

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**  
**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR**  
**ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**  
**UNIVERSITE LARBI BEN M'HIDI**  
**- OUM EL BOUAGHI -**  
**Institutde Gestiondes Techniques Urbaines**

N° d'ordre :.....

Série :.....

**Mémoire**

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

Présenté par : **Mr. Hadji Mahmoud**

**Thème :**

**La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux  
sur le grand Annaba**

Sous la direction de : **DrBENGHADBANE Foued**

**Jury d'examen :**

- GUERFIA SADDEK**, Professeur Université Annaba-Président
- **MAZOUZ SAID**, Professeur Université Oum El-Bouaghi- Examineur
- **GHENOUCHI AHMED**, MC-A- Université Oum El-Bouaghi- Examineur
- **BENGHADBANE Foued**, MC-A- Université Oum El-Bouaghi-Rapporteur

**Soutenu le :04/07/2017.**

# REMERCIEMENTS :

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

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

*Je remercie aussi mes parents, ma femme, mon frère, mes sœurs e pour leur encouragement, que Dieu me les protège ;*

*Sans oublier tous mes amis, confrères, consœurs et collègues, en particulier ceux de la poste graduation.*

*Merci à vous...*

# **TABLE DES MATIÈRES**

## **TABLE DES MATIERES**

<b>Table Des Matières</b>	I
<b>Liste des tableaux, figures, cartes et photos</b>	VII
<b>Introduction générale</b>	1
<b><u>PREMIERE PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE</u></b>	
<b><u>Les Territoires De La Mobilité</u></b>	
<b>Introduction de la partie</b>	11
<b><u>Chapitre I:La mobilité qu'elle réalité ? : « Polysémie et dimensions ».</u></b>	12
<b>Introduction :</b>	12
<u>1. Notion et polysémie de la mobilité</u>	13
1.1. Quelques définitions de la mobilité de la mobilité	13
1.2. Un concept multidisciplinaire: à la recherche du sens de la mobilité	14
<u>2. Les composantes de la Mobilité</u>	19
2.1. Synonymes de la mobilité ?	19
2.2. L'accessibilité	23
2.3. Les déplacements: réaliser la mobilité.	24
2.4. Les motifs de la mobilité:	25
2.5. budgets-temps:	25
2.6. La motilité, le potentiel d'être mobile.	26
<b>Conclusion :</b>	29
<b><u>Chapitre II :Mobilité et Enjeux Socio-Spatiaux.</u></b>	30
<b>Introduction :</b>	30
<u>1. La métaphore dimensionnelle</u>	31
1.1. Définition de la dimension	31
1.2. Dialectique social/ spatial ou approche socio-spatiale	31
<u>2. La Mobilité :dimensions et typologie</u>	35
2.1. Mobilité spatiale ou géographique ?	35
2.2. Mobilités sociale et professionnelle	36
<b>Conclusion</b>	39
<b>Conclusion de la partie</b>	40

### **DEUXIEME PARTIE : APPROCHE ANALYTIQUE**

#### **le grand Annaba un territoire intercommunal**

<b>Introduction de la partie</b>	42
<b><u>Chapitre III: Présentation du Grand Annaba : qu'elle motilité.</u></b>	43
<b>Introduction</b>	43
<u>1. Annaba à travers l'histoire</u>	43
<u>2. présentation du grand Annaba, dans son contexte.</u>	44
2.1. Situation géographique	44
2.2. Situation administratif	45
2.3. Répartition de la population	46
<u>3. Grand Annaba : une société en mouvement.</u>	47
3.1. Potentiel de population mobile.	47
3.2. Le grand Annaba : un potentiel des motifs des déplacements	51
3.3. Accessibilité et diversité des réseaux de transport :	57
<b>Conclusion :</b>	61
<b><u>Chapitre IV: Le grand Annaba, un territoire en mouvement.</u></b>	62
<b>Introduction</b>	62
<u>1. La wilaya d'Annaba : un pôle régional en mouvement dans l'espace-temps.</u>	63
1.1. Période coloniale.	63
1.2. Découpage administratif 1974	63
1.3. Découpage administratif 1984	63
<u>2. Processus de développement urbain</u>	65
2.1. La période coloniale	65
2.2. Après 1962	66
<u>3. Structuration des différents ensembles</u>	70
3. 1.L'adoption d'un espace intercommunal	70
3. 2. La ville d'Annaba centralité et dynamique	72
3. 3. El Bouni extension et polarisation	73
3. 4. Sidi Amar une double polarisation	73
3. 5. El Hadjar générateur de l'espace et des déplacements	73
<b>Conclusion</b>	75
<b>Conclusion de la partie</b>	76

### **TROISIEME PARTIE : APPROCHE ANALYTIQUE**

#### **le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire**

<b>Introduction de la partie</b>	78
<b><u>Chapitre V: Présentation générale de l'enquête</u></b>	
<b>Introduction</b>	79
<u>1. Organisation de l'enquête</u>	79
1.1. Objectifs de l'enquête	79
1.2. Les indicateurs de l'enquête	80
1.3. Le périmètre de l'enquête	81
1.4. nombre et répartition de l'échantillon de l'enquête	82
1.5. Période et durée de l'enquête	82
<u>2. Présentation du questionnaire</u>	82
2.1. Organisation du questionnaire	82
2.2. Type de question	83
2.3. Choix de la langue	83
<u>3. Présentation de la Population de l'enquête</u>	83
3.1. Sélection des éléments de la population (l'échantillonnage)	83
3.2. répartition par genre	83
3.3. répartition par tranche d'âge	84
3.4. répartition par situation familiale	85
3.5. répartition par situation professionnelle	86
3.6. répartition par niveau d'instruction	87
<b>Conclusion</b>	88
<b><u>Chapitre VI: la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba</u></b>	89
<b>Introduction</b>	89
<u>1. Déplacement effectifs et mobilité pendulaire</u>	89
1.2. les motifs des déplacements quotidiens	89
1.2. 1.2. Les motifs de la mobilité pendulaire:	94
<u>2. Modes et moyens des déplacements effectifs</u>	95
2.1. Modes des déplacements:	95

## Table des matières

---

2.2. Moyens des déplacements	98
2.3. les moyens de déplacements selon l'aspect écologique	99
2.4. qualité des moyens de déplacements	99
2.5. Changement des moyens de déplacements	102
2.6. Motifs Changement des moyens de déplacements	103
<u>3. Les espaces fréquentés par la pratique de mobilité</u>	104
3.1. espace pratiqué par la population d'Annaba	104
<u>4. Les temporalités de la mobilité:</u>	107
4.1 Horaire départ / arrivé entre domicile /travail (étude):	107
4.2. Durée de la navette:	111
4.3. Journée de l'embouteillage :	112
4.4. Horaires de l'embouteillage :	113
<b>Conclusion</b>	114
<b><u>Chapitre VII: les effets socio-spatiaux de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba</u></b>	115
<b>Introduction</b>	115
<u>1. Les liens fonctionnelles individu/espace (les effets de lieu)</u>	115
1.1. Typologie de logements: domination du logement collectif.	115
1.2. l'accessibilité aux infrastructures de transport public: transport en commun accessible au niveau du quartier.	117
1.3. l'accessibilité au commerce: échelle du quartier, échelle du secteur, échelle de la ville et échelle du grand Annaba.	118
1.4. Accessibilité aux équipements publics: hiérarchisation de l'échelle du quartier à l'échelle du grand Annaba.	142
1.5. point noirs d'embouteillage	166
<u>2. Les liens fonctionnelles individu/société (les effets de société)</u>	170
2.1. Enfants actifs : enfants mobiles.	170
2.2. La qualité de vie au sein du quartier: quartiers de classe moyennes.	172
2.3. Sentiment de la population envers le quartier.	173
2.4. Le quartier, un espace pratiqué durant le temps libre.	175
2.5. Mobile mais sédentaire : je préfère mon quartier.	177
2.6. Se déplacer pour s'enraciner : je préfère travailler au sein de mon quartier.	178

## **Table des matières**

---

<b>Conclusion</b>	180
<b>Conclusion de la partie</b>	181
<b>Conclusion générale</b>	183
<b>La bibliographie</b>	187
<b>Les annexes</b>	193
<b>Le résumé</b>	200

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

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

---

### Liste des tableaux :

Tableau N°01 : les quatre formes principales de la mobilité spatiale	36
Tableau N°02 : répartition de la surface de la wilaya d'Annaba par commune	46
Tableau N°03 : Répartition de la Population par Commune	48
Tableau N°04 : Classification des Communes selon la taille de leur population	49
Tableau N°05 : Répartition du Parc logement selon la dispersion et par Commune	50
Tableau N°06 : Répartition des infrastructures scolaires et des élèves par Communes (rentrée scolaire 2009-2010).	54
Tableau N°07 : infrastructures de l'enseignement supérieur	55
Tableau N°08 : infrastructures des équipements de la santé.	56
Tableau N°09 : Motifs et critère utilisés pour l'analyse des résultats de l'enquête.	80
Tableau N°10 : Délimitation des secteurs de l'enquête.	81
Tableau N°11 : répartition de la population de l'enquête par les secteurs de l'étude.	82
Tableau N°12 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Annaba.	90
Tableau N°13 : répartition par motif des déplacements quotidiens à El Bouni.	91
Tableau N°14 : répartition par motif des déplacements quotidiens à El Hadjar	92
Tableau N°15 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Sidi Amar	93
Tableau N°16 : répartition des déplacements par motif travail / étude	94
Tableau N°17 : répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements	95
Tableau N°18 : répartition de la population de l'enquête selon moyens des déplacements	98
Tableau N°19 : répartition des moyens de déplacements selon l'aspect écologique	100
Tableau N°20 : répartition de la population de l'enquête selon qualité des moyens des déplacements	101
Tableau N°21: avis sur changement de moyens de déplacements	102
Tableau N°22: répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements	103
Tableau N°23: répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements	108
Tableau N°24: la répartition par durée de la navette, Matin/ Soir	111
Tableau N°25: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur I)	119
Tableau N°26: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur II)	120
Tableau N°27: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur III)	122
Tableau N°28: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur IV)	123
Tableau N°29: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur V)	125
Tableau N°30: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Bouni)	132
Tableau N°31: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Hadjar)	134
Tableau N°32: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (Sidi Amar)	135

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

Tableau N°33: répartition des réponses par points d'embouteillement	166
Tableau N°34: répartition des réponses selon la classification des quartiers par secteur	173
Tableau N°35: répartition des réponses selon sentiment de la population envers le quartier par secteur	175
Tableau N°36: répartition des réponses espace pratiqué durant le temps libre par secteur	177

### Liste des figures :

Figure N°01 : Conceptualisation schématique de la mobilité	27
Figure N°02 : Les composantes de la mobilité et leurs relations réciproques	28
Figure N°03 :Pyramide des âges de la commune d'Annaba en 2008 en nombre d'habitants	49
Figure N°04: Répartition de la population de l'enquête selon le genre.	84
Figure N°05 : Répartition de la population de l'enquête selon tranches d'âge.	85
Figure N°06: Répartition de la population de l'enquête selon situation familiale	86
Figure N°07: Répartition de la population de l'enquête selon la situation professionnelle	87
Figure N°08 : Répartition de la population de l'enquête selon le niveau d'instruction	87
Figure N°09 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Annaba	90
Figure N°10 : répartition par motif des déplacements quotidiens à El Bouni	91
Figure N°11: répartition par motif des déplacements quotidiens à El Hadjar	92
Figure N°12 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Sidi Amar	93
Figure N°13: répartition des déplacements par motif travail / étude	94
Figure N°14: répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à Annaba	96
Figure N°15 : répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à El Bouni	97
Figure N°16: répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à El Hadjar	97
Figure N°17: répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à Sidi Amar	98
Figure N°18: répartition de la population de l'enquête selon moyens des déplacements	117
Figure N°19: répartition des moyens de déplacements selon l'aspect écologique	100
Figure N°20: répartition de la population de l'enquête selon qualité des moyens des déplacements	101
Figure N°21: avis sur changement de moyens de déplacements	102
Figure N°22: répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements	104
Figure N°23 : les secteurs pratiqués par la mobilité pendulaire	107
Figure N°24 : Horaires de départ du domicile	109
Figure N°25 : Horaires Arrivée Travail/ étude	109
Figure N°26 : Horaires de départ du travail/ étude	110
Figure N°27 : Horaires de départ du domicile	110
Figure N°28 : la répartition par durée de la navette, le Matin	111

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

Figure N°29 : Figure N°28 : la répartition par durée de la navette, le soir	112
Figure N°30: les journées de la semaine ou les problèmes de l'embouteillage	112
Figure N°31: répartition embouteillage par Horaire de la journée	113
Figure N°32: typologie de logement	116
Figure N°33: disponibilité d'infrastructure de transport public	117
Figure N°34: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur I)	119
Figure N°35: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur II)	121
Figure N°36: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur III)	122
Figure N°37: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur IV)	124
Figure N°38: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur V)	125
Figure N°39: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Bouni)	133
Figure N°40: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Hadjar)	134
Figure N°41: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (Sidi Amar)	136
Figure N°42: accessibilité aux équipements de l'éducation population de la ville d'Annaba (à l'échelle du grand Annaba)	144
Figure N°43: accessibilité aux équipements de l'éducation population des villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar (à l'échelle du grand Annaba)	144
Figure N°44: accessibilité aux équipements de l'enseignement supérieur, la ville d'Annaba	148
Figure N°45: accessibilité aux équipements de l'enseignement supérieur, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar	149
Figure N°46: accessibilité à l'établissement d'état civil, la ville d'Annaba	152
Figure N°47 : accessibilité à l'établissement d'état civil, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar	153
Figure N°48: accessibilité au bureau de poste, la ville d'Annaba	156
Figure N°49: accessibilité au bureau de poste, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar	157
Figure N°50: accessibilité aux équipements de la santé, la ville d'Annaba	161
Figure N°51: accessibilité aux équipements de la santé, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar	163
Figure N°52: répartition des réponses par points d'embouteillement	166
Figure N°53:répartition des réponses selon, la mobilité des enfants	170
Figure N°54: répartition des réponses selon mode de transport des enfants mobiles	171
Figure N°55: répartition des réponses selon mode de transport des enfants mobiles	172
Figure N°56: répartition des réponses selon la classification des quartiers	172
Figure N°57:répartition des réponses selon sentiment de la population envers le quartier	174
Figure N°58: répartition des réponses espace pratiqué durant le temps libre	175
Figure N°59: répartition par Raison de choix de l'espace où on passe le temps libre	177

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

Figure N°60: répartition par choix de lieu d'habitation	177
Figure N°61:répartition des réponses selon les raisons de choix de quartier actuel pour s'enraciner	178
Figure N°62: répartition des réponses par choix Hypothétique de lieu de travail	179
Figure N°63: répartition des réponses par raisons de choix Hypothétique de lieu de travail	180

### Liste des cartes :

Carte N°01 : Situation géographique de la wilaya d'Annaba dans l'Est de l'Algérie.	45
Carte N°02 : Découpage administratives de la wilaya d'Annaba.	46
Carte N°03 : Le réseau routier de la Wilaya Annaba	58
Carte N°04:la frontière de la Wilaya d'Annaba à travers les différents découpages administratifs.	64
Carte N°05 : la ville de Bône en 1880, l'extension de la ville vers l'Ouest.	67
Carte N°06 : L'organisation spatiale du grand Annaba.	69
Carte N°07 : la frontière de la Wilaya d'Annaba à travers les différents découpages administratifs.	71
Carte N°08 : localisation de la ville d'El Hadjar et Sidi Amar dans l'air intercommunal	74
Carte N°09 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués par la mobilité pendulaire à l'échelle du grand Annaba.	105
Carte N°10 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués par la mobilité pendulaire à l'échelle de la ville d'Annaba.	106
Carte N°11 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Alimentation générale) à l'échelle de la ville d'Annaba.	127
Carte N°12 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Légumes et fruits) à l'échelle de la ville d'Annaba.	128
Carte N°13 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Vêtements) à l'échelle de la ville d'Annaba.	129
Carte N°14 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Meubles) à l'échelle de la ville d'Annaba.	130
Carte N°15 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Electroménagers) à l'échelle de la ville d'Annaba.	131
Carte N°16 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Alimentation générale) à l'échelle du grand Annaba.	137
Carte N°17 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Légumes et fruits) à l'échelle du grand Annaba.	138
Carte N°18 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Vêtements) à l'échelle du grand Annaba.	139
Carte N°19 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Meubles) à l'échelle du grand Annaba.	140

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

Carte N°20 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Electroménagers) à l'échelle du grand Annaba.	141
Carte N°21 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements éducatifs à l'échelle du grand Annaba.	145
Carte N°22: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements éducatifs à l'échelle de la ville d'Annaba.	146
Carte N°23 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de l'enseignement supérieur à l'échelle du grand Annaba.	150
Carte N°24 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de l'enseignement supérieur à l'échelle de la ville d'Annaba.	151
Carte N°25 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements administratifs à l'échelle du grand Annaba.	154
Carte N°26 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements administratifs à l'échelle de la ville d'Annaba.	154
Carte N°27 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements financiers à l'échelle du grand Annaba.	158
Carte N°28 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements financiers à l'échelle de la ville d'Annaba.	159
Carte N°29 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de la santé à l'échelle de la ville d'Annaba.	162
Carte N°30: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de la santé à l'échelle du grand Annaba.	164
Carte N°31: Les points noirs de l'embouteillage à l'échelle de la ville d'Annaba.	169

### Liste des photos :

Photo N°01 : L'église Hippone, Annaba.	44
Photo N°02 : UV N°04, Sidi Amar.	50
Photo N°03 : Le logement social- El Bouni.	50
Photo N°04: La diversité des activités économiques dans la ville d'Annaba.	51.
Photo N°05 : Vu de la ville d'Annaba à partir du complexe ASMIDAL.	52
Photo N°06 : plage Saint Cloud ( Rezgi Rachid)	53
Photo N°07: Hôtel Seybouseinternational (ex- Plaza).	53
Photo N°08 : L'université de Annaba- accès Chaïba- Sidi Amar	54
Photo N°09 :la cour de la révolution-Annaba.	55
Photo N°10 :le CHU Ibn Rochd -Annaba.	56
Photo N°11: Station Taxi inter-wilaya-Sidi Brahim	59

## Liste des tableaux, figures, cartes et photos

---

Photo N°12 : La gare routière- Sidi Brahim	59
Photo N°13 : La gare ferroviaire d'Annaba	59
Photo N°14 :L'aéroport international d'Annaba- Rabah Bitat	60

# **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

### Introduction Générale :

Définir la ville est un souci pluridisciplinaire, chaque discipline essaye de la définir en marquant ces propres intérêts de cette définition car :« *La ville est un organisme complexe qu'il est difficile de saisir dans sa globalité comme dans ces nuances. Par plus d'un aspect, elle se révèle un phénomène unique et national, par d'autre, un phénomène international et universel* »<sup>1</sup>.

En conséquence il est aussi difficile de cerner la totalité des changements et des mutations que la ville connaît, sans les découper en plusieurs dimensions où chaque dimension est prise en charge par une ou plusieurs disciplines.

Les urbanistes, les aménageurs ainsi que les géographes s'intéressent à la question de la croissance urbaine, notamment celle des grandes villes et des métropoles qui connaît de grands changements depuis plus de trois décennies, ces changements sociaux-spatiaux se manifestent sous forme de différents phénomènes urbains<sup>2</sup>.

Il est désormais établi par l'ensemble des chercheurs travaillant sur les questions relatives aux espaces urbains que l'étalement est la tendance contemporaine et universelle du développement spatial des grandes villes et des métropoles.

Ce type de croissance urbaine, sous sa forme éclatée autour des villes, est considéré comme un des résultats de la métropolisation qui s'accompagne d'un étalement urbain, qui génère des phénomènes urbains tels que l'exurbanisation, la périurbanisation<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>LABORDE Pierre, Les espaces urbains dans le monde, éd. Nathan, Paris, 2001, p.3.

<sup>2</sup>TRACHE Sidi Mohammed, Mobilité résidentielle et périurbanisation dans l'agglomération Oranaise, thèse de Doctorat d'état, université d'Oran, 2011, p3

<sup>3</sup>HALBERT Ludovic et PAIN Kathy, Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et Paris, Espace, Société, Territoire, 2010, p4.

## Introduction Générale :

---

La ville algérienne a connu une urbanisation anarchique, engendrée par la production du bâti sous toute forme, notamment, la création du logement en milieu périurbain, ce qui a impliqué une urbanisation périphérique intense ayant généré des mobilités entre ces espaces et les espaces centrales<sup>4</sup>.

