>	La cité Murienne		
	La cité Zaouia			
	La cité Moustakbal			
	La cité Hadj Amara			
<b>La couronne périphérique</b>	La cité Salem			
	La cité Saiidi Djemoui			
	La cité Kahina			
	La cité Harakta			
	La cité le Grand Aurès			
	La cité Petite El-Beida			
<b>Des réponses variées</b>		23.33%	33.33%	16.67%
<b>Hors la ville</b>				
<b>Pas de réponse</b>		30%		



# **RESUME**

**Le résumé :**

Les villes qui étaient auparavant identifiées par un seul centre, implanté dans son centre géométrique, ont aujourd'hui une nouvelle vision caractérisant son aspect spatial, voire une multiplication des centres : la poly centralité. Tel est le cas de la ville d'Ain Beida, qui depuis sa création, elle se trouve organiser autour d'un seul centre central constitué par le noyau colonial où toutes les fonctions de la ville étaient concentrées à savoir celles résidentielles, commerciales et de service. Cependant, au fur et à mesure de leur évolution, le centre ville d'Ain Beida a subi de grandes dynamiques et de fortes mutations ayant mené à ce que les activités commerciales et de service se trouvent s'imposer avec acuité au profit de la fonction résidentielle. La concentration massive de ces dernières dans le centre ville a mené à ce que ce dernier se trouve étouffer, pour que d'autres centres secondaires voir le jour.

D'où la question centrale de notre recherche : quel est le processus suivant lequel se fabriquent ces nouvelles centralités ? Entre autre, quels sont les différents facteurs ainsi que les différents acteurs menant à la production de celles-ci ? Dans quelles conditions et circonstances sont nées ces centralités ?

C'est dans ce domaine de recherche que notre problématique s'insère. Ce sont des questions parmi d'autres qui se posent auxquelles nous tenterons de répondre à travers cette recherche pour mieux comprendre les différents comportements des différents acteurs participant à la fabrication de ce nouveau concept : Centralité.

**Mots clés :** ville, dynamique, mutation, centre, centralité, production, la ville d'Ain Beida.

**المخلص:**

إن المدن التي كانت تعرف سابقا بتشكّلها حول مركز وحيد، يكون غالبا المركز الهندسي لها، أصبحت الآن ترى من منظور آخر فيما يتعلق بطابعها الفضائي و تنظيمها المساحي، إن تضاعف عدد المراكز في المدينة أو ما يسمى بالتعددية المركزية هو في الواقع ما يدور حوله هذا البحث، في شكل تساؤل رئيسي : ماهي العمليات و الميكانيزمات التي نتجت عنها هذه المراكز الجديدة؟ ، و تساؤلات أخرى فرعية :

ماهي العوامل المختلفة ، و من هم الفاعلون المختلفون الذين أدوا إلى نشوئها ؟

ما هي الشروط و الظروف التي في خضمها ولدت هذه المراكز ؟

إن إشكالية بحثنا هذا تندرج ضمن هذا المجال من البحث العلمي ، وقد حاولنا خلاله الإجابة عن هذه التساؤلات المطروحة آنفا، و كذلك تساؤلات أخرى علنا نتوصل لفهم أفضل لمختلف السلوكيات التي ينتهجها الفاعلون المساهمون في صناعة و تكوين هذا المفهوم الجديد: المركزية.

**الكلمات المفتاحية :** المدينة، ديناميكية، تحول، مركز، مركزية، إنتاج، مدينة عين البيضاء

**Abstract:**

Earlier in time, the cities was identified by a single center, which usually located in their geometric center; nowadays, they are seen by a new point of vision and a new perspective concerning their spatial aspect; in fact, our research is revolving around the multiplication of centers, or the poly-centrality. The main question of the research is: what is the process which product and manufacture these new centers? Among other questions: what are the different factors and the various actors that lead to their production?

Under what conditions and circumstances those centralities were born?

It is in this area of research that our problematic fits, through this research we tried to answer the questions raised above among others, to may be able to reach a better comprehension of the different behaviors and attitudes pursued by the actors involved in the production and the manufacturing of this new concept: Centrality.

**Key words:** city, mute, center, centrality, production, city of Ain Beida.