La ville d'Annaba qui a formé un pôle de développement depuis les années soixante, grâce à l'industrialisation<sup>5</sup>, générant une migration de la population des villes de la région, pour occuper des emplois industriels, cette migration a engendré une croissance au niveau de la commune d'Annaba, ainsi que les « *agglomérations satellites* »<sup>6</sup>, un PDAU intercommunal de l'espace Annabi a été élaboré cette espace est connue aussi par l'appellation du GRAND ANNABA.

La croissance démographique en milieu urbain en Algérie est plus que parlante : « *la population urbaine a plus que doublé-multipliée par 2,3- en moins de 50 ans ; de 25% en 1954, elle passe à 58,3% en 1998. Etant une moyenne, ce taux d'urbanisation varie selon les spécificités de chaque wilaya ; il est encore plus élevé à Annaba 60% derrière la capitale Alger qui affiche 90,7% et Oran 87,7% Constantine 80%* »<sup>7</sup>. Ces valeurs exposent à elles seules toute l'importance que revêt l'urbanisation actuelle.

La croissance démographique n'est pas uniforme à l'échelle de grand Annaba<sup>8</sup>, si la ville centre connaît une faible croissance démographique, ses agglomérations périphériques enregistrent une progression de « *51.368 en 1987 et 98.293 en 1998. Comme pour Constantine, on enregistre une extension*

---

<sup>4</sup>OLISAO Falana Raharisoa, Mutation des espaces périurbains d'Antananarivo : Population, Habitat et Occupation de sol, Thèse de Doctorat, université de Strasbourg et université d'Antananarivo, 2012, pp 60-67.

<sup>5</sup>BENKHALEF Brahim, L'aire métropolitaine, un nouveau champ d'analyse de la ville algérienne. L'exemple d'Annaba, Penser la ville-approches comparatives, Oct. 2008, Algérie. p259,

<sup>6</sup>FINNET Rieutord, Mutation de l'espace, mouvement de population (Annaba, Algérie), P. 121.

<sup>7</sup>URBAN ANNABA, plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, 2008, p.20.

<sup>8</sup>BOUKHMISS Kaddour, HAHAM Djamel, ZEGICHE Anissa, Croissance urbaine et mutations socio-économiques dans l'Est algérien, Annales de Géographie, t. 99, n°554, 1990. P 460.

## Introduction Générale :

---

*considérable des agglomérations périphériques, comme Sidi Amar qui passe de 3.600 habitants en 1977 à 24.600 hab. en 1987 et 72.889 hab. en 1998 et 83.254 habitants en 2008, El Hadjar qui passe de 6.000 habitants en 1977 à 14.500 habitants en 1987 et 33.878 habitants en 1998 et 37.364habitants en 2008 »<sup>9</sup>.*

Avec la politique l'industrie Adoptée par l'Algérie pendant les Année soixante-dix ou la ville d'Annaba est devenue un pôle industriel avec l'implantation du complexe "SNS" el Hadjar et le complexe phosphater "Asmidal", ces conditions ont favorisé un phénomène d'exode vers la ville pour l'obtention de travail pas seulement par ces régions rurales mais par plusieurs wilayas de l'est Algérien<sup>10</sup>.

Analyser les mobilités et de leurs effets sur les territoires urbains permet d'expliquer les recompositions de ses espaces sous un angle démographique et social. Et permet, par ailleurs, de mieux approcher les phénomènes socio-spatiaux de ces mêmes territoires qui se construisent par le jeu de ces mobilités.

Aborder et s'intéresser alors à la question de la ville à travers mobilités urbaines générées par ses espaces. Les mobilités pendulaires ou les navettes constituent une manifestation et une composante essentielles dans la dynamique de ces villes.

Notre recherche s'inscrit en urbanisme, géographie urbaine, en géographie sociale, aménagement et la gestion urbaine. Elle s'intéresse aux mobilités dans un cadre des rapports des individus mobiles avec l'espace habité et de ce qu'elles génèrent comme nouvelles configurations socio-spatiaux. L'agglomération Annabi constitue un terrain riche d'enseignements et privilégié pour une telle recherche. Annaba déborde sur ces communes périphériques à un rythme rapide

---

<sup>9</sup>LABORDE Pierre, Op.cit., p.20.

<sup>10</sup>SPIGA Sassia, GUESSOUM Djamel-Eddine, la portée des projets urbains récents pour la grande ville algérienne une lecture à partir d'Annaba, Les cahiers du CREAD n°102-2012, pp35,39.

## Introduction Générale :

---

jamais égalé auparavant ; elle a plus que doublé sa surface en l'espace de 30 ans. Cette croissance urbaine intense se manifeste depuis les années soixante-dix<sup>11</sup>.

La ville d'Annaba peuplée de 268000 habitants en 2008<sup>12</sup>, ce nombre qui a connu une multiplication avec la croissance rapide des habitants d'un côté et de l'urbanisation d'un autre, notamment avec la saturation du centre-ville et l'orientation des habitats vers les périphéries urbaines ainsi que les communes qui l'entourent<sup>13</sup>.

Notre étude va s'intéresser à la mobilité urbaine dans sa totalité et à la mobilité pendulaire comme un exemple concret au niveau du grand Annaba.

Nous nous retrouvons alors face à une question fondamentale sur laquelle portera notre étude :

*Qu'elles sont les effets socio-spatiaux de la mobilité urbaine sur le grand Annaba ?*

Et les questions secondaires suivantes

- Quels sont les impacts de la mobilité urbaine dans sa globalité et la mobilité pendulaire en particulier, sur les liens entre l'individu et son espace de vie (lieu d'habitat), ainsi que les espaces qu'il pratique par la mobilité ?
- Quels sont les effets de cette mobilité sur l'espace du grand Annaba ?
- Quels sont les effets de la mobilité pendulaire comme un cas d'étude sur l'individu lui-même ?

---

<sup>11</sup>BOUKHMISS Kaddour, HAHAM Djamel, ZEGICHE Anissa, Op.cit., pp 460-461.

<sup>12</sup>ONS, Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), 2008.

<sup>13</sup>BOUKHMISS Kaddour, HAHAM Djamel, ZEGICHE Anissa, Op.cit., pp 460-461

### **2- Hypothèses de la recherche :**

À partir des interrogations formulées dans la problématique, découle une hypothèse principale et deux hypothèses secondaires à vérifier (confirmer ou infirmer) :

#### **2-1-hypothèse principale :**

Les stratégies de l'individu, qui pratique l'espace Annabi, en faisant des mobilités pendulaires, entre maison et travail ont des impacts non seulement sur l'espace lui-même, mais aussi sur les liens de l'individu avec les espaces qu'il traverse lors de sa mobilité.

#### **2-2- les hypothèses secondaires :**

- L'individu essaye de construire un lien avec son espace d'habitat, autrement dit, il essaye d'être sédentaire, en paradoxe avec ces déplacements quotidiens.
- La mobilité quotidienne a des effets de lieux sur l'espace annabi, ainsi que des effets sur la société Annabi.

### **3-Objectifs de la recherche :**

Comme tout travail qui se veut scientifique, notre recherche s'est tracé trois objectifs :

#### **3-1-Pédagogique :**

En matière de pédagogie, la présente étude a comme objectif de constituer un matériel pédagogique, autour de nouveaux axes ayant trait avec la nouvelle thématique de l'impact de la Mobilité sur les transformations socio-spatiales au sein de la grande ville Algérienne et servir comme fond documentaire pour la préparation des cours, exposés ou recherches.

## Introduction Générale :

---

### 3-2-Scientifique :

Où l'objectif final sera d'appréhender des concepts, tel que :la mobilité urbaine, les effets socio-spatiaux avec une perspective originale et proposer des orientations et des pistes pour les recherches futures.

S'exposer à un exercice méthodologique parce que pour nous le but principal de la post graduation vise essentiellement l'initiation à la recherche scientifique.

### 3-3-Professionnel :

En essayant d'avoir des résultats réalistes par l'investigation sur terrain de la présente étude, dans le but de servir comme une référence pour toute décision professionnelle possible.

## 4-Structure du mémoire et Méthodologie de recherche :

De ce qui précède notre travail est structuré en trois parties complémentaires.

**Une partie théorique :** La première "**théorique**", représente "**l'approche conceptuelle**" de la recherche, cette partie intitulée "Les territoires de la mobilité" servira à connaître le phénomène de mobilité et le comprendre, Ainsi, La première partie qui constitue de deux chapitres portant le support théorique de la recherche en essayant de mettre l'accent sur quelques notions relatives à notre recherche.

Les deux autres parties de notre étude dites "**Pratiques**", dont la deuxième est sous le nom de "Le grand Annaba un territoire ", c'est "**approche analytique**" dans laquelle on va étudier notre périmètre d'étude représenté par la ville d'Annaba et ces villes dites "**satellites**". Cette partie est découpée en deux chapitres où le premier est " présentation du grand Annaba " dans ce chapitre on

## Introduction Générale :

---

va analyser la ville de Annaba des côtés : géographique, démographique, infrastructure, Potentialités et enjeux.

Le deuxième chapitre appelé "le grand Annaba, un territoire en mouvement", ce chapitre va mettre l'accent sur le développement urbain de la ville d'Annaba, et sa transformation vers l'espace de grand Annaba, par la création des villes qui l'entourent.

La troisième partie : "le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire" représente "**l'apport personnel**" de l'étudiant, cette partie représente l'enquête sur terrain effectuée par l'étudiant à travers le territoire du grand Annaba, elle est consistée par trois chapitre, dont le premier chapitre intitulé " présentation générale de l'enquête" ce chapitre servira à introduire cette enquête, en citant les objectifs de la recherche, et mettant la lumière sur le questionnaire ainsi que la population de l'enquête.

Le deuxième chapitre sous le titre "la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba" dans ce chapitre on va étudier les résultats de notre enquête et analyser la situation de la mobilité au sein du grand Annaba.

Le troisième chapitre nommé « les effets socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba ", est destiné à étudier les effets de la mobilité sur l'espace Annabi, ainsi que sur l'individu lui-même, en se basant sur les résultats de l'enquête.

Pour mener à bien notre travail, la méthode d'enquête qui procède par l'investigation, s'est avéré la mieux adaptée pour notre thème de recherche, basée essentiellement sur les techniques suivantes :

## **Introduction Générale :**

---

### **4-1- Observations :**

Le recours à l'observation en situation au sein de la ville d'Annaba et les villes qui l'entourent dont l'ensemble de ces villes représente l'espace du grand Annaba a constitué pour nous, l'une des techniques utilisées afin de comprendre le phénomène de la mobilité des habitants. Cela est rendu possible grâce aux reportages photographiques, cartes et plans à échelles variées ;

### **4-2- Enquête et échantillonnage :**

Principale méthode de recueil d'information, l'échantillon composé de : Les habitants du territoire Annabi pour savoir leurs mobilités journalières, Le questionnaire s'articule autour d'une série de questions directes ouvertes et fermées, des fois indirectes, ce questionnement plus qualitatif que quantitatif.

### **4-3- L'analyse de contenu :**

Technique indirecte d'investigation utilisée sur des productions écrites et dessinées en vue d'expliquer tel que les différents documents officiels remis par les directions, les différentes correspondances, des rapports d'analyses effectués par des laboratoires autonomes, les recherches établies sur ce phénomène ...etc. et de comprendre et de comparer les données collectées à partir du questionnaire.

### **4-4- L'analyse des statistiques :**

Technique d'analyse sur des documents chiffrés comme les statistiques de l'ONS, l'URBAN, l'OPGI, la DLEP, la direction de transport, la monographie de la Wilaya réalisée par la direction de la planification de la wilaya et les statistiques de l'APC ...etc.

## **5-Etat de l'art :**

## **Introduction Générale :**

---

Dresser un état de l'art sur la thématique de notre recherche nous aidera sans doute à vérifier l'originalité de notre problématique et à tester l'exploitabilité de son cadre méthodologique relatif à la mobilité pendulaire et ces effets socio-spatiaux , il convient de souligner que la difficulté majeure de cette démarche qui consiste à rassembler le maximum d'informations ayant trait au thème traité, réside dans le compromis à trouver entre l'exhaustivité nécessaire à l'état de l'art et le nombre limité de publications scientifiques qu'il est possible de consulter dans un délai relativement court.

**PREMIÈRE PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE**

**Les Dimensions de la mobilité**

### **Introduction:**

La première partie intitulé "Les dimensions de la mobilité ", qui se porte sur mettre l'accent sur la mobilité dans l'espace, à travers les études précédentes des chercheurs dans les domaines de l'urbanisme, la géographie et la sociologie, cette partie va être constitué de deux chapitre.

Le premier chapitre théorique dans lequel on va définir quelques concepts nécessaires pour notre étude, tel que la mobilité, notre analyse va être linguistique d'un côté pour comprendre la notion polysémique de la mobilité, et multidimensionnelle de l'autre pour comprendre, les interrelations sociales ainsi que spatiales de la mobilité

Le deuxième chapitre dans lequel, on va introduire la notion de dialectique dimensionnelle pour bien comprendre la notion du « Socio-spatial ».

## **Chapitre I :**

### **La mobilité qu'elle réalité ? : Polysémie et dimensions.**

#### **Introduction :**

Le concept " mobilité " n'est pas un concept concret, le sens de ce terme se diffère selon la discipline qui le définit. La mobilité peut être spatiale, sociale, professionnelle et même virtuelle ; chaque discipline a sa propre définition, basée sur ses propres : critères, populations d'étude -l'espace, la société, les informations..., dimensions et intérêts des études et terminologie...

Le présent chapitre va s'intéresser à essayer de comprendre cette notion, et la distinguer des autres termes proches mais pas synonymes tel que : "fluidité", "déplacement" et "mouvement". En tentant de déchiffrer les sémantiques de terme -linguistique-afin de créer un vocabulaire, qui sera utilisé au sein de notre étude.

Cette dernière qui se base et s'inspire des recherches précédentes en urbanisme et géographie d'un côté, et en sociologie urbaine et sciences humaines de l'autre pour analyser la polysémie du mot mobilité, et sa relation avec l'espace intérêt d'urbanistes et géographes" et la société intérêt des sociologues.

## **1. Notion et polysémie de la mobilité :**

Afin comprendre la mobilité, on a essayé de collecter ces différentes définitions comme un mot, ainsi comme un concept, « *Nous voyons combien les mots du langage courant nous trahissent et nous avons besoin d'une définition et d'une approche conceptuelle large et interdisciplinaire des déplacements et de la mobilité* »<sup>1</sup>.

### **1.1. Quelques définitions de la mobilité :**

Le terme mobilité porte toujours le sens de mouvement et l'absence de la stabilité, néanmoins, le concept de mobilité se diffère selon la discipline qui s'intéresse à ce phénomène, pour cela on a essayé de regrouper les sens divers du concept, par plusieurs sources :

Selon LAROUSSE : « *En Généralité : "Propriété, caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction : mobilité de la mâchoire* » ;

*"La facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer " ;*

*En Electricité : "Vitesse de déplacement d'un ion soumis à un champ électrique égal à l'unité " ;*

*En Métrologie : " Qualité d'un instrument de mesure dans lequel il suffit d'une petite variation de la grandeur à mesurer pour modifier la position du dispositif indicateur" ;*

*En Sociologie : "Changement de lieu de résidence -mobilité géographique-, ou d'activité économique -mobilité professionnelle- » »<sup>2</sup> ;*

---

<sup>1</sup>KAUFMANN Vincent, les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, collection le savoir suisse, Lausanne ; 2008, p.28.

<sup>2</sup> LAROUSSE, édition spéciale Algérie, 1997, p.272.

En Urbanisme : « *La propension d'une population à se déplacer (...). La mobilité est liée à la taille de la ville* »<sup>3</sup> ;

## **1.2. Un concept multidisciplinaire : à la recherche du sens de la mobilité.**

Pour une compréhension du sens de la mobilité, la perspective disciplinaire, à partir laquelle on analyse les phénomènes : mouvement, mobilité, constitue l'élément essentiel pour la comprendre et l'expliquer. Car :

*« Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion, ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale et spatiale physique, virtuelle ou potentielle, elle est urbaine, interurbaine ou intra urbaine et elle concerne les personnes, les biens et les informations »*<sup>4</sup>.

La mobilité est un concept étudié par de nombreuses disciplines, telle que l'aménagement et l'urbanisme, la géographie, la sociologie, et l'économie, chacune l'appréhende à l'aide de ces propres définitions et sens du terme "mobilité", ce qui a engendré une polysémie.

*« Cette polysémie est l'un des premiers faits que l'on peut constater dans la littérature existante. Elle est notamment due à un héritage marquant »*<sup>5</sup>.

Aussi, il n'est pas toujours mis en évidence ce qui est relatif uniquement aux déplacements, au transport, et ce qui est relatif, plus largement, à la mobilité.

---

<sup>3</sup>MERLIN P et CHOAY F, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, presses universitaires de France, mars 1988, p.414.

<sup>4</sup>KAUFMANN Vincent, La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, p 59.

<sup>5</sup>TABAKA Kamila, « Vers Une Nouvelle Socio-Géographie De La Mobilité Quotidienne Etude Des Mobilités Quotidiennes Des Habitants De La Région Urbaine De Grenoble », Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, 2009, p.21.

L'union et les interdépendances entre ces trois ne sont non plus mises en avant. L'ambiguïté est d'autant plus maintenue, du fait d'une utilisation rare de définition précise et explicite de la mobilité.

Les philosophes de la lumière on s'intéressait à la mobilité, notamment de l'angle de ces vertus de la liberté de voyage, éventuellement, la mobilité se présente aux sciences humaines comme un concept complexe qui pose la question du rapport au changeant<sup>6</sup>,

Notre étude va s'intéresser à la notion de la mobilité de point de vue des géographes, aménageurs et urbanistes d'un côté et des sociologues de l'autre. Ainsi à faire la distinction entre "la mobilité", "la fluidité", "les transports" et "les déplacements".

Pour parler de la mobilité en géographie ou en sociologie on doit se réfère d'abord à l'espace propre de chaque discipline entre elles, l'espace physique -ou géographique- dans lequel on pratique la mobilité spatiale -ou géographique, et l'espace socioprofessionnel où on trouve la mobilité sociale et la mobilité professionnelle<sup>7</sup>.

Une définition très brève, peut être celle qui caractérise la mobilité comme « *la propension d'une population à se déplacer* »<sup>8</sup>, cette définition succincte citée par des urbanistes, fournit un élément important : ce n'est pas le déplacement seul qui est pris en compte, mais l'ensemble des conditions qui compose le mouvement<sup>9</sup>. Toutefois la suite de cette définition propose que pour mesurer de la mobilité, il suffit de calculer les déplacements par ménages ou par personnes,

---

<sup>6</sup>BOUDIN Alain, Les mobilités et le programme de la sociologie, Cahiers internationaux de sociologie, 2005, pp. 9-16.

<sup>7</sup>Les mobilités spatiale et sociale sont connectées, elles ont des effets réciproque l'une à l'autre (KAUFMANN et MONULET, 2007).

<sup>8</sup>MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, Op.cit., p.414.

<sup>9</sup>TABAKA Kamila, Op.cit, pp 21-22.

d'autres mots<sup>10</sup>, l'élargissement donné dans la première partie de cette définition est par la suite abandonné et réduit à un simple calcul des « *déplacements effectifs* »<sup>11</sup>.

D'après Le CERTU<sup>12</sup> et l'INIST<sup>13</sup> : « *la mobilité quotidienne par personne est définie comme le nombre moyen des déplacements effectués par personnes de plus de 5 ans, résidents dans un périmètre donné, pour un jour moyen de la semaine et tous moyen de transport confondu* »<sup>14</sup>, cette définition simplifiée, utile pour le calcul d'indicateurs synthétiques ne peut néanmoins recouvrir l'ensemble du champ de signification du terme " mobilité", en plus de ça "le nombre moyen de déplacement" n'est pas équivalent à "la mobilité".

Comme l'affirme Denise Pumain -d'après Edward Ullmann-, c'est l'interaction spatiale qui est au cœur du fonctionnement et de l'évolution des systèmes qu'étudie la géographie. Plus que l'aptitude à se déplacer, *la mobilité* se réfère en géographie à la « *pratique des échanges et des déplacements qu'effectuent les individus* »<sup>15</sup>. Il s'agirait alors de l'observation *des échanges, des déplacements, des informations* réciproques, en tant qu'ils sont susceptibles de révéler les propriétés des lieux et de participer à leur transformation.

Des éléments complémentaires sont fournis par le dictionnaire de la géographie qui associe ce terme à « *l'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales -hommes, objets matériels et immatériels- dans l'espace* »<sup>16</sup>. Ce n'est pas le seul fait de se mouvoir -ou être mû- dans l'espace

<sup>10</sup>BONNEL Patrick, prévision de la demande de transport, rapport présenté en vue d'obtention du diplôme d'habilitation à diriger des recherches, université Lyon, 2001, pp 44-47.

<sup>11</sup> Ibid. pp.209-210.

<sup>12</sup>Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

<sup>13</sup> Institut de l'Information Scientifique et Technique.

<sup>14</sup>CERTU, Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Approche de la question et propositions d'indicateurs, 2005.

<sup>15</sup>PUMAIN et SAINT-JULIEN, Les interactions spatiales, Paris, Armand Colin, 2001, p.191.

<sup>16</sup>LEVY et LUSSAULT, Dictionnaire de la géographie, Paris, Belin., 2003, p.622.

qui présente l'objet d'intérêt géographique, mais plus encore, ce sont les *causes*, les effets et les conditionnements, les manifestations, qui accompagnent ce mouvement et qui ont des répercussions sur l'espace et sur le sujet -ou l'objet- mobiles. Pour cela, cette même définition, restant très vaste, incite à se référer alors à la mobilité qui « *ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques -qu'on appellera transport-, mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société. [...] pour chaque acteur, la mobilité est un processus avéré et un potentiel, une virtualité non actualisée, qui est justement, ce qui autorise le mouvement réalisé – c'est-à-dire le déplacement* »<sup>17</sup>

Ainsi, d'un point de vue sociologue, elle est : « *l'expression d'un mode d'insertion sociale dans l'espace géographique, le déplacement étant sa mise en œuvre et le transport son outil* »<sup>18</sup> ;

Et elle est aussi : « *multidimensionnelle et renvoie à un changement de position. Ainsi, d'un point de vue géographique, la mobilité d'un individu correspond à la structure socio-spatiale de l'ensemble de ses déplacements géographiques* »<sup>19</sup>.

Cet axe de recherche a été développé dès les années 1970 par Michel Bassand<sup>20</sup> et son équipe de chercheurs de l'EPFL<sup>21</sup>, il a jeté les bases de ces travaux. Les auteurs définissent la mobilité comme « *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré* »<sup>22</sup>. Avec cette définition, « *la mobilité est perçue dans une double composante, spatiale et*

<sup>17</sup>Ibid. cité par KAENZIG Raoul, La politique des visas en Suisse, mémoire de licence, institut de la géographie de l'université de Neuchâtel, février 2009, pp.24-25.

<sup>18</sup>Cologan H, 1985, cité par RAMADIER Thierry et DEPEAU Sandrine, Se déplacer pour se situer, Presses universitaires de Rennes, 2011, p.16.

<sup>19</sup>RAMADIER, 2002, cité par RAMADIER Thierry et DEPEAU Sandrine, Op.cit, p.16.

<sup>20</sup>BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, La Mobilité Spatiale, un processus social fondamental, in espace, populations, sociétés, 1983, pp.49-54.

<sup>21</sup>-Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

<sup>22</sup>-BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, Op.cit., pp.49-54.

*sociale, et s'inscrit ainsi dans le prolongement des travaux de l'école de Chicago »<sup>23</sup>.*

Entendue comme synonyme de " *changement*", la *mobilité* permet de considérer l'homme et la société comme des réalités mouvantes en proie à d'incessantes évolutions<sup>24</sup>. Elle est alors un « *concept dynamique, un processus explicatif central pour la géographie dans l'étude des rapports que l'homme noue avec l'espace. Par sa capacité à se mouvoir, l'homme vit l'espace et se l'approprie* »<sup>25</sup>. À la fois *moyen, condition et idéologie*, la *mobilité* fait du rapport à l'espace son enjeu premier. Elle devient « *ce système de mouvements potentiels ou virtuels permettant à l'homme de se constituer un véritable capital socio-spatial* »<sup>26</sup>

« *Ces directions prise par l'étude de la mobilité présente cependant une limite qui est celle de la complexité. Les cinq principes méthodologiques de Bassand impliquent la prise en compte d'interactions si nombreuses que cette approche devient inopérationnelle* »<sup>27</sup>. La principale vertu de cette voie a été de considérer la *mobilité* : « *comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester sous différentes formes* »<sup>28</sup>, qui peuvent être imbriquées et qui renvoie chacune à des « *temporalités sociales* »<sup>29</sup> spécifiques. Ainsi on reconstitue l'unité dans le puzzle des champs de recherches, où diverse discipline scientifique éparpillait les pièces.

<sup>23</sup>KAUFMANN, 2008, Op.cit., p.28.

<sup>24</sup>Encyclopédia univesalis, Dictionnaire des idées et notions en sciences sociales, France, 2016, p102.

<sup>25</sup>Jean Rémy et Étienne Leclercq, Sociologie urbaine et rurale, l'espace et l'agir, Paris, l'Harmattan, 1998, p.399.

<sup>26</sup>VILLEPONTOUX, S. (S.d). Mobilité, géographie. Encyclopaedia Universalis cité par GUILLIN Aude et ALLOY Céline, quelle influence l'infirmière peut-elle exercer sur la mobilité spontanée des nouveaux résidents en établissement médicosocial(ems) ? BACHELOR of science HES-SO en soins infirmiers, Haute Ecole de Santé Vaud Filière Soins infirmiers, 2014, p.4.

<sup>27</sup>TARRIUS, Anthropologie du mouvement, Caen : Paradigme, Collection Transport et communication, n°27, 1989, p.185.

<sup>28</sup>KAUFMANN Vincent et JEMELIN Christophe, La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? Lausanne, octobre 2004, p.6.

<sup>29</sup>KAUFMANN Vincent, 2008, Op.cit, p.30.

## 2. Les Composantes de la mobilité :

### 2.1. Synonymes de la mobilité ?

Mot d'usage courant s'il en est aujourd'hui, le terme de mobilité n'en est pas moins un concept ambigu. La mobilité, dans sa compréhension la plus simple, est considérée comme un terme générique de tous les types de mouvements et de l'ensemble de ceux-ci, exprimés par des déplacements effectués à différentes échelles spatiales et temporelles à savoir : migrations, mobilités résidentielles, mobilités pendulaires, quotidiennes, mobilités touristiques etc.

Le terme de mobilité utilisé largement aujourd'hui, n'est qu'un résultat d'un glissement dans l'orientation des études et préoccupations d'aménagement du territoire et d'urbanisme, ce glissement est visible à travers la chronologie de l'usage de certains termes : Dans les années 1950-1960 et avec la vulgarisation de la voiture personnelle, et les grands investissements en transport en commun, on opère la notion de transport ; la période des années 1970 et jusqu'aux années 1980 a connu l'apparition des enquêtes ménages déplacements, la crise pétrolière et celle des grands investissements d'infrastructure, la notion des "déplacements" prend le relais<sup>30</sup> ; à partir de la dernière décennie du 20<sup>ème</sup> siècle et jusqu'aujourd'hui, ces deux notions ont été remplacées par le terme : mobilité<sup>31</sup>.

Les changements du terme à travers le temps, ne sont que des résultats de changements de besoins de chaque période en termes de langage. Cette évolution qui semble cosmétique et linguistique du terme, porte une signification plus profonde : les infrastructures de transport ainsi que la gestion des flux, ne sont plus les seuls facteurs de définition de la mobilité. Car « *le transport n'est qu'une des fonctions du champ circulatoire* »<sup>32</sup>, « *Ce "hardware", la métaphore*

---

<sup>30</sup> Debizet, 2004, cité par TABAKA Kamila, Op.cit, p.20.

<sup>31</sup> TABAKA Kamila, Op.cit, pp.20-21.

<sup>32</sup> LEVY et LUSSAULT, Op.cit, pp.22-23.

*que l'on pourrait lui donner, ne constitue en fait qu'une base sur laquelle peuvent être déployées des pratiques individuelles -des activités, dont les déplacements-, dont la logique dépend des besoins, des potentialités et des caractéristiques individuelles des habitants. Les stratégies d'usage qui sont faites de cette infrastructure, constituent le "software", le "logiciel", que mettent en place les individus et qui leur est spécifique »<sup>33</sup>.*

Ayant un caractère changeable, la façon de considérer la mobilité est liée à son contexte socio-spatial, l'effet d'une mobilité individuelle peut être multiple, « *Non seulement la mobilité change de plus en plus vite d'ampleur, mais elle évolue dans sa nature, dans ses modalités, ainsi qu'en termes de causes et d'effets.* »<sup>34</sup>, mais aussi change la réflexion par lequel les recherche abordent le sujet de la mobilité.

Des nombreux travaux de recherche s'intéressent aux mobilités et à leurs effets sur l'espace, la société, le transport et les déplacements<sup>35</sup>, « *la qualification donnée à la société d'information, souligne entre autres la place qu'occupent les réseaux, les flux et les mobilités en tant que premiers organisateurs et réorganiseurs des relations spatio-temporelles* »<sup>36</sup>.

Notre monde et de plus en plus qualifié comme "mobile", on appelle aujourd'hui les sociétés, « *des sociétés en mouvement* »<sup>37</sup>.

Ce mouvement touche différentes catégories d'objet d'études scientifiques, tels que les capitaux, les biens, les informations, les hommes, leurs tissus de

<sup>33</sup>TABAKA Kamila, Op.cit, p.20.

<sup>34</sup>VODOZ Luc, les mobiles d'une approche territoriale, in les territoires de la mobilité, l'aire du temps, presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, p.3.

<sup>35</sup>Comme exemples à ces recherches en peut citer : les travaux d'ORFEUIL : « controverses sur l'automobile à la lumière des études de mobilité et de l'évolution des valeurs en 2000 » et « étudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains en 2004 », et les travaux d'ASCHER, « le mouvement dans les sociétés modernes, en 2005 » et ASCHER et autre « les sens de mouvement, en 2004 », etc.

<sup>36</sup>TABAKA Kamila, Op.cit.p19.

<sup>37</sup>ORFEUIL Jean-Pierre, étudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains, Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales, Paris, 2004, p.1

relations, leur résidence. Et c'est l'individu même ainsi que son entourage social et physique qui subit, et pratique également, à ces mouvements changeant : « *quels que soit nos besoins et aspirations à la stabilité ou l'enracinement, nous sommes : mouvement, parcours, changement* »<sup>38</sup>.

L'originalité de ce concept est due à la liberté de mouvement des acteurs de la mobilité, pas seulement sur l'accroissement cette dernière, qui interroge l'acquisition des expériences<sup>39</sup>, des relations avec les individus et avec l'espace, ainsi que les activités qui inclus dans la sphère marchande. « *D'où la nécessité d'accéder, dans le temps et dans l'espace à ces activités. Un tel accès devient par la suite lui-même un bien, de plus en plus précieux. Et pour cela, il doit obéir aux mêmes règles de marchandisation et du marché concurrentiel* »<sup>40</sup>.

Ce point de vue, mis l'accent sur "l'accès" au travail, transport... etc. pratiqués par l'individu dans l'espace et le temps, c'est-à-dire que la signification de la mobilité, n'est plus les mouvements lors de la pratique de l'espace mais aussi le conditionnement de ces pratiques et des contacts entre les individus.

Le changement de la localisation dans l'espace, n'est pas la seule variation produite par la mobilité, autrement dit, la mobilité génère à la fois un changement dans l'espace, et un changement de l'état de la personne ou de l'objet soumis à cette mobilité, en effet les déplacements physiques à savoir : migrations, flux...etc. n'ont plus suffisans comme référence de la mobilité, sans considérer autres changements quantitatifs et qualitatifs, associé à ces déplacements, influencés par eux et/ou les influençant. En outre, ce changement

---

<sup>38</sup>VODAZLuc, Op.cit., p.5.

<sup>39</sup>PIERRE Philippe, du projet de mobilité aux manipulations de l'ethnicite. la construction de l'identité de cadres internationaux d'un groupe pétrolier français, Laboratoire de Sociologie du Changement des Institutions / ERESMO / CNRS, pp11-15.

<sup>40</sup>RIFKIN Jeremy, L'âge de l'accès. La révolution de la nouvelle économie, éd La Découverte, Paris, 2000, p.153.

n'existe pas séparément du sujet -ou l'objet- changeant la position. Au contraire, il est conditionné par ses diverses caractéristiques<sup>41</sup>.

En outre, il est souligné que les déplacements ne constituent qu'un seul élément de la totalité appelé la mobilité, parmi d'autres éléments aussi importants. La potentialité, est une phase "ex-ante" du mouvement, ces composantes, ainsi que ces conditions, variables selon les individus, sont les éléments qui amènent ou finalisés par la réalisation des déplacements effectifs<sup>42</sup>.

L'une des manières d'aborder le concept de mobilité passerait alors par « *la prise en compte de la relation entre le virtuel (accessibilité) et l'actuel (déplacement)* »<sup>43</sup>. Le déplacement est une des possibilités de réaliser et matérialiser cette propension.

En corollaire, la mobilité est également plus difficile à mesurer que d'autres attributs, supposant un repérage à la fois dans l'espace et dans le temps. Jean-Pierre ORFEUIL<sup>44</sup> propose ainsi de développer l'étude de la mobilité pointant sur l'analyse des pratiques de mobilité et des usages que les personnes mobiles ont de l'espace.

Ces considérations sont anciennes et les chercheurs de « *l'école de Chicago* »<sup>45</sup> opposaient déjà dans les travaux innovateurs de la sociologie urbaine, la Mobilité à la fluidité. « *La mobilité désigne pour eux un déplacement vécu comme un évènement marquant, laissant son empreinte sur la vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise : une migration, par exemple,*

<sup>41</sup>RETAILLÉE Denis, WALTHER Olivier, PISSOAT Olivier, Espace, temps, mobilité : cartographier le mouvement et appréhender l'espace mobile pour comprendre l'actualité saharienne, Papier soumis à la revue Mappemonde. 2012, pp 2-13.

<sup>42</sup>TABAKA Kamila, Op.cit. p23.

<sup>43</sup>LEVY et LUSSAULT, Op.cit, pp.22-23.

<sup>44</sup>ORFEUIL Jean-Pierre, 2000, Op.cit, pp.1-24.

<sup>45</sup>MAC KENZIE Roderick, spatial distance and community organization pattern, Social forces, 1927, pp.623-627.

ou l'achat d'une maison''<sup>46</sup>. La fluidité est définie comme un déplacement sans effet particulier sur la personne : acheter du pain, se promener ; autrement dit, la mobilité implique toute à la fois un changement dans l'espace physique et dans l'espace social, tandis que la fluidité renvoie à un mouvement dans l'espace physique uniquement. « Ces travaux ont bien montré que les déplacements dans l'espace géographique ou dans l'espace social ne sont pas de même nature et surtout ne sont pas ni symétrique, ni nécessairement concomitants. »<sup>47</sup>

### 2.2. L'Accessibilité :

L'accessibilité peut être considérée comme l'opportunité ou l'offre de la mobilité, autrement dit, la mobilité est le moyen par lequel, on peut "accéder" ou on peut avoir un "accès" aux ressources à savoir : économiques, sociales, culturelles, affectives et autre.

L'accessibilité est pour cela manifeste spatiale, mais elle est également temporelle du fait que certaines ressources peuvent être -ou non- accessibles selon des périodes données. Une répartition très différenciée de ces ressources dans l'espace et dans le temps constitue « la motivation première de la mobilité »<sup>48</sup>.

L'objectif alors n'est pas de se déplacer, mais de disposer d'une bonne accessibilité à un ensemble de possibilités valorisables dans un projet de ménage.

« La notion d'accessibilité peut devenir cruciale, car l'on constate dans une économie en réseau -celle de la fin du XXe et du XXIe siècle- que : " la logique de l'accès se substitue à celle de l'acquisition et concernera toutes les formes de propriété ". Par la suite d'un tel fonctionnement de la sphère économique mais

<sup>46</sup>KAUFMANN Vincent, 2008, Op.cit, p.26.

<sup>47</sup>Ibid, pp 27-28.

<sup>48</sup>- HEURGON Edith et LAOUSSE Dominique, Prospective de la mobilité pour une ville accessible et hospitalière in Les territoires de la mobilité. L'aire du temps, 2004, PP.363-377.

*également de la sphère privée et sociale, decet " âge de l'accès", " la logique de l'accès formule des distinctions, trace des frontières etdéfinit en fin de compte qui sera inclus et qui sera exclus" »<sup>49</sup>.*

L'accessibilité n'est pas simplifiable à la seule dimension technique : l'existence des réseaux et des moyens de transport. *''Car l'individu n'est pas un agent neutre du mouvement, mais il est en effet l'initiateur de ce mouvement''<sup>50</sup>, il maîtrise une compétence et possède un capital de *mobilité* qui s'inscrit au sein du capital « *spatial global* »<sup>51</sup>.*

### **2.3. Les déplacements : réaliser la mobilité.**

Le déplacement est la matérialisation d'un besoin à accéder aux ressources, pour atteindre ces derniers l'individu construit des stratégies, Face à la distance et aux contraintes qu'elle soulève, autrement dit, le déplacement est l'expression explicite de la volonté d'atteindre une ressource nécessaire.

*« Mouvement d'une personne d'une origine à une destination »<sup>52</sup> est l'une des définitions de déplacement, selon les mêmes auteurs les déplacements se distinguent selon leurs motifs.*

*« En définissant l'espace géographique comme un ensemble de lieux et de relations qui s'établissent entre ces lieux, on place au centre la notion d'interaction spatiale. Le déplacement, et plus largement la mobilité, constitue l'élément de ces stratégies et de ces actes, en vue d'une interaction spatiale ou de son évitement.*

---

<sup>49</sup> - TABAKA Kamila, Op.cit, p.24.

<sup>50</sup> Ibid, p24.

<sup>51</sup> - Lussault Michel, La mobilité comme événement.,2004 cité par ASCHER François et LEVY Jacques (dir), Les sens du mouvement, Editions Belin, 2004,

<sup>52</sup> - MERLIN et CHOAY, Op.cit. p.209

*Le déplacement peut être également présenté en tant qu'acte d'usage d'une tramespatiale, étant en effet sa mise en œuvre individualisée par la personne se déplaçant. S'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités et d'interactions, l'individu en déplacement actualise certaines d'entre elles. Mais aussi, il les déplace et il en invente d'autres, puisque les traverses, dérives ou improvisations des déplacements, privilégient, modifient ou délaissent des éléments spatiaux, "Le marcheur transforme en autre chose chaque signifiant spatial" »<sup>53</sup>.*

#### **2.4. Les motifs de la mobilité :**

La pratique de la mobilité, est orienté par des motifs liées aux stratégies, et besoins d'accès de l'individu, dans l'espace et dans le temps, ces motifs peuvent être économique, sociale...etc<sup>54</sup>.

#### **2.5. Budgets-temps :**

Le temps consommé lors des déplacements, est considéré comme un temps mort, qui nécessite être réduit, pour rationaliser cette consommation journalière obligatoire du budget-temps de l'individu, il l'utilise pour d'autres activités, utiliser le téléphone ou le lap top, accéder à l'internet...etc.<sup>55</sup>

#### **2.6. La motilité, le potentiel d'être mobile.**

Dans le but de bien comprendre la dimension sociale de la mobilité spatiale, Kaufmann a proposé le concept de la motilité, ce terme utilisé généralement en

---

<sup>53</sup> -TABAKA Kamila, Op.cit. p.25.

<sup>54</sup> PETIT JÉRÔME, cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains, les Cahiers Scientifiques du Transport, 2003, p58.

<sup>55</sup> ZHUO jian, vers un aménagement de l'espace-temps, Enjeux et modalité de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine, thèse de doctorat, l'école nationale des ponts et chaussées, France, 2007, pp25-28.

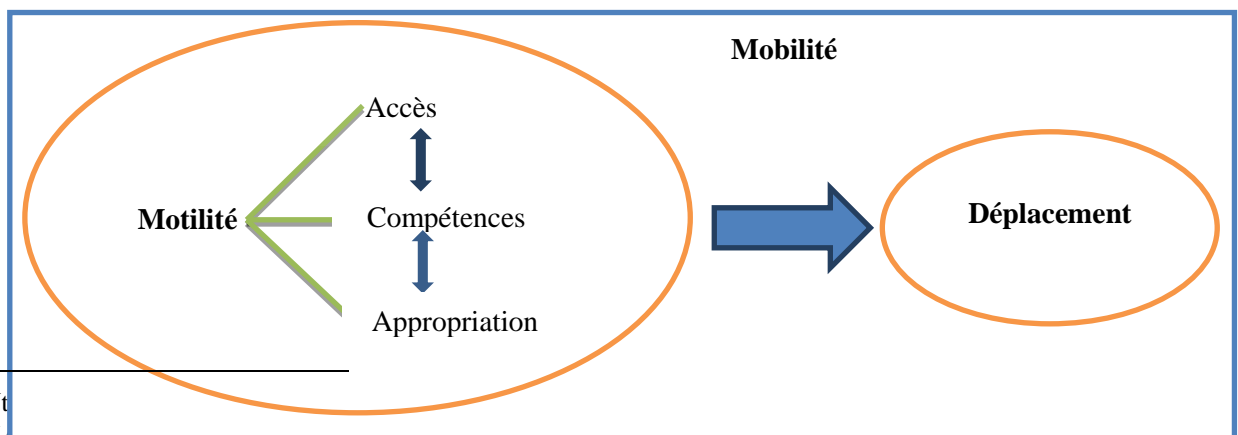
sciences médicales, est utilisée en sciences sociales pour décrire la capacité à être mobile<sup>56</sup>.

« La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximale à des opportunités futures »<sup>57</sup>.

En se basant sur des travaux précédents, il a considéré que la motilité se compose de (Figure N°01) :

- ❑ **L'accessibilité** : les offres avec lesquelles l'individu peut construire ces déplacements à savoir prix, horaire...etc.<sup>58</sup>
- ❑ **Les compétences** : les compétences et le savoir-faire de l'individu en termes d'organisation et de programmation de ces déplacements.<sup>59</sup>
- ❑ **L'appropriation** : l'individu donne un sens aux accès aux compétences, il construit des stratégies, des perceptions et des habitudes.<sup>60</sup>

Figure N°01 : Conceptualisationschématique de la mobilité.



<sup>56</sup>Ut

<sup>57</sup>K...

<sup>58</sup>PETIT JÉRÔME, Op.cit, p58.

<sup>59</sup>JOLIVET Alexia et VASQUEZ Consuelo, La santé organisante : enjeux organisationnels d'un travail de déplacement, Health Organizing: Studying the Organizational Issues of Displacement at Work, 2013, pp 320-325.

<sup>60</sup>TABAKA Kamila, Op.cit. p.29.

# La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

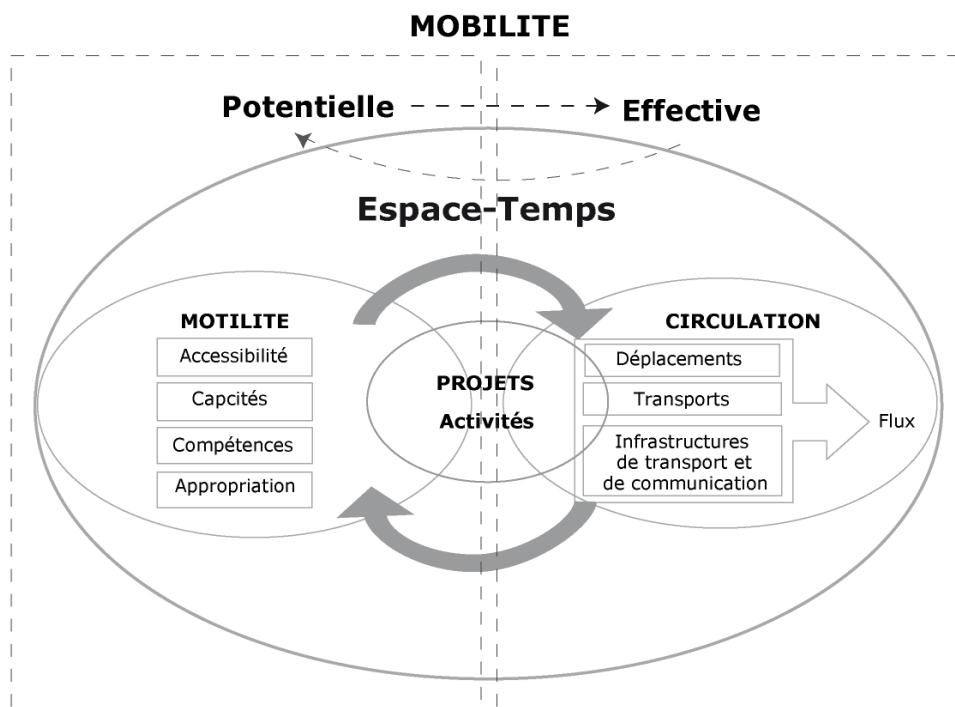
## Première Partie : Les Dimensions De La mobilité

### Chapitre I : La mobilité : Qu'elle réalité ? Polysémie et dimensions.

Source : KAUFMANN Vincent, « la mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », publié dans « presse polytechnique et universitaire romandes », 2004, p 63.

La motilité peut se transformer du potentiel aux déplacements effectifs, en fonction d'une gamme de conditions individuelles et autres, qui doivent parvenir dans l'espace-temps nécessaire à sa réalisation. Ainsi, cet espace et notamment le temps influencent également la mobilité potentielle et effective à advenir (Figure N°02).

Figure N°02 : Les composantes de la mobilité et leurs relations réciproques.



Source : TABAKA Kamila, « Vers Une Nouvelle Socio-Géographie De La Mobilité Quotidienne Etude Des Mobilités Quotidiennes Des Habitants De La Région Urbaine De Grenoble », Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, 2009, p 30.

## **Conclusion :**

Pas mal de recherches sur la mobilité, démontrent que la mobilité est phénomène polysémique, qui manifeste selon plusieurs, forme et nécessite une approche interdisciplinaire.

Ces études faites par des géographes, sociologues ou des urbanistes et aménageurs, prend en considération les dimensions et les territoires de la mobilité, quel que soit spatiales, sociales ou socio-spatiales.

Ce dialecte qui émerge depuis vingt temps, préoccupe d'observer, comprendre et expliquer les rapports entre l'espace et le social, le prochain chapitre va tenir compte de ces relations, par l'analyse des études progressistes dans ce champs, réalisées par des géographes et des sociologues, en montrant l'impact de ces nouveaux concepts sur la mobilité spatiale en générale et quotidienne en particulier.

# **La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba**

---

## **Première Partie : Les Dimensions De La mobilité**

### **Chapitre I : La mobilité : Qu'elle réalité ? Polysémie et dimensions.**

## Chapitre II :

### Mobilité et enjeux socio-spatiaux : rapport social/rapport spatial

#### Introduction :

Depuis une vingtaine d'années, les chercheurs s'intéressent à la question des effets de la mobilité spatiale sur la société ainsi que sur l'espace. « *L'omniprésence de ce thème, quoique porteuse de renouvellements conceptuels et méthodologiques, n'a semble-t-il pas totalement éliminé un certain nombre d'imprécisions, de points aveugles, qui continuent d'alimenter les débats scientifiques* »<sup>1</sup>. Le point de vue de la mobilité se diffère entre une recherche et autre, certaines étudient la mobilité comme un indice de l'urbanisation, la métropolisation, autrement dit, ils considèrent les effets réciproques entre la mobilité et les mutations spatiales ainsi que les mutations de la société, d'autres limitent la mobilité dans son cadre physique et spatial, par l'étude de déplacements, des flux et des distances...etc.<sup>2</sup>

Ces débats autour de la façon de percevoir ce concept, proviennent des différences entre les disciplines qui s'intéressent à cette thématique, la géographie, ainsi que l'urbanisme et l'aménagement s'intéressent dans le premier plan de l'espace et les mutations qu'il subit, tandis que la sociologie considère les impacts sur l'individu comme un composant dans la construction de la société

Le présent chapitre a le but d'essayer de comprendre « *l'approche dimensionnelle* »<sup>3</sup> de la mobilité.

---

<sup>1</sup>KAUFMANN Vincent, GALLEZ Caroline, Aux racines de la mobilité en sciences sociales, Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine in : de l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, presses universitaires de Rennes, 2009, p.41.

<sup>2</sup>KAUFMANN Vincent et autres, mobilité et motilité de l'intention à l'action, Consultation de recherche mobilité et territoires urbains, 2003, pp 6,7,21.

<sup>3</sup>LEVY Jaque et LUSSALT Michel, Op.cit, pp.907-910.

## 1. La métaphore dimensionnelle :

### 1.1. Définition de la dimension :

Nos dictionnaires usuels définissent la dimension comme « *étendue mesurable d'un corps en tel ou un tel sens -longueur, largeur et profondeur-* »<sup>4</sup>. En géographie le terme était entré dans les mots de la géographie en 1992, il renvoie à la caractéristique de la taille d'un objet mesurable.

Sous la plume de LEVY. Dans « dictionnaire de la géographie » en 2003, la dimension apparaît comme « *une manière de découper le réel qui privilégie le croisement des points de vue partiels sur un vaste ensemble de phénomènes* »<sup>5</sup>. Cette définition ne renvoie pas seulement à une « *métaphore géométrique* »<sup>6</sup>, mais de manière très ambitieuse à une notion.

### 1.2. Dialectique social/ spatial ou approche socio-spatiale :

Dans son ouvrage « l'espace légitime » en 1994, LEVY a introduit sa propre perception du terme " dimension " : « *les dimensions doivent pouvoir traiter, chacune à manière autonome, l'ensemble du réel social, ou en d'autres termes : " pouvoir suivre jusqu'au bout les déterminants de son objet* »<sup>7</sup>. Il a proposé une liste de dimensions à savoir : économique, sociologique -ou sociale-, spatiale, temporelle, individuelle... Etc., d'après lui elles sont toutes « *transversales dans leurs manières de rendre compte de la société. Ce qui lui permet de justifier un découpage disciplinaire des sciences sociales non*

---

<sup>4</sup>LAROUSSE, Op.cit, p.60.

<sup>5</sup>LEVY et LUSSAULT, Op.cit, p.907.

<sup>6</sup>VESHAMBRE V, pour une approche dimensionnelle de l'espace... et une géographie sociale de plain-pied avec les autres sciences sociales, CARTA-UMR ESO, Université d'Angers, p.7.

<sup>7</sup>Ibid, p.21.

*hiérarchisées, chacune aborde les réalités sociales avec son plan de coupe particulier* »<sup>8</sup>.

Le rapport espace-société est à la fois clair et ambiguë, il est utile d'analyser l'espace pour une meilleure connaissance de la société, à la fin des années 1970, et au moment où la géographie à commencer à s'affirmer comme une science sociale<sup>9</sup>, était l'apparition de l'usage de la dimension comme un découpage de la réalité<sup>10</sup> appliquée sur l'espace dans le but d'analyser la société.<sup>11</sup>

Cette refondation épistémologique que la géographie connue dans les années 1970-1980, pour confirmer que c'était l'espace ou les rapports espaces /sociétés qui devraient être son véritable objet ; était de s'affirmer ainsi comme une science sociale.<sup>12</sup>

Critiquant "*le spatialisme*" qui est la considération l'espace comme une réalité autonome, par la prise au sérieux l'idée Lefebvrienne d'un espace produit sociale<sup>13</sup>.

La sociologie urbaine de son part a pu observer la même bipolarisation des postures, malgré la tendance qui été dominante à l'époque : celle de négliger la dimension spatiale.

Cette idée considérer que « *les effets de classes* »<sup>14</sup>-classes sociales-et « *les effets de lieux* »<sup>15</sup>, interagissent constamment. » *La localisation géographique, la*

---

<sup>8</sup> -VESHAMBRE V, Op.cit.p7.

<sup>9</sup> - les sciences sociales sont par définition l'ensemble des disciplines qui se donnent pour objet d'étudier divers aspects de la réalité humaine, c'est-à-dire toutes les matières scientifiques dont l'objet d'étude est lié aux activités et aux comportements des êtres humains. On les met en contraste avec les sciences dites « naturelles » ou « exactes »

<sup>10</sup> - on peut mentionner aussi le découpage du développement durable en dimensions : environnementale, sociale et économique (Rio 1972), et culturelle (Rio 2002), pour pouvoir l'analyser.

<sup>11</sup>KAUFMANN Vincent, GALLEZ Caroline, Op.cit, p15.

<sup>12</sup>MATHIEU Nicole, Géographie et interdisciplinarité : rapport naturel ou rapport interdit ?p130.

<sup>13</sup>- LEFEBVRE H, « La production de l'espace »,L'Homme et la société, N. 31-32, 1974. Sociologie de la connaissance marxismeet anthropologie. Paris, 2000, pp. 15-32.

<sup>14</sup>SELIMANOVSKI .C, VESCHAMBRE V, Sens et portée de la problématique des effets de lieu en géographie et en sciences sociales, Montpellier, pp1-05.

*réalité matérielle -type d'habitat, organisation des villes-, et le contexte social local dans lequel un individu grandit, travaille, habite... n'ont pas d'impact indépendamment de la trajectoire et de la position sociale : il faut du capital culturel pour faire d'une architecture ancienne plus qu'une maison délabrée : un patrimoine. Un diplôme n'a pas la même valeur et le même rayonnement selon l'université qui le délivre. En d'autres termes les rapports à l'espace participent de la définition des positions sociales et ces dernières doivent être pensées simultanément à différentes échelles, du local au mondial, et pas seulement à l'échelle nationale implicitement posée par la notion de société''<sup>16</sup>.*

La mobilité, le capital, sont des concepts, parmi d'autre d'autres étudiés à travers des recherches issues de plusieurs disciplines : Sociologie et géographie bien sûr, mais aussi aménagement et urbanisme, en testant leur pertinence et s'interrogeant leur statut théorique.

« *Considérer que l'espace est une dimension fondamentale de la société* »<sup>17</sup> et que : « *la société est spatiale de part en part* »<sup>18</sup> - permet d'éviter la disjonction entre espace et société, mais aussi de récuser l'idée d'un espace géographique qui serait "premier", doté d'une dynamique propre selon Chivallon C. en 2003, et qui constituerait l'objet même de la géographie.

Notamment dans son ouvrage *L'espace légitime*, dont le sous-titre -*Sur la dimension géographique de la fonction politique*- revendique l'approche dimensionnelle de l'espace. La référence à la dimension spatiale du social est au cœur de 5 des 37 propositions épistémologiques formulées dans son ouvrage :

---

<sup>15</sup>BOURDIEU, L'effet de lieu, in *La misère du monde*, Paris, 1993, pp.249-250.

<sup>16</sup>RIPOLL Fabrice et TISSOT Sylvie, *La dimension spatiale des ressources sociales*, Regards Sociologiques, n°40, 2010, pp. 6-7.

<sup>17</sup>Ibid, pp5-7.

<sup>18</sup>LEVY Jaque, 1994, Op.cit, p.21.

*« 17/ La configuration dimensionnelle est associative : elle relie l'économique, le sociologique, le politique, le spatial, le temporel, l'individuel, tous transversaux les uns par rapport aux autres. Aucune approche ne l'emporte sur l'autre et chacune traite à sa manière, de l'ensemble du réel social.*

*18/ Les relations entre modèles positionnel et modèle dimensionnel sont orthogonales et interactives*

*19/ La spécificité des sociétés impose aux sciences sociales de développer des champs disciplinaires distincts qui explorent chacun une dimension du réel social.*

*20/ L'espace est une catégorie qui définit une relation de coexistence entre les éléments du réel.*

*21/ L'espace social est une dimension du réel social. L'espace est une composante de l'être-au-monde des hommes »<sup>19</sup>.*

*« Cela permet à contrario d'affirmer que rien de ce qui concerne les rapports sociaux n'est étranger à l'approche géographique »<sup>20</sup>. Au-delà de l'usage croissant de la métaphore dimensionnelle, la géographie sociale est aujourd'hui prête à développer une « théorie de la dimension spatiale du social » qui permette de dépasser la contradiction d'une science qui se voudrait sociale tout en prenant l'espace pour objet, afin d'affirmer son autonomie. Cela passe par une déconstruction des catégories spatiales en vigueur au sein de la discipline-territoire, proximité...- et par l'adoption de notions qui renvoient à « la dimension spatiale des rapports sociaux »<sup>21</sup>.*

---

<sup>19</sup>VESHAMBRE V, Op.cit, p.7.

<sup>20</sup>R. SECHET et autres, Demain la géographie sociale, Vers une théorie critique et une approche dimensionnelle de l'espace, au sein des sciences sociales in Demain la Géographie, 2006. p.1.<http://www.groupe-du-pont.org/ColloqueGeopoint/Geopoint06/documents/resumes/SechetR-et-al.pdf>

<sup>21</sup>Ibid., p.1.

## 2. La Mobilité : dimensions et typologie.

### 2.1. Mobilité spatiale ou géographique ?

D'après ce qu'on a vu précédemment, on peut définir *les mobilités spatiales* comme des déplacements dans l'espace physique ou géographique afin d'atteindre un but dans les espaces : physique et social à la fois.

Selon V. Kaufmann en 1999 quatre acceptions différentes du terme mobilité sont utilisées pour décrire des mouvements dans l'espace géographique : il s'agit de la mobilité résidentielle faisant référence au parcours résidentiel-, des migrations- en référence aux mouvements internationaux et interrégionaux d'émigration et d'immigration, des voyages en référence au tourisme et de la "mobilité quotidienne" en référence aux déplacements de la vie quotidienne<sup>22</sup>.

L'analyse de la mobilité procède par partition de quatre -formes différenciées selon deux dimensions (tableau N°1) : *'la temporalité de laquelle elle relève temporalité longue, temporalité courte et l'espace dans lequel elle déroule espace interne ou externe au bassin de vie. Chaque de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et d'un ancrage disciplinaire spécifique. Si la mobilité quotidienne a été généreusement étudiée par les géographes, l'analyse de la mobilité résidentielle a souvent été l'apanage des démographes, l'anthropologie s'est approprié le voyage, les migrations restant généralement du champ relevant plutôt de la sociologie'*<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup>KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Lausanne, octobre 2004, pp 1-10.

<sup>23</sup>Ibid, p3.

**Tableau N°01 : les quatre formes principales de la mobilité spatiale.**

<b>Désignation</b>	<b>Temporalité courte</b>	<b>Temporalité longue</b>
<b>Interne à un bassin de vie</b>	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
<b>Vers l'extérieur d'un bassin de vie</b>	Voyage	Migration

Modèle de KAUFMANN Vincent, 1999.

Pour le géographe se pose immédiatement un problème **d'échelle**-tant spatiale que temporelle- qui conduit à distinguer la mobilité de la migration. Cette dernière inscrit le mouvement dans la durée par le transfert définitif de populations quittant généralement un pays d'origine pour s'installer dans un autre. La mobilité géographique, ou changement de lieu, s'affirme au contraire comme une notion spécifique pour traiter des déplacements à faible rayon d'action -échelle locale ou régionale-, sur des temps plus courts -journaliers, hebdomadaires, saisonniers-, souvent liés au mode de vie -activités et pratiques de loisirs<sup>24</sup>.

La présente étude va tenir compte des mobilités situées à l'intérieure du bassin de vie -Annaba dans le cas d'étude- ce qui signifie l'étude des mobilités spatiales dites géographiques : "quotidiennes ou pendulaires".

## **2.2. Mobilités sociales et professionnelle.**

La mobilité sociale concerne les changements de statut social des individus ou des groupes sociaux au cours du temps, ainsi que les différences entre le statut

<sup>24</sup>BOUDIN Allain, Op.cit, p110.

social des parents et celui de leurs enfants. En sociologie, c'est un concept pour l'analyse de la structure sociale<sup>25</sup>.

La mobilité sociale est classée selon la direction de changement : mobilité verticale lorsque la personne passe d'une position sociale à une autre jugée inférieure dite mobilité verticale descendante, exemple d'un fils d'artisan qui devient ; ou supérieure dite mobilité verticale ascendante, le cas d'un fils d'employé qui devient cadre. Ou horizontale, où la personne passe d'une position sociale à une autre, jugée équivalente on peut citer le cas d'un ouvrier d'usine, qui devient employé de commerce. Ici, la personne change de profession sans réellement changer de position sociale.<sup>26</sup>

Manifeste comme sociale, La mobilité professionnelle étudie les changements de situation dans l'emploi entre deux dates ou deux périodes pour les mêmes individus ou les différences et similarités de situation dans l'emploi entre les individus et leurs parents ou enfants<sup>27</sup>.

La mobilité géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne -raison de résidence ou de travail-, n'est pas en soi un type de mobilité sociale, mais elle y est souvent associée. La migration d'un pays à l'autre migration externe, d'une région à l'autre, de la campagne à la ville et inversement migration interne est en effet souvent accompagnée d'un changement de statut social -profession, revenu, etc.-. De même, une mobilité résidentielle non migratoire (-dans une même ville ou commune- peut être associée, mais moins souvent à une mobilité sociale.

---

<sup>25</sup> Wikipédia l'encyclopédie libre, [http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9\\_sociale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9_sociale).

<sup>26</sup> BERTAUX, Mobilité sociale biographique. Une critique de l'approche transversale, In : Revue française de sociologie, 1974, pp338-339.

<sup>27</sup> COURSEKO, Comment Rendre Compte De La Mobilité Sociale?, pp.1-11. <http://www.coursseko.fr/ressources/SOCIOLOGIE/MOBILITE-SOCIALE.pdf>

Certains analystes expliquent, au moins en partie, le niveau de mobilité sociale par le degré de mobilité spatiale.<sup>28</sup>

Certains types de mobilités géographiques peuvent cependant être considérés comme des mobilités sociales comme dans le cas du jeune qui reste chez ses parents après son mariage ou de la personne âgée qui entre dans une maison de retraite ou un établissement de soins<sup>29</sup>.

Les relations entre mobilité sociale et mobilité spatiale dépendent du découpage géographique utilisé ou de la distance entre lieu d'origine et lieu d'arrivée, on peut distinguer aussi que le temps, l'individu et parfois l'espace sont des points en commun entre la mobilité spatiale et celle sociale<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup>DELAUNI Daniel, Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili, *revue tiers monde*, 2010, pp70-73.

<sup>29</sup>MONTULET et autres, L'idéologie mobilitaire, *revue de débats*, Bruxelles, no 64, avril 2010, p. 12-15.

<sup>30</sup>MAILLIOT Stéphanie, Mobilités professionnelles : de quoi parle-t-on ? Enjeux et complexité d'une question contemporaine, 2010, pp57-59.

**Conclusion :**

À travers cette réflexion théorique, en analysant la notion de la dimension dans les sciences sociales, par des recherches précédentes des théoriciens, dans les sciences sociales, on a essayé de comprendre la relation du social et spatial. Ces études ont conclu que l'urbanisme ainsi que la géographie n'ont plus les sciences qui s'intéressent aux phénomènes spatiaux, l'introduction des nouvelles notions comme les dimensions spatiales et sociales ainsi, offre une autre perspective d'analyse où le spatial est considéré comme une dimension sociale.

### Conclusion de la Partie

La première partie de cette recherche nous a permis de constater la relation entre la mobilité spatiale et société.

Dans le premier chapitre on a essayé de comprendre la notion de la mobilité comme un phénomène qui manifeste sous plusieurs formes, à savoir sociales ou spatiale, par citer les études effectuées par des chercheurs dans les domaines de la géographie ainsi que la sociologie.

Le deuxième chapitre a pris en charge l'analyse, de la notion de dimension dans les sciences sociale, sachant que la géographie ainsi que l'urbanisme sont inscrit dans les sciences qui étudient la dimension spatiale de la société, c'est-à-dire que tout phénomène dit spatial est considéré comme un phénomène sociale, car le spatial est un fait social, est tout phénomène social, présente une dimension sociale.

## **DEUXIÈME PARTIE : APPROCHE ANALYTIQUE**

### **Le grand Annaba un territoire de la mobilité**

### Introduction de la partie :

La mobilité urbaine représente un indice important pour une organisation spatiale efficace et planifiée, car elle représente le lien entre les différentes fonctions urbaines, elle assure aussi une dynamique urbaine pour satisfaire les besoins des individus mobiles.

Dans ce sens, la deuxième partie de cette recherche sous l'appellation de " le grand Annaba un territoire de la mobilité ", va nous permettre d'analyser l'aire de notre étude, par la présentation des données géographiques, urbaines et sociales du grand Annaba, sachant que notre aire d'étude se compose d'une ville mère et trois villes dites « *villes satellites* »<sup>1</sup>, à savoir : El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar entre elles connectées par un réseau routier, qui permet l'échange des flux dues à la mobilité quotidienne des habitants.

Cette partie se compose en deux chapitres, comme suit :

Le premier chapitre nommé " présentation générale du grand Annaba, qu'elle mobilité ? " dans lequel on va introduire l'espace Annabi, en matière de sa situation géographique et ces aspects sociodémographique et économique, en mettant l'accent sur le potentiel de la mobilité.

Le deuxième chapitre sous l'appellation " le grand Annaba, un territoire en mouvement ", va cerner les processus de création de l'espace du grand Annaba, et le développement d'une ville intramuros vers une ville éclatée, en prenant en considération les instruments d'urbanisme successifs et leur évolution dans le temps, ainsi que les effets réciproque entre la mobilité et le développement du cadre urbain Annabi.

---

<sup>1</sup>KEBIR Bahia, Place et rôle des villes satellites de Sidi Amar, El Bouni et El Hadjar dans l'organisation de l'espace Annabi, mémoire de magister en urbanisme, université de Constantine, 2003, pp.1-185.

## **Chapitre III :**

### **Présentation du Grand Annaba : qu'elle motilité ?**

#### **Introduction :**

Une agglomération de 400 000 habitants environ en 1985<sup>1</sup>, La ville d'Annaba représente la deuxième capitale de l'est après la ville de Constantine et la quatrième ville métropolitaines à l'échellenationale, après Alger, Oran et Constantine.

40% des déplacements interne de la wilaya<sup>2</sup>, ainsi que 90% de ces habitants sont concentrés au niveau de son espace intercommunal<sup>3</sup>, appelé dans notre étude "le grand Annaba"<sup>4</sup>.

Le présent chapitre représente une brève présentation de l'aire de notre étude, passant par introduire la wilaya d'Annaba par rapport à sa situation géographique, activités économiques et sociodémographique, et éventuellement on va introduire les quatre communes qui constituent le sujet de notre étude.

#### **1. Annaba à travers l'histoire :**

L'une des plus anciennes villes de l'Algérie, la ville d'Annaba a connu l'insertion d'une multitude de civilisations, dont ces traces témoignent l'importance de la ville depuis des milliers des années.

*"La ville a connu plusieurs appellations, de Hippo -période Phénicienne- qui signifie ville royale ; -Hippo regius- de la Numidie, Bouna -période arabo*

---

<sup>1</sup>MONIQUE Fenet-Rieutord, Mutation de l'espace, mouvements de population (Annaba, Algérie), Institut de recherches et d'études sur le monde arabe et musulman, 1988, p.125.

<sup>2</sup>URBACO et EDR, Schéma de cohérence urbaine d'Annaba, 2006, p.26.

<sup>3</sup>URBAN, Plan intercommunal directeur d'aménagement et d'urbanisme(PDAU) d'Annaba, 2008, p.09.

<sup>4</sup>URBACO et EDR, Op.cit, p.26.

*musulmane-, puis Bône durant la période coloniale ; et enfin Annaba après l'indépendance''<sup>5</sup>.*

**Photo N°01 : L'église Hippone, Annaba.**



Source : <https://fr.pinterest.com>.

## **2.Présentation du grand Annaba, dans son contexte.**

### **2.1. Situationgéographique :**

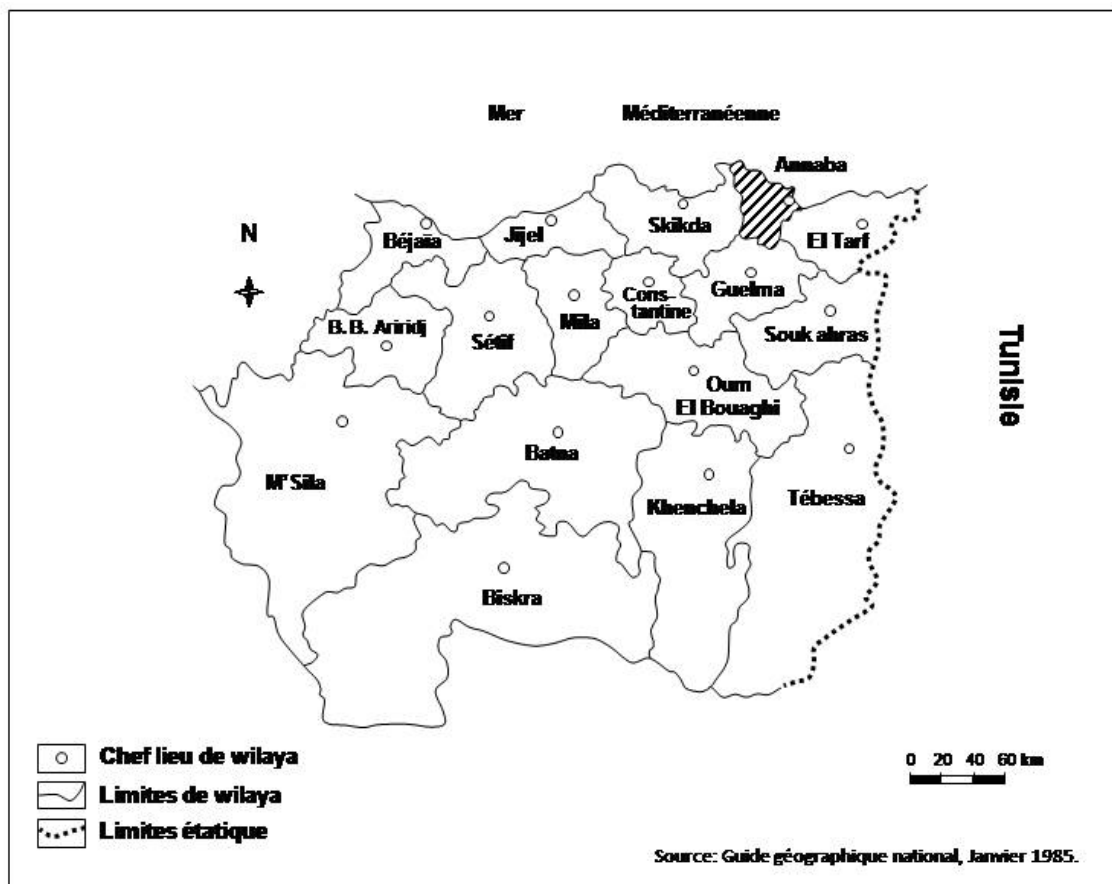
L'espace urbain annabi se forme de quatre (04) villes à savoir : Annaba, El Bouni, El Hadjar et Sidi Ammar, ces villes qui forment des agglomérations principales, chacune dans sa commune, elles appartiennent à la Wilaya d'Annaba.

Les communes de ces agglomérations se concentre vers le côté nord est de la Wilaya d'Annaba qui est elle-même se situe dans le nord de l'Algérie (carte n° : 01).

---

<sup>5</sup>DPAT, annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p.01.

Carte n°01 : Situation géographique de la wilaya d'Annaba dans l'Est de l'Algérie.

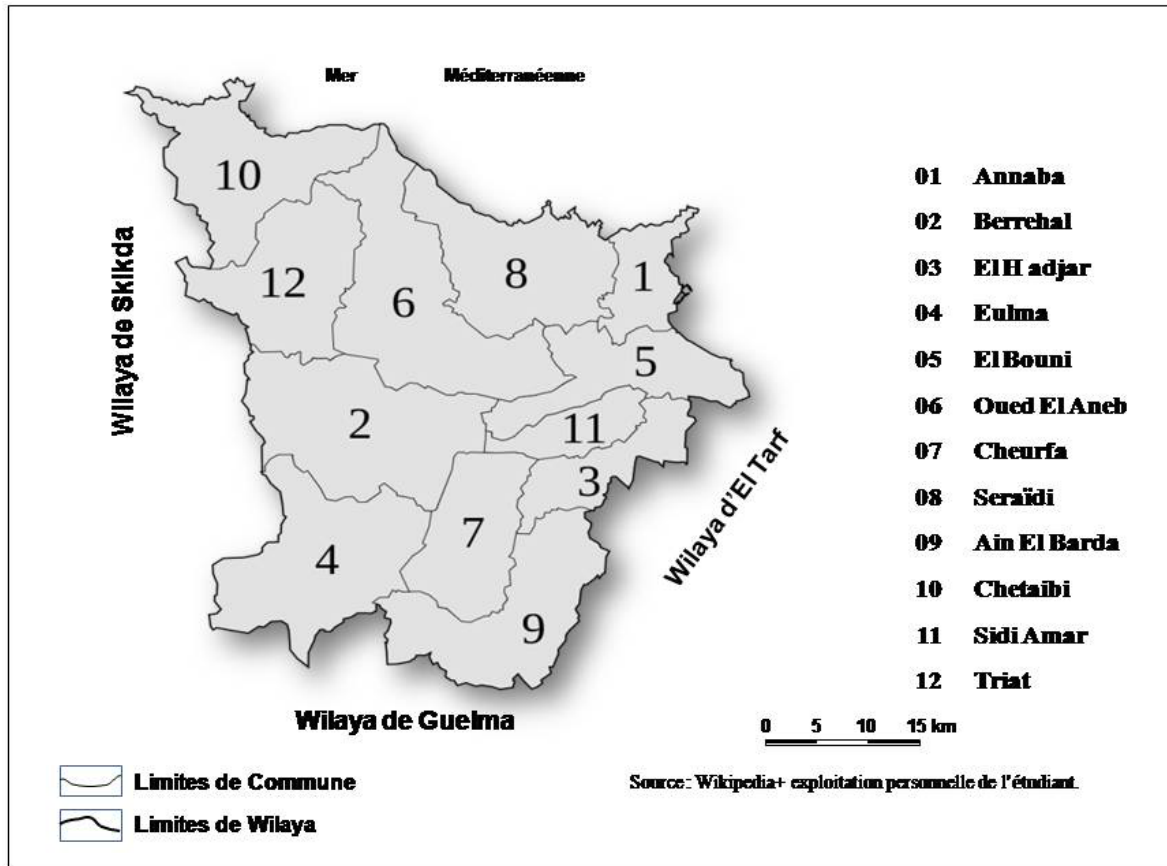


## 2.2. Situation administrative :

La dernière réorganisation administrative s'était faite en 1984<sup>6</sup>, La Wilaya découpée en 12 communes (carte n : 02) réparties sur 06 Daïras.

<sup>6</sup>Loi n° 84-09 du 04 février 1984, relative à l'organisation territoriale du pays, pp102, 107

**Carte N°02 : Découpage administratives de la wilaya d'Annaba.**



### 2.3. Répartition de la population :

La wilaya d'Annaba compte une population de près de 600.000 habitants<sup>7</sup>, ce qui en fait la quatrième ville du pays au point de vue taille démographique, dont 83%<sup>8</sup> de cette population sont concentrés au niveau des quatre communes, qui forment notre air d'étude, à savoir : Annaba, El Hadjar, El Bouni et Sidi Amar, soit près de 20.27% de son territoire (Tableau N°02).

**Tableau N°02 : répartition de la surface de la wilaya d'Annaba par commune.**

Daïras	Commune rattachée	Superficie (km <sup>2</sup> )	(%) commune/ wilaya
Annaba	<b>Annaba</b>	<b>50</b>	<b>3.58</b>
	<b>Seraïdi</b>	<b>110</b>	<b>7.89</b>
El Bouni	<b>El Bouni</b>	<b>95.18</b>	<b>6.83</b>

<sup>7</sup> ONS, Recensement général de la population et de l'Habitat (RGPH) 2008.

<sup>8</sup> URBACO et EDR, Schéma de cohérence urbaine d'Annaba, 2006, p.26.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

El Hadjar	El Hadjar	64.74	6.64
	Sidi Amar	44.90	3.22
<b>Total grand Annaba</b>	/	<b>364.82</b>	<b>20.27</b>
Berrehal	Berrehal	147.14	12.49
	Oued Aneb	191.53	13.74
	Treat	124.05	8.90
Ain Berda	Ain Berda	139.60	10.02
	Cheurfa	97.19	6.97
	Eulma	165.35	11.86
Chetaibi	Chetaibi	136.52	9.79
Total Wilaya	12	1393.20	100

Source : DPAT, Annuaire monographique e la wilaya d'Annaba 2009, traitement de l'étudiant.

### 3. Le grand Annaba : "une société en mouvement"<sup>9</sup>.

Le présent chapitre, va s'intéresser sur le grand Annaba comme un espace de la motilité, c'est-à-dire, un espace qui possède de la potentialité de générer les mobilités, par mettre l'accent sur la population dites mobile au sein du grand Annaba, sur le potentiel des activité sociales et économiques qui génèrent la mobilité de cette population et éventuellement sur l'accessibilité à l'espace du grand Annaba.

#### 3.1. Potentiel de population mobile :

Le tableau suivant démontre le poids de la population du grand Annaba par rapport à la population de la wilaya, cette concentration démographique va se transformer aux déplacements et mobilités quotidiennes.

<sup>9</sup>REVILLARD Anne, La sociologie des mouvements sociaux : structures demobilisations, opportunités politiques et processus decadrage. 2003, p.01.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

Tableau N°03 : Répartition de la Population par Commune

Commune	Nombre des habitants	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (ha/km <sup>2</sup> )	(%)Population commune/ Population de la wilaya
Annaba	257.359	50	5.147	42.22
El-Bouni	125.265	95,18	1.316	20.55
El-Hadjar	37.364	64,74	577	6.13
Sidi Amar	83.254	44,90	1.854	13.66
<b>Total grand Annaba</b>	<b>503242</b>	<b>254,82</b>	<b>1.975</b>	<b>80.55</b>
Seraïdi	7.626	110	69	1.25
Berrahal	22.631	174,14	130	3.71
O.Aneb	21.088	191,53	110	3.46
Treat	6.076	124,05	49	1
Ain Berda	20.611	139,60	147	3.38
Cheurfa	9.875	165,35	60	1.62
Eulma	10.316	97,19	106	1.69
Chetaïbi	8.035	136,52	59	1.32
Total Wilaya	609.499	1393,20	437	100

Source : ONS, RGPH 2008, traitement de l'étudiant.

#### □ Répartition de la population par Age et Genre : une population mobile.

Selon le graphe, la population Annabi est une population jeune, qui représente un potentiel des possibles déplacements, notamment les déplacements domicile-travail/domicile-étude, qui représente le domaine d'intérêt de notre étude (figure n°03).

**Figure N°03 : Pyramide des âges de la commune d'Annaba en 2008 en nombre d'habitants**



Source : ONS, RGPH 2008.

### ❑ Classification des communes selon la taille de leur population : le grand Annaba, un poids démographique.

Les communes d'Annaba, El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar sont les quatre agglomérations les plus peuplées, ce qui résulte, que le grand Annaba est l'espace générateur de la majorité des déplacements de la wilaya d'Annaba (Tableau n°04).

**Tableau N°04 : Classification des Communes selon la taille de leur population**

Communes	Population totale	(%) Taux d'accroissement	Rang de la Commune (selon la taille de la population)
Annaba	<b>257.359</b>	<b>0.4</b>	<b>01</b>
El-Bouni	<b>125.265</b>	<b>1.2</b>	<b>02</b>
Sidi Amar	<b>83.254</b>	<b>1.4</b>	<b>03</b>

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

El-Hadjar	<b>37.364</b>	<b>1.0</b>	<b>04</b>
Berrehal	22.631	2.0	05
Oued Aneb	21.088	2.0	06
Ain Berda	20.611	1.7	07
Eulma	10.316	1.7	08
Cheurfa	9.875	0.5	09
Chetaibi	8.035	0.6	10
Seraidi	7.626	0.6	11
Treat	6.076	1.8	12
Total Wilaya	609.499	0.90	01

Source : ONS, RGPH 2008, traitement de l'étudiant.

#### □ Habitat :

Les agglomérations du grand Annaba offre le nombre le plus important des habitats, au niveau de la wilaya d'Annaba, cette concentration des habitants résulte un nombre important des déplacements, notamment les déplacements domicile-travail/domicile-étude (Tableau°05).

Photo N°02: UV N°04, Sidi Amar.



Photo N°03: Le logement social- El Bouni.



Source : Cliché de l'auteur, 2015.

Source : Cliché de l'auteur, 2013.

Tableau N°05 : Répartition du Parc logement selon la dispersion et par Commune

Communes	Agglomération Chef-lieu	Agglomération Secondaire	Zone Eparse	TOTAL
Annaba	<b>61477</b>	<b>545</b>	<b>689</b>	<b>62711</b>
El-Bouni	<b>15163</b>	<b>9797</b>	<b>520</b>	<b>25480</b>
El-Hadjar	<b>5741</b>	<b>1803</b>	<b>369</b>	<b>7913</b>
Sidi Amar	<b>10630</b>	<b>7136</b>	<b>33</b>	<b>17799</b>
<b>Grand Annaba</b>	<b>93011</b>	<b>19281</b>	<b>1611</b>	<b>113903</b>
Seraidi	1638	164	293	2095
Berrehal	2848	1991	115	4954
Oued Aneb	920	3415	146	4481

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba :qu'elle motilité ?

Treat	934	103	97	1134
Ain Berda	1742	2127	508	4377
Cheurfa	548	974	292	1814
Eulma	944	410	772	2126
Chetaibi	1281	423	367	2071
TotalWilaya	103866	28888	4201	136955

Source : ONS, RGPH 2008, traitement de l'étudiant.

### 3.2. Le grand Annaba un potentiel des motifs des déplacements :

#### □ La population active:

Les communes du grand Annaba sont les communes les plus actives de la wilaya d'Annaba avec des taux d'activité entre 43.9% et 47.7%, d'après l'annuaire monographique de la Wilaya<sup>10</sup>, cet état d'activité de la population est un indice d'une mobilité aussi active.

#### Photo N°04: La diversité des activités économiques dans la ville d'Annaba.



Source : wilaya-annaba.org + traitement de l'étudiant.

#### □ Potentiel industriel: Annaba et El Hadjar, espaces industriels.

D'après tous les ouvrages et les documents qui s'intéressent à la ville d'Annaba, elle dispose d'un potentiel industriel très riche et diversifié, concentré au niveau

<sup>10</sup>DPAT, annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p.32.

d'El Hadjar et Annaba, ce pôle est considéré comme un générateur de la mobilité de la population Annabi, ainsi que la population des villes et wilayas de voisinage, ce qui représente l'impact du grand Annaba sur les échelles local, régional et national.

**Photo N°05 : Vu de la ville d'Annaba à partir du complexe ASMIDAL.**



Source : SEBTI.S et ZOUYED Khaled, « La Technopole du Futuroscope à Annaba, la reconversion du site Asmidal », Mémoire pour l'obtention d'un diplôme d'architecte d'état, Annaba, 2010, p.48.

#### ❑ Le commerce:

La wilaya d'Annaba possède un potentiel commercial, et une variété des activités, néanmoins le commerce informel, constitue une partie considérable, de l'offre commerciale Annabi.

Selon l'Annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, elle possède de 4511 locaux commerciaux dont 2588 locaux sont au niveau de la ville d'Annaba et 3805 locaux sont au niveau du grand Annaba<sup>11</sup>.

Cette activité commerciale au niveau des villes du grand Annaba, génère des déplacements quotidiens de la population pour satisfaire ces besoins, et des mobilités quotidiennes pour les raisons de travail.

<sup>11</sup>DPAT, Op.cit, p.113.

#### ❑ Le tourisme :

Grace à sa position stratégique sur la côte de méditerranéen, la ville d'Annaba possède plusieurs plages tel que Saint Cloud, Rizi Omar...etc., ce potentiel à fait de la ville un point d'attraction en été pour les touristes notamment à l'échelle local et régional.

Pour abriter ces touristes on a réalisé au sein de la ville plusieurs équipement de l'hôtellerie tel que l'hôtel Seybouse, l'hôtel Sabri et le majestic...etc., en plus de l'existence d'une diversité des restaurants et les professions traditionnels qui représentent les traditions de la ville, ce qui représente un potentiel d'une population mobile.

**Photo N°06 :plage Saint Cloud****Photo N°07 :Hôtel Seybouse**

( Rezgi Rachid)



**international (ex- Plaza).**



Source : Cliché de l'auteur, 2013. Source : Cliché de l'auteur, 2015.

#### ❑ Education et enseignement supérieur:

Selon les enquêtes sur terrain et la connaissance de l'étudiant d'Annaba on a constaté que La majorité des établissements de l'éducation et de l'enseignement supérieur de la wilaya d'Annaba sont concentrés au niveau du grand Annaba, ces équipements sont générateurs des navettes quotidiennes docile-étude/domicile-travail, sachant que l'impact des infrastructures des études supérieurs est sur les échelles local, régional, national et continental.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

Photo N°08 : L'université de Annaba- accès Chaïba- Sidi Amar



Source : Cliché de l'auteur, 2015.

Tableau N°06 : Répartition des infrastructures scolaires et des élèves par Communes (rentrée scolaire 2009-2010).

Communes	Nbre d'écoles	Nbre de classes	Nbre d'élèves
<b>Annaba</b>	<b>73</b>	<b>806</b>	<b>20440</b>
<b>El-Bouni</b>	<b>45</b>	<b>447</b>	<b>11483</b>
<b>El-Hadjar</b>	<b>15</b>	<b>153</b>	<b>3269</b>
<b>Sidi Amar</b>	<b>29</b>	<b>283</b>	<b>6468</b>
<b>Total grand Annaba</b>	<b>162</b>	<b>1689</b>	<b>41660</b>
Seraïdi	05	27	575
Berrahal	10	92	2087
Oued Aneb	10	78	1871
Treat	05	28	521
Ain Berda	08	76	1704
Chourfa	04	43	847
Eulma	07	48	971
Chetaïbi	08	38	613
Total Wilaya	219	2119	50849

Source : DAPT, annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p.32, traitement de l'étudiant.

Les infrastructures de l'enseignement supérieur réparties sur les communes d'Annaba, El Bouni et Sidi Amar -la faculté centrale- servent à créer une dynamique urbaine au niveau de ces villes<sup>12</sup>.

<sup>12</sup>Enquête sur terrain.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité  
Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

Tableau N°07 : infrastructures de l'enseignement supérieur.

Dénomination	Nombre
Facultés	07
Places pédagogiques	37.000
Cités universitaires	19
Lits d'hébergement	19.000
Restaurants universitaires	19
Bibliothèques universitaires	03

Source : DAPT, annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p.41.

### ☐ Loisir et sports:

Les besoins de la masse de population au sein du grand Annaba exige d'assurer les équipements de sports et de loisir qui assure leurs satisfactions, la majorité de ces équipements sont installés au niveau de la ville d'Annaba, ce qui génère des mobilités de la population pour les atteindre.

Photo N°09 : la cour de la révolution-Annaba.



Source : mapio.net.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

#### □ Equipements de santé :

La ville d'Annaba représente un pôle régional, par rapport au secteur de santé, grâce à la disponibilité des infrastructures, et des services de la santé, ce qui génère des déplacements locaux, et régionaux des patients, ainsi que les navettes pour les acteurs de secteur de la santé<sup>13</sup>.

Photo N°10 : le CHU Ibn Rochd -Annaba.



Source : la direction de la santé et de la population d'Annaba, le site officiel (<http://www.dsp-annaba.dz>).

Tableau N°08 : infrastructures des équipements de la santé.

Communes	Hôpital	Nbre de lits	Poly clinique	Nbre de lits	Salle de soins	pharmacie
Annaba	06	1313	06	17	14	144
El-Bouni	01	150	02	06	11	28
El-Hadjar	01	120	02	04	04	16
Sidi Amar	--	--	02	16	07	15
<b>Total grand Annaba</b>	<b>08</b>	<b>1583</b>	<b>12</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>203</b>
Seraïdi	01	120	01	00	02	02
Berrehal	--	--	01	10	04	07

<sup>13</sup>BENGHADbane Foued, une approche géographique pour l'évaluation de la qualité des services de la santé, étude pratique sur la Wilaya d'Annaba, 2010, p07 (langue Arabe).

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

Oued Aneb	--	--	--	--	05	04
Treat	--	--	--	--	03	--
Ain Berda	01	50	01	00	06	07
Cheurfa	--	--	01	00	03	03
Eulma	--	--	--	--	06	02
Chetaibi	01	49	01	00	03	03
Total Wilaya	11	1802	17	53	68	231

Source : DAPT, annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p.6, traitement de l'étudiant.

### 3.3. Accessibilité et diversité des réseaux de transports:

Dans les passages suivant on va mettre l'accent sur l'accessibilité du grand Annaba, par présenter le potentiel des moyens de transport

#### □ Réseau routier:

La wilaya d'Annaba possède un réseau routier très important pour le développement économique et l'organisation spatiale de la wilaya.

Les axes les plus importants sont : la RN44 qui relie la ville d'Annaba avec les villes de Skikda et de Constantine, la RN 21/RN84 reliant la ville avec Guelma et la RN16 mène vers Souk Ahras, Tébessa et El Oued, cette dernière représente un axe économique très important qui assure la liaison entre la sidérurgie d'El Hadjar et les mines de Ouenza, en outre elle est considéré comme la colonne vertébrale du grand Annaba, qui forme un lien spatial entre ces quatre agglomérations<sup>14</sup>.

#### □ Réseau ferroviaire:

Le réseau ferroviaire de la wilaya est parmi les plus anciens en Algérie, il assure la liaison de la wilaya avec les wilayas de voisinage, ces axes de transport des voyageurs et de marchandise, assure la liaison entre la ville d'Annaba avec les villes d'El Hadjar et de Sidi Amar<sup>15</sup>.

<sup>14</sup>URBAN, PDAU intercommunal d'Annaba, 2008, p 12.

<sup>15</sup>URBACO-UDR, Schéma de cohérence urbaine d'Annaba,2006,p33.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

Le transport de voyageurs entre les villes d'Annaba et d'El Hadjar et le plus utilisé par les étudiants et les enseignants du pôle universitaire de Sidi Amar, en pratiquant leurs mobilités quotidiennes<sup>16</sup>.

Carte N°03 : Le réseau routier de la Wilaya Annaba.



Source : ministère des travaux publics et de transport, le site officiel (<http://www.mtp.gov.dz>).

### □ L'offre de transport: Accessibilité et appropriation.

Notre étude s'intéresse de la disponibilité de transport au niveau du grand Annaba et son impact direct sur la mobilité de la population, pour cela, on va mettre la lumière, sur les infrastructures et les moyens de transport au niveau du grand Annaba.

Le grand Annaba possède du transport urbain routier, ferroviaire portuaire et aérien, avec une influence sur l'échelle local, régional, national et international.

<sup>16</sup>Enquête sur terrain.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité Chapitre III : présentation du grand Annaba : qu'elle motilité ?

La ville d'Annaba est la seule parmi les quatre agglomérations du grand Annaba qui possède le transport maritime et aérien, sachant que notre étude va s'intéresser beaucoup plus sur les pratiquants de la mobilité à pied et/ou par les moyens de transport routier et ferroviaire<sup>17</sup>.

**Photo N°11: Station Taxi inter-wilaya  
(Sidi Ibrahim)**



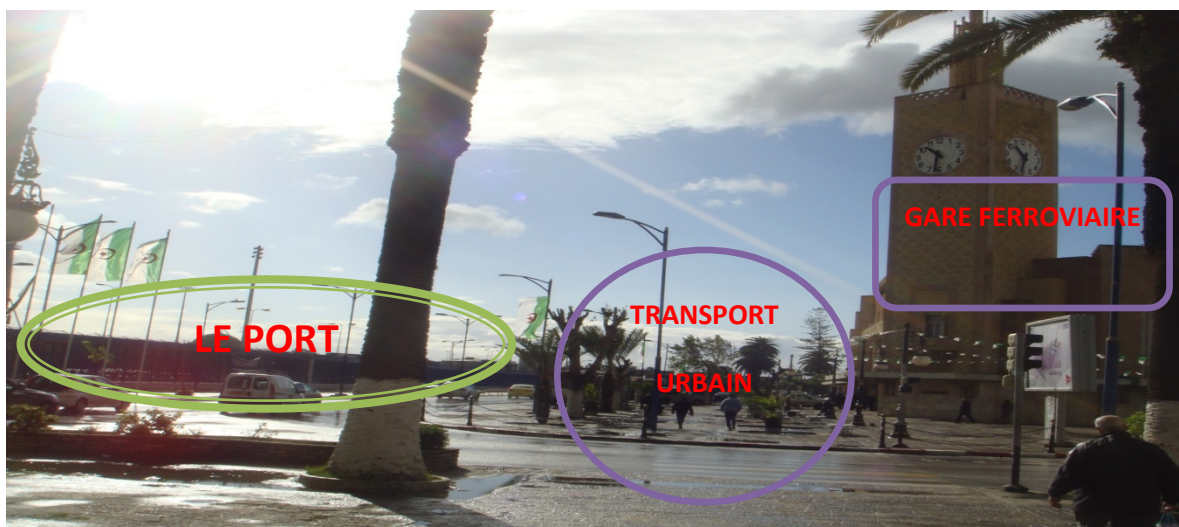
Source : Cliché de l'auteur, 2015. Source : Cliché de l'auteur, 2015.

**Photo N°12: La gare routière  
(Sidi Ibrahim)**



La photo N° 09, démontre la disponibilité et la diversité des moyens de transport au niveau de la ville d'Annaba, la ville mère du groupement.

**Photo N°13: La gare ferroviaire d'Annaba**



Source : Cliché de l'auteur, 2015.

<sup>17</sup>DAPT, Annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009, p119.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre III : présentation du grand Annaba :qu'elle motilité ?

Notre étude va s'intéresser par l'aéroport et le port comme des générateur des déplacements pendulaires quotidiennes domicile-travail, les déplacements à seul sens n'ont pas des influence sur l'étude,sachant qu'elle se considère une mobilité, tous déplacement socio-spatial, c'est-à-dire, un déplacement dans l'espace qui assure l'insertion et la mobilité sociale pour l'individu.

**Photo N°14: L'aéroport international d'Annaba- Rabah Bitat**



Source : Cliché de l'auteur, 2015.

## **Conclusion :**

La répartition non équitable de la population de la willaya d'Annaba, ainsi que les activités économiques, ont résulté, la croissance rapide de trois agglomérations voisine de la ville mère d'Annaba, cette croissance à créer une interrelation entre ces quatre villes, en formant un espace homogène de point de vue fonctionnement, malgré que l'espace lui-même est fragmenté.

Dans ce chapitre on a essayé d'introduire cette espace intercommunal dit " le grand Annabi ", en introduisant ces aspects géographiques, économiques ainsi que socio- démographiques, et en précisant les périmètres de notre étude.

L'espace du grand Annaba est un espace qui offre un potentiel de la mobilité spatiale, avec une population jeune et active, l'accessibilité au transport, ainsi qu'aux services publique, le tourisme, les activités commerciales et la polarisation industrielle et universitaire offre le l'accessibilité, la compétence, l'appropriation à l'individu.

## **Chapitre IV :**

### **Le grand Annaba, un territoire en mouvement.**

#### **Introduction :**

Tous les références qui pris Annaba comme une aire d'étude, indiquent que l'espace du grand Annaba est un résultat d'un long processus de développement urbain, qui a commencé, au début des années depuis les années cinquante du siècle passé, les migrations des individus ont joué un rôle très important dans le développement de cet espace.

Le présent chapitre va nous aider à comprendre ce processus de développement, en essayant de comprendre le rôle des mouvements dans les différentes dimensions (temps, espace, société), dans la création du grand Annaba.

Le chapitre va essayer de mettre l'accent sur les mutations que la wilaya d'Annaba a connu lors des différents découpages administratifs, puis on va essayer de diagnostiquer la structure de chaque entité du grand Annaba et éventuellement on va essayer de mettre la lumière sur la création de l'espace intercommunal qu'on l'appelle grand Annaba.

## **1. La wilaya d'Annaba : un pôle régional en mouvement dans l'espace-temps.**

Depuis son existence Annaba était un pôle et un capital à l'échelle de la région du nord-est de l'Algérie, l'espace actuel de la wilaya a connu un développement sur les dimensions : spatiale, sociopolitique et socio-économique, on va essayer de citer les étapes de développement de l'espace de la wilaya d'Annaba :

### **1.1. Période de coloniale :**

Depuis le milieu du siècle dernier, Annaba a émergé comme le chef-lieu d'un district, sous la tutelle du territoire de Constantine, et en 1956<sup>1</sup> elle est devenue autonome, son territoire propage sur Guelma, El Kala, Souk Ahras et Tébessa<sup>2</sup>.

### **1.2. Découpage administratif 1974 :**

Ce découpage vient de répartir le territoire algérien sur 31 wilayas, dont le territoire de la wilaya d'Annaba a connu une diminution de sa surface, car les arrondissements de Guelma, Tébessa et Souk Ahras étaient séparées de la wilaya au profit des deux nouvelles wilayas de Guelma et Tébessa<sup>3</sup>.

### **1.3. Découpage administratif 1984 :**

Ce découpage vient de porter le nombre des wilayas de 31 à 48, la wilaya d'Annaba a connu une diminution du nombre des communes de 14 à 12<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> GHORABI Nadjla, le transport urbain dans la wilaya d'Annaba : réalité et perspective, mémoire de magister, université de Constantine, 2009, p22. (En langue Arabe).

<sup>2</sup> TELAJDIA Djamel, gouvernance des territoires et développement local. Cas de la wilaya d'Annaba, thèse de doctorat es- science, université de Badji Mokhtar- Annaba, 2016, p134.

<sup>3</sup> Ordonnance n° 74-69 du 02Juillet 1974, relative à la refonte de l'organisation territoriale des wilayas, pp 608,611.

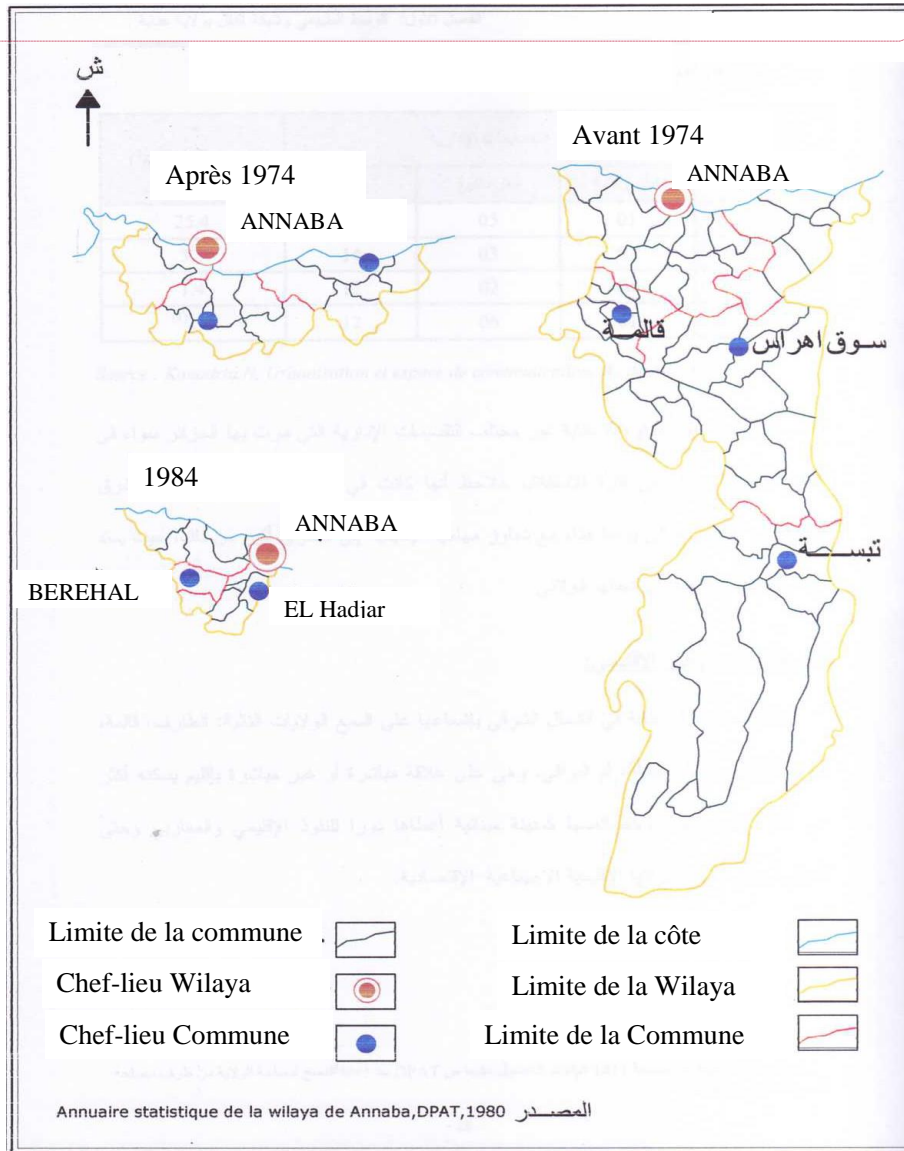
<sup>4</sup> Loi n° 84-09 du 04 février 1984, relative à l'organisation territoriale du pays, pp102, 107.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

Carte N°04 : la frontière de la Wilaya d'Annaba à travers les différents découpages administratifs.



Source : GHORABI Nadjla, le transport urbain dans la wilaya d'Annaba : réalité et perspective, mémoire de magister, université de Constantine, 2009, p24. (En langue Arabe) ...+traitement de l'étudiant

## **2. processus de Développement urbain :**

La création de l'actuel espace annabi a passé par un long processus, dans les passages suivants, on va essayer de citer les arrêt les plus important de développement de cet espace qui représente une capitale de la région depuis la fondation de l'ancienne Bône en 12eme siècle A.J<sup>5</sup> (située à la position du site antique d'Hippone)

### **2.1. Période coloniale :**

La domination régionale de la ville d'Annaba des côtés, administratif et économique a été préservés par les autorités de la colonisation française, non seulement comme un héritage historique, mais aussi pour sa position stratégique, notamment, l'importance du port qui était un point de transit pour la transportation de la production agricole et les matériaux minérales brutes vers la France<sup>6</sup>.

Grace à l'importance de la ville d'Annaba comme une ville portuaire, sachant qu'une extension de ce port était effectuée en 1865<sup>7</sup>, des routes scarifiées ont été créées pour raccorder le port avec les zones de production agricole et les gisements minéral, tel qu'El Ouaza à Tébessa.

Suite à la création de l'industrie en 1950<sup>8</sup>, les travaux de réalisation des voies ferroviaires étaient entamés en 1874, deux voies étaient réalisées : une voie principale électrique (Nord/Sud) qui relie Annaba-Souk Ahras et Tébessa avec un embranchement vers Guelma, et une deuxième voie (Est/Ouest) qui relie Annaba-Skikda-Constantine-Sétif et Alger, l'importance des déplacements et

<sup>5</sup> ZAHY Nassira, les retombés de l'amélioration urbaine sur le cadre de vie par la réhabilitation des quartiers de la plaine Ouest de la ville d'Annaba, mémoire de magister, université de Badji Mokhtar- Annaba, 2011, p87.

<sup>6</sup> GHORABI Nadjla, Op.cit, pp111-112.

<sup>7</sup> Ibid., p92.

<sup>8</sup> TELAIDJIA Djamel, Op.cit, p111.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

mobilités à l'époque a conduit les autorités à entamer les travaux d'élargissement de la RN44 (Est/Ouest), reliant Annaba avec Constantine.<sup>9</sup>

Le fameux plan de Constantine (1959-1963) a introduit l'industrialisation ainsi que l'urbanisation massive, le plan était créé pour le but de l'absorption et de résoudre les problèmes de logement et de l'emploi, la croissance urbaine était orientée vers l'Ouest par la création d'une ZUP<sup>10</sup> qui contient 15000 logements, au niveau du site d'Hippone royal (actuellement El Boni)<sup>11</sup>.

D'après le PDAU d'Annaba (2008), et grâce à son émergence comme une ville moderne, qui possède, un port, un aéroport, des réseaux routiers, ferroviaires et des réseaux téléphoniques, en cinquantaine de siècle précédent, la ville a connu un grand mouvement de la population sous forme d'exode rural, ce qui a entraîné une croissance démographique rapide, de 86000 habitants en 1936, jusqu'à 150000 habitants en 1958, cette situation a créé les phénomènes de bidonvilles, un PUD était créé en 1960 pour tenter de résoudre ces problèmes, l'importance de cet instrument était, d'inscrire la EL Bouni comme une zone pour loger les ouvriers, suite à la création d'une zone d'activité industrielle, le long de la RN16, jusqu'à El Hadjar<sup>12</sup>.

### 2.2. Après 1962 :

Après l'indépendance l'Algérie a connu un mouvement massif vers les grandes villes, notamment pendant les trois premières années de l'indépendance, cet exode rural, accompagné d'une stabilité et amélioration du cadre de vie de la population algérienne ont entraîné une croissance démographique importante.

<sup>9</sup> GHORABI Nadjla, Op.cit, pp111-112.

<sup>10</sup> Zone d'Urbanisation Prioritaire.

<sup>11</sup> ZAHY Nassira, Op.cit, pp89-91.

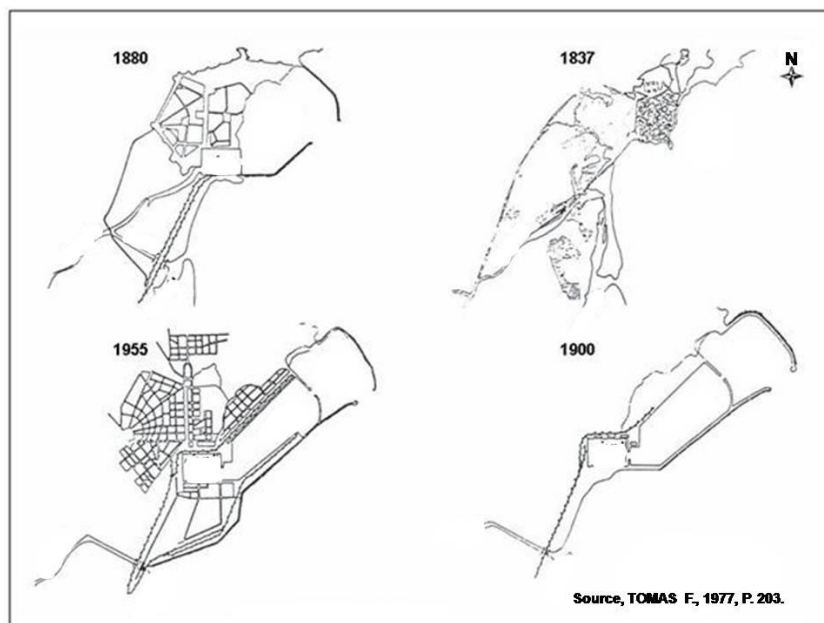
<sup>12</sup> URBAN, PDAU intercommunal d'Annaba, 2008, pp 21-23.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

Carte N°05 : la ville de Bône en 1880, l'extension de la ville vers l'Ouest.



Pendant cette période, et avec le choix politique algérien d'adopter une politique d'industrie, les chantiers de construction de tissu industriel annabi étaient lacés, en créant une migration à partir ville interne (villes de voisinage), et du rural, pour les raisons de travail<sup>13</sup>.

Sur le plans socio-économique, l'état a pris en charge tous les opérations d'investissement, de gestion économique et social, y compris la construction des grandes industries.

Après l'an 1965<sup>14</sup>, et avec le lancement du 1<sup>er</sup> plan quadriennal (1970-1973)<sup>15</sup>, qui a mis l'accent sur les grandes industries, la ville d'Annaba devient saturée, elle a subi des grands flux de la population du Nord/Est du pays, pour la raison

<sup>13</sup> TELAJDIA Djamel, Op.cit, p117.

<sup>14</sup> TELAJDIA Djamel, Op.cit, p116.

<sup>15</sup> Ministère de l'industrie et petite et moyennes industrie avec programmes des nations unis pour le développement en Algérie, « appui à la mise à œuvre de la stratégie industriel et la promotion des investissements, Algérie, 2011, p2.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

avoir un emploi au niveau de la zone industrielle d'El Hadjar qui a offert un nombre énorme des emplois, cette saturation, a entraîné l'émergence du phénomène de bidon ville<sup>16</sup>.

D'un autre côté, des programmes de logements et des équipements étaient lancés sous forme des ZHUN<sup>17</sup>, ces dernières, étaient les premières pierres dans la constitution des futurs villes satellites El Bouni et Sidi Amar<sup>18</sup>.

Le processus d'urbanisation au niveau de la ville algérienne a été affecté par la crise économique des années 1980 suite à le premier et le deuxième choc pétrolier<sup>19</sup>.

La volonté politique socio-économique, et l'intervention de l'état sur la création et l'aménagement de l'espace public était en question, due à la crise économique que l'Algérie a connue, à cet effet, des actions sur le plan politique, socio-économique et urbanistique étaient prises par le gouvernement.

Avec la constitution de 1989 l'Algérie a connu la multipartite, l'économie de marché et les nouveaux instruments de l'urbanisme (PDAU et POS) (1990), et l'ouverture du marché de foncier, afin d'inclure le secteur privé dans la création de l'espace urbain, notamment le logement, qui a connu une crise.

En 1992, et suite à une crise politique, qui a provoquées des actes de violence et une instabilité sécuritaire, dans le pays, le secteur de l'urbanisme et du développement, ne demeurent pas une priorité pour le gouvernement algériens, pendant une décennie, connu par la décennie noire.

<sup>16</sup> ZAHY Nassira, Op.cit, pp89-91

<sup>17</sup> Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle.

<sup>18</sup> TELAJDIA Djamel, Op.cit, p120.

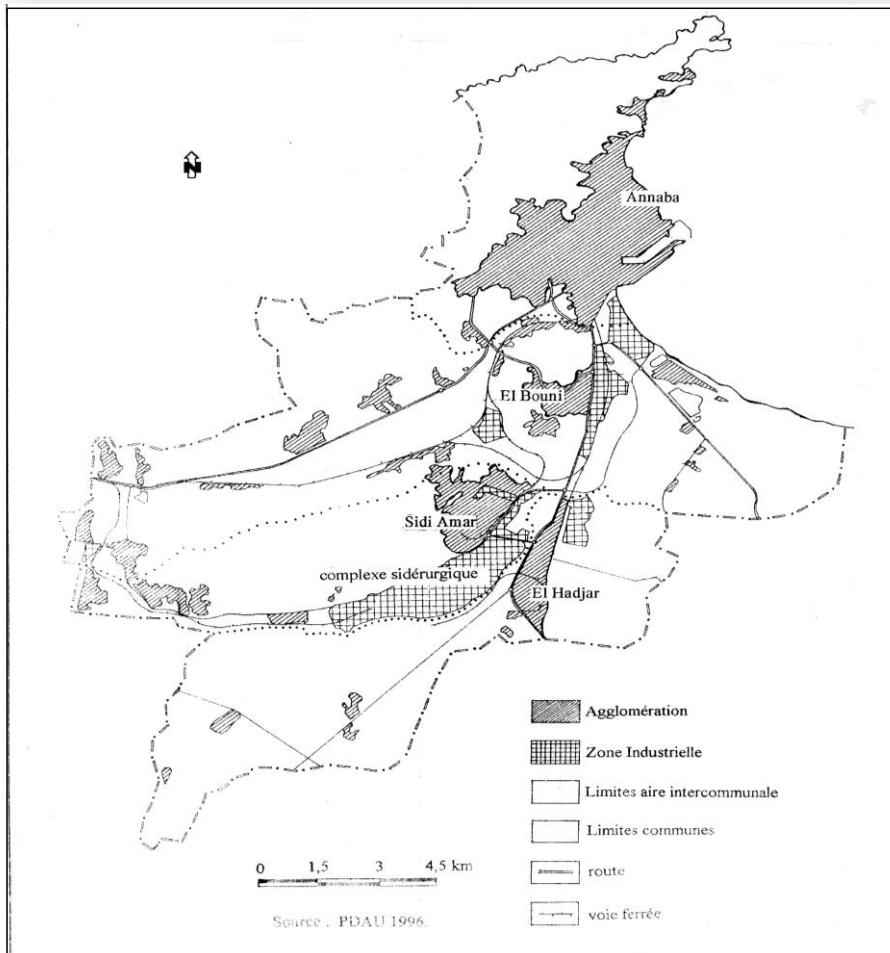
<sup>19</sup> OUKACI Kamal, « L'impact d'un choc des prix du pétrole sur l'économie algérienne », revu ro'a iktissadia مجلة روى الاقتصادية, université de Bidjaya, 2012, pp225-235.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

Carte N°06 : L'organisation spatiale du grand Annaba.



Source : KEBIR Bahia, Place et rôle des villes satellites de Sidi Amar, El Bouni et El Hadjar dans l'organisation de l'espace Annabi, mémoire de magister en urbanisme, université de Constantine, 2003, p.60.

Comme conséquence de ces circonstances politiques, les villes algériennes ont connu un exode rural massif, notamment la ville d'Annaba qui a connu une stabilité sécuritaire relative par rapport aux autres grandes villes de l'Algérie,

## **La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba**

### **Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité**

#### **Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement**

elle était saturée par les bidonvilles, notamment au niveau de Boukhadra, El Bouni, Sidi Amar et Sidi Salem<sup>20</sup>.

Avec l'entrée de Le troisième millénaire, le pays a connu une stabilité relative, sur l'échelle politique et économique, et suite à cette stabilité politico-financière, les programmes de développement était repris.

La ville d'Annaba a pris sa part des programmes de développement, notamment pour les villes satellites du grand Annaba tel qu'El Bouni qui a connu l'implantation d'un grand ensemble hospitalier et un pôle universitaire...Etc.<sup>21</sup>.

### **3. Structuration des différents ensembles :**

#### **3.1. L'adoption d'un espace intercommunal :**

L'ordonnance n° 67-24 du 18 Janvier 1967 a déjà fait allusion à l'intercommunalité en Algérie <sup>22</sup>, toutefois, la loi la déclaration était avec la loi de la commune en 2011<sup>23</sup>, qui a ouvert la porte pour entamé les procédures de la gestion d'un espace intercommunal.

La gestion territoriale de la wilaya d'Annaba a connu une station importante par la réalisation d'un PDAU intercommunal en 2008 et un schéma de cohérence urbaine en 2006, cette dernière qui a proposé l'appellation du grand Annaba adopter par notre étude<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> URBAN, PDAU intercommunal d'Annaba, 2008, pp 21-29.

<sup>21</sup> TELAIDJIA Djamel, Op.cit, p116.

<sup>22</sup> Ordonnance n° 67-24 du 18 Janvier 1967, portant le code communal.

<sup>23</sup> Loi n° 11-10 du 22 Juin 2011, relative à la commune, p24

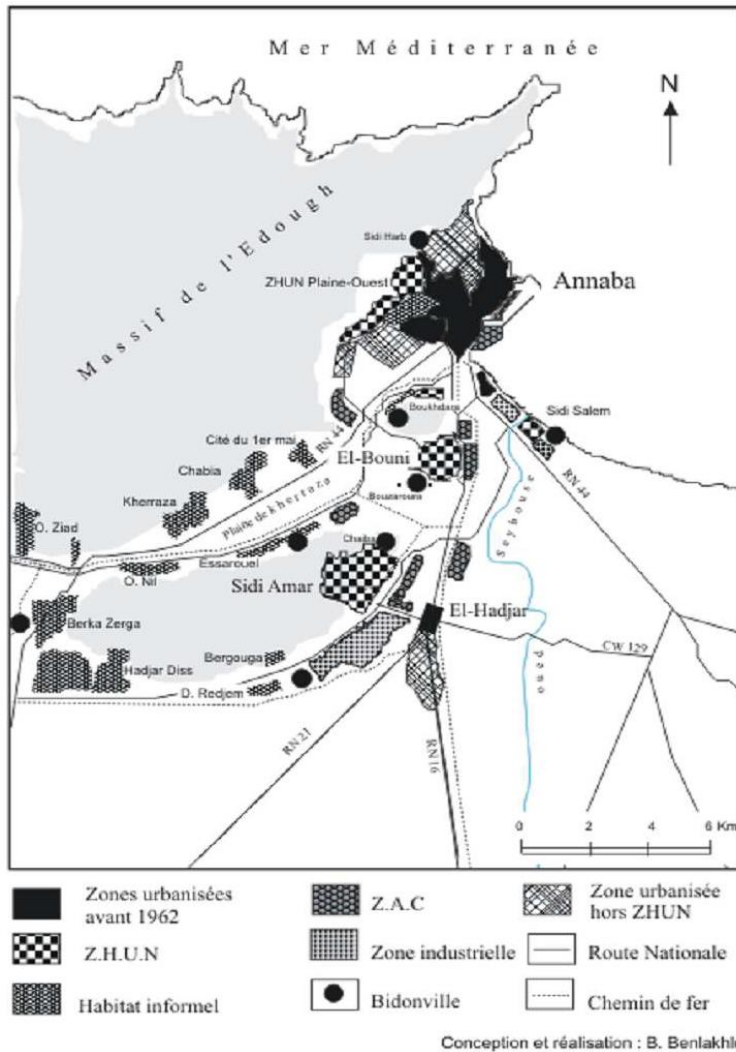
<sup>24</sup> URBACO et UDR, Schéma de cohérences urbaine de Annaba,2006, p26.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

Carte N°07 : la frontière de la Wilaya d'Annaba à travers les différents découpages administratifs.



Source : TELAIDJIA Djamel, Gouvernance des territoires et développement local -Cas de la wilaya d'Annaba, Thèse de doctorat es- sciences, université de Badji Mokhtar- Annaba, 2016, p.122

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

### 3.2. La ville d'Annaba, centralité et dynamique :

Limitée par la mer vers le Nord et l'Est et le massif Edough vers l'Ouest, la croissance urbaine de la ville d'Annaba est orientée vers le Sud et le Sud-ouest, sous forme d'un étalement urbain, structuré par les axes RN44 vers l'Ouest et RN16 vers le Sud, et d'une urbanisation en taches d'huile hors ces axes<sup>25</sup>.

Le centre-ville, offre une centralité sur plusieurs dimensions, un poids économique et une attractivité commerciale grâce à l'implantation du port et à l'activité et la dynamique, le commerce informel a un grand impact sur cette attractivité commerciale, notamment au niveau de la zone d'El Hatab<sup>26</sup>.

L'impact de la ville sur le plan touristique a une échelle régionale, grâce à sa position géographique sur la cote, l'existence de plusieurs plages au niveau de l'espace urbain de la ville, notamment pour le Nord-est.

La zone Ouest de la ville est caractérisée par le logement grâce à l'implantation du programme de l'AADL<sup>27</sup>, elle possède un parc d'attraction, les cités universitaires et la gare routière qui était déplacée récemment<sup>28</sup>.

La ville d'Annaba, est le noyau du grand Annaba, sa dynamique et centralité génère des déplacements et des mobilités quotidiennes pour des raisons différentes, ces mobilités elles-mêmes ont des impacts socio-spatiaux sur l'espace Annabi, non seulement à l'échelle de la ville, mais à l'échelle de groupement grand Annaba.

<sup>25</sup> URBAN, PDAU intercommunal d'Annaba, 2008, pp 21-23

<sup>26</sup> Enquête de terrain.

<sup>27</sup> L'Agence d'Amélioration et de Développement du Logement.

<sup>28</sup> Enquête sur terrain

### **3.3. El Bouni extension et la polarisation :**

La ville d'El Bouni représente toujours une extension de la ville d'Annaba, utiliser pour supporter la ville mère à absorber les flux, la ZUP Hippone et la ZHUN El Bouni qui étaient créés pour abriter les ouvriers de la zone industrielle d'El Hadjar après la saturation de la ville d'Annaba, représentent un exemple concret.

Connectée avec la ville mère par les deux axes RN 16 et RN44, la ville est constituée par 03 entités la ZHUN d'El Bouni, Bouzaaroura et Boukhadra<sup>29</sup>, elle a connu une dynamique non précédée par l'implantation d'un pôle universitaire dans le côté Ouest de la ville, ce qui a engendré une polarisation qui génère des déplacements quotidiens.

### **3.4. Sidi Amar, une double polarisation :**

Caractérisée par l'industrie et la ZHUN depuis sa création, la ville de Sidi Amar est structurée par le CW129 et le CW56, et connectée à RN16, ces infrastructures qui la relient avec les villes d'Annaba et d'El Hadjar<sup>30</sup>.

Dotée par un pôle universitaire de Badji Mokhtar, elle a connu une certaine dynamique, notamment vis-à-vis aux activités commerciales, et du transport vers Annaba et El Hadjar.

### **3.5. El Hadjar, générateur de l'espace et des déplacements :**

La ville d'El Hadjar était un pôle industriel depuis les années 1950, elle connectée à la ville de Sidi Amar et El Bouni qui étaient des villes ouvrières, par le CW129 et RN 16, cette dernière la relie avec la ville mère Annaba.

<sup>29</sup> URBAN, PDAU intercommunal d'Annaba, 2008, p 29.

<sup>30</sup> Ibid., p12.

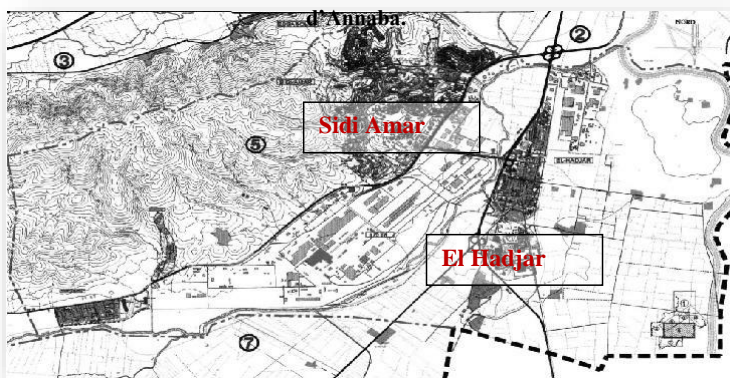
## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité

#### Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement

La polarisation industrielle d'El Hadjar qui a généré des migrations et des navettes dès sa création, était un motif pour développer les infrastructures routières et ferroviaires.

Carte N°08 : localisation de la ville d'El Hadjar et Sidi Amar dans l'air intercommunal



Source : PDAU intercommunal, 2008, p.

## **La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba**

---

**Deuxième Partie : le grand Annaba un territoire de la mobilité**

**Chapitre IV : le grand Annaba, un territoire en mouvement**

### **Conclusion :**

On a essayé dans ce chapitre de mettre l'accent sur la création de l'espace intercommunal, appelé le grand Annaba, ce long processus de développement a créé un espace intégré, malgré que ces quatre composantes ont été créés dans des temps et des conditions déférentes.

La mobilité a joué un rôle important dans la création de cette espace, à travers son histoire, le grand Annaba a connu des différents types de mobilité avec des différents sens (centrifuges et centripètes), la polarisation industrielle des Années 1970, a aidé d'arrêter le développement urbain de la ville d'Annaba et le transférer vers les villes satellites, El Bouni et El Hadjar et Sidi Amar, qui connus une mobilité centripète générer par la création des postes de travail.

### **Conclusion de la partie :**

Dans la deuxième partie on a présenté l'espace du grand Annaba, ainsi que son émergence et son développement, le but de cette partie est de faire la connaissance du périmètre de notre étude.

A travers le traitement des documents administratives, les études précédents et les statistiques effectués par les différents organismes et chercheurs, on a essayé de connaître l'espace du grand Annaba et d'analyser ces caractéristiques.

L'espace de grand Annaba est un espace en mouvement qui a connu plusieurs mutations socio-spatiales dans le temps, dont, les migrations et les navettes à l'échelle locale et régionale ont toujours joué un rôle important dans la création de cet espace.

Après avoir étudié les caractéristiques géographiques, sociales et urbaines du grand Annaba, on va mettre l'accent sur la mobilité pendulaire au sein de ce dernier et ces effets sur cet espace, ainsi que sur la société qui le pratique, les informations acquises dans ce chapitre vont nous aider à mieux comprendre et expliquer les résultats de l'enquête effectuée dans le cadre de la présente étude.

**TROISIÈME PARTIE : ENQUÊTE SUR TERRAIN**

**Le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire.**

### **Introduction de la partie :**

Dans les parties précédentes de l'étude on a étudié la mobilité dite urbaine ou spatiale comme un phénomène qui manifeste selon plusieurs formes l'une de ces formes est la mobilité pendulaire, cette dernière sera le topique de la présente partie de l'étude.

La deuxième partie de cette recherche sous l'appellation de " le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire ", va nous permettre d'analyser la pratique de la mobilité pendulaire au sein de l'espace du grand Annaba.

La partie est repartit sur trois chapitres ; dont le premier chapitre sous le nom " présentations générale de l'enquête ", va présenter l'enquête effectuée sur un échantillon de la population qui pratique la mobilité au sein du grand Annaba.

Le deuxième chapitre « la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba " est consacrée à l'interprétation des résultats obtenue par la recherche, concernant les données sur la mobilité.

Le troisième chapitre appelé " les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba " est consacré à l'interprétation des résultats de la recherche concernant les données sur les effets socio-spatiaux.

## **Chapitre V :**

### **Présentation générale de l'enquête.**

#### **Introduction :**

Notre étude étend apporter une contribution à la réflexion sur la mobilité pendulaire en tant que fait socio-spatial, c'est-à-dire, à la fois interaction spatiale, liée à la fréquentation de l'espace, et interaction spatiale liée à l'individu lui-même.

Faisant suite au chapitre précédent, dans lequel on a présenté le périmètre de notre étude, ainsi que les secteurs concernés par cette dernière ; On va présenter dans le présent chapitre l'enquête dans son contexte en montrant la nature de questionnaire et ces objectifs, ainsi que la population étudiée par l'enquête.

#### **1.Organisation de l'enquête :**

##### **1.1. Objectifs de l'enquête :**

L'enquête est destinée à mesurer les mouvements cycliques internes dans leur contexte socio-spatial, ainsi que cerner la relation entre les lieux de résidence et les lieux fréquentés pour travail ou étude :

- Analyser les lieux d'habitation de la population de l'enquête selon des critères spatiales et fonctionnels et d'autres sociales et symboliques,
- Analyser la nature des déplacements quotidiens effectués par la population de l'enquête ;
- Essayer de connaître la relation entre mobilité dans l'espace et l'ancrage social.
- Essayer de construire un modèle des déplacements effectués dans l'espace du grand Annaba.

**1.2. Les indicateurs de l'enquête :**

La mobilité est un phénomène multidimensionnel qui manifeste sous différentes formes, comprendre ce phénomène nécessite de le décomposer en plusieurs dimensions : spatiale et sociale.

Mesurer un phénomène dans sa dimension, est difficile sans prendre en considération les éléments d'observation de ce concept, dites indicateurs.

Le tableau suivant explique la hiérarchisation prise en considération par l'enquête :

**Tableau N°09 : Motifs et critères utilisés pour l'analyse des résultats de l'enquête.**

<b>CONCEPT</b>	<b>DIMENSION</b>	<b>INDICATEUR</b>
<b>LA MOBILITE</b>	Spatiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement effectif.</li> <li>• Mode de déplacement.</li> <li>• Distance.</li> </ul>
	Sociale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motif de déplacement.</li> <li>• Population en déplacement.</li> <li>• Temporalité</li> </ul>
<b>EFFETS SOCIO-SPATIAUX</b>	Spatial (effets de lieu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nature du quartier.</li> <li>• Type de logement.</li> <li>• Disponibilité de Commerce.</li> <li>• Disponibilité et nature d'équipements publics.</li> <li>• Infrastructure de transport.</li> </ul>
	Social (effet sur l'individu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieux de loisir et promenade.</li> <li>• Sentiment envers le quartier.</li> <li>• Ancrage au quartier.</li> </ul>

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**1.3. Le périmètre de l'enquête :**

Le territoire de l'enquête englobe les villes d'Annaba, El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar.

Afin de faciliter la tâche ainsi que d'avoir des résultats crédibles le périmètre de l'étude a été découpé en huit (08) secteurs, cette répartition à respecter les secteurs du PDAU intercommunale d'Annaba.

Le tableau sus-dessous montre la répartition des secteurs.

**Tableau N°10 : Délimitation des secteurs de l'enquête.**

VILLE	SECTEUR	DELIMITATION
ANNABA	Secteur I	Centre-ville et les quartiers qui l'entourent
	Secteur II	L'entrée sud : sidi Brahim, 08 mai 1945, 11 décembre, didouche Mourad et tabacoop.
	Secteur III	Entrée ouest : Cité Rym, Safsaf, Belaid Belkacem, Sidi Harb.
	Secteur IV	Les quartiers au ouest du centre : Zaafrania, Elysa, O/Forcha
	Secteur V	Le nord : Sidi Aissa, O/Kouba, gassio.
EL BOUNI	Secteur VI	Chef-lieu El Bouni
HADJAR	Secteur VII	Chef-lieu Hadjar
SIDI AMAR	Secteur VIII	Chef-lieu Sidi Amar

Source : PDAU intercommunal Annaba, 2008.

#### **1.4. Nombre et répartition de l'échantillon de l'enquête :**

Un total de deux cent quatre-vingt (280) personnes étaient investigués par le l'enquête dont la répartition était comme de suit :

**Tableau N°11 : répartition de la population de l'enquête par les secteurs de l'étude.**

VILLE	SECTEUR	ECHANTILLON
ANNABA	Secteur I	28 personnes
	Secteur II	30 personnes
	Secteur III	32 personnes
	Secteur IV	30 personnes
	Secteur V	30 personnes.
EL BOUNI	Secteur VI	42 personnes
HADJAR	Secteur VII	46 personnes
SIDI AMAR	Secteur VIII	42 personnes

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

#### **1.5. Période et durée del'enquête :**

La durée de l'enquête a été effectuée en année 2015, les mois de Juin, Juillet et Aout.

## **2. Présentation du questionnaire :**

### **2.1. Organisation du questionnaire :**

La répartition des questions était en trois (03) catégories à savoir : questions par rapport à la population de l'enquête, questions concernant les déplacements effectués et la mobilité et des questions qui portent sur la réalité socio-spatiale dans quartiers habités par la population de l'enquête.

## **2.2.Type de question :**

- Le questionnaire est anonyme.
- La plupart des questions sont des questions fermées à choix unique ou multiple selon la nature de l'information demandée.
- Les questions ouvertes sont généralement relatives aux lieux fréquentés, le temps ou comme explicatifs de quelques réponses que les précèdent ainsi que sonder l'ancrage des habitants dans leurs quartiers, par connaître leurs avis personnels par rapport aux ces derniers.

## **2.3.Choix de la langue :**

Le questionnaire est établi en Arabe, pour assurer la compréhension de ces questions par la population, ainsi que donner cette dernière une certaine liberté pour s'exprimer, lors de répondre les questions ouvertes, qui demande un avis personnel.

## **3. Présentation de la Population de l'enquête :**

### **3.1.Sélection des éléments de la population (l'échantillonnage) :**

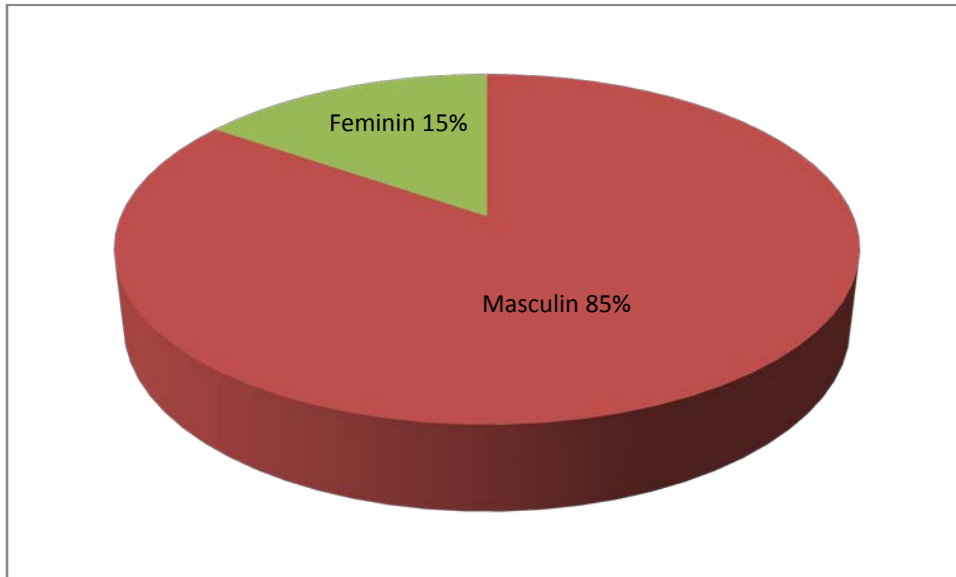
Echantillon non probabiliste Typique : lors du choix de l'échantillon et avant de fournir le questionnaire, on fait attention que la personne effectuées déplacements quotidiens au sein de l'espace de Grand Annaba.

### **3.2.Répartition par genre :**

Le choix des personnes interrogés par genre qui était aléatoire, nous a permis d'étudier la nature de la mobilité pratiquée par les deux genres.Néanmoins, et vu que le mode de passation du questionnaire, était direct à une population rencontré dans le périmètre de l'étude, le pourcentage des enquêtés masculin

était dominant (85%), par rapport aux enquêtées féminines qui représentent 15% de la population globale de l'enquête.

**Figure N°04 : Répartition de la population de l'enquête selon le genre.**

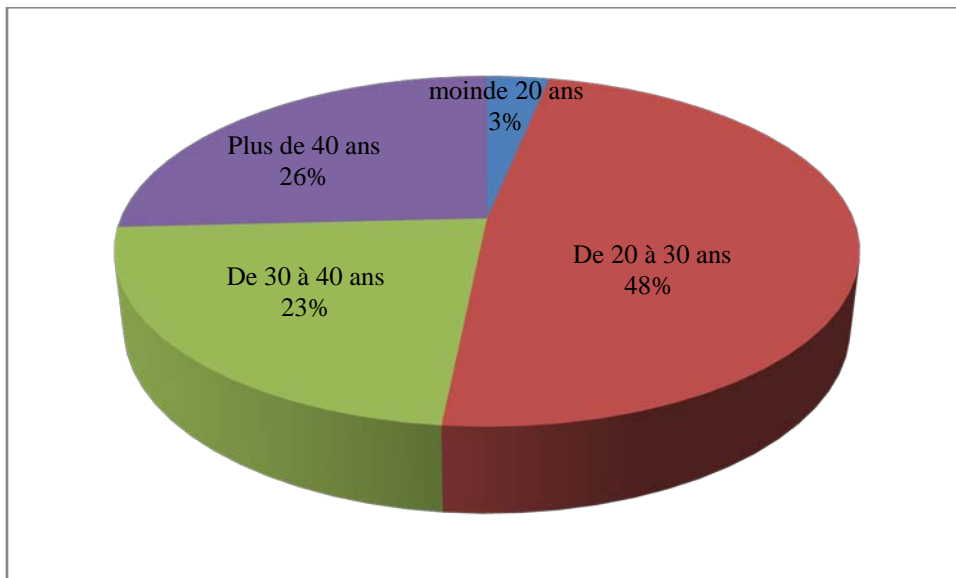


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### **3.3. Répartition par tranche d'âge :**

La répartition de l'échantillon selon l'âge était effectuée d'une façon accidentelle, voir la figure ci-dessous

**Figure N°05 : Répartition de la population de l'enquête selon tranches d'âge.**

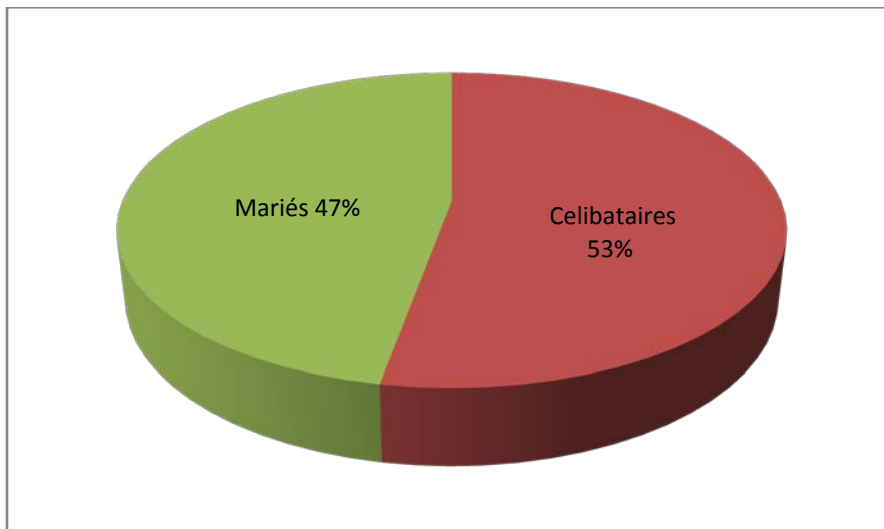


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### **3.4. Répartition par 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 53%. Alors que la catégorie des personnes mariées est assez représentative dans la population interrogée avec 47%.

**Figure N°06 : Répartition de la population de l'enquête selon situation familiale.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

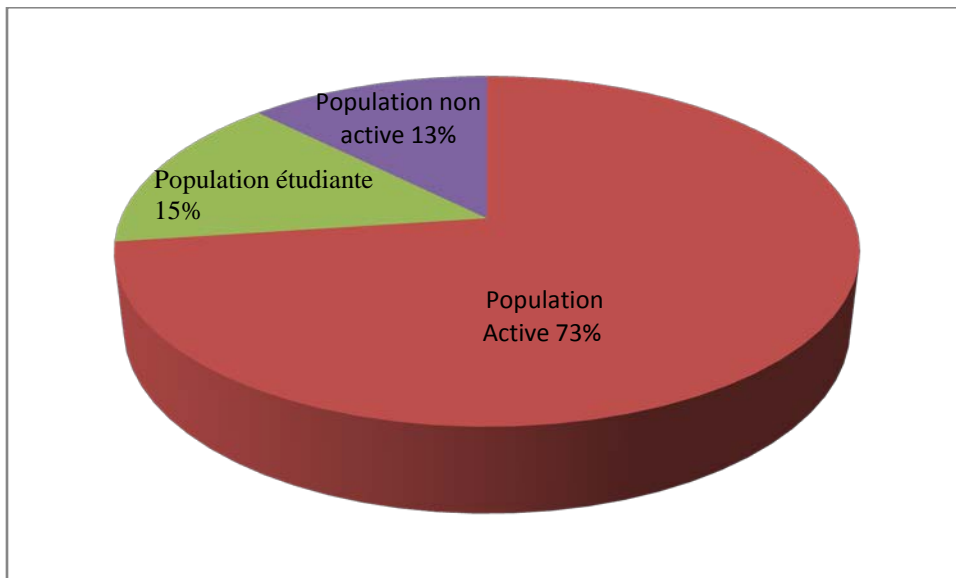
### **3.5. Répartition par situation professionnelle :**

73% 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, tandis que 15% de la population appartient à la catégorie des étudiants.

Ces deux catégories qui représentent 88% de la population de l'enquête, représentent un potentiel de la motilité, qui peut transformer en mobilité pendulaire, par la pratique des déplacements cycliques.

12% de la population appartient à la catégorie inactive, soit chômeurs, retraités ou femmes au foyer.

Figure N°07 : Répartition de la population de l'enquête selon la situation professionnelle.

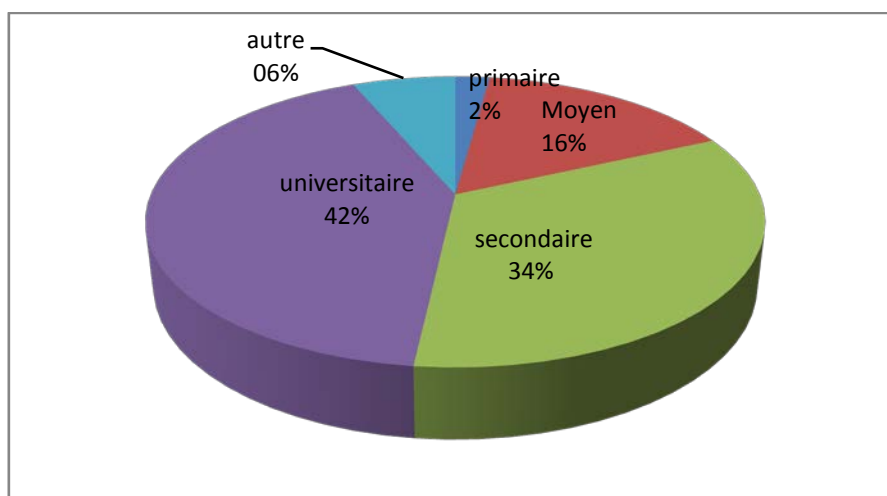


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### 3.6. Répartition par niveau d'instruction :

42% de la population de l'enquête appartient à la catégorie des universitaires, 34% de la population ont un niveau secondaire,

Figure N°08 : Répartition de la population de l'enquête selon le niveau d'instruction.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **Conclusion :**

Le présent chapitre represent une introduction à l'enquête, dans lequel on a essayé de maitre l'accent sur les grandes lignes de cette dernière, cette compréhension de la structure de l'enquête ainsi de sa population, nous permettre de cerner les objectifs prévu, pour atteindre une meilleur compréhension de la pratique de la mobilité pendulaire de l'espace Annabi,on a essayé d'assurer une variation entre les personne interrogées, par rapport au genre, l'âge, la situation familiale et professionnelle

## **Chapitre VI :**

### **La pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba.**

#### **Introduction :**

L'interrelation entre les quatre villes, qui constituent le périmètre de notre présente étude est basée sur les flux d'échange entre eux, une grande partie de ces flux est dûaux personnes actives, en faisant leurs déplacements quotidiens entre l'espace de l'habitat et l'espace du travail ou d'étude.

Sur la base des résultats obtenus de notre étude sur terrain, on va essayer de comprendre le comportement de la population qui pratique la mobilité au sein de l'espace du grand Annaba, notamment les espaces les plus fréquenté, les modes de transports utilisées ainsi que la temporalité de la fréquentation de ces espaces dans la navette (domicile/ travail ou domicile étude).

Ceci va nous permettre de cerner les flux des utilisateurs de l'espace du grand Annaba, et les traduire en model graphique.

#### **1.Déplacement effectifs et mobilité pendulaire :**

##### **1.2. Les motifs des déplacements quotidiens :**

Pour essayer de comprendre les raisons des déplacements quotidiens de la population de l'enquête, on a posé une question fermée à choix multiple, les résultats étaient comme de suit :

□ **Annaba** :150 Personnes ont été interrogées à travers les cinq (05) secteurs d'Annaba les réponses étaient comme suit :

- 67% des personnes interrogés à Annaba ont répondu que le motif principal de leur déplacement quotidien est dû principalement au travail.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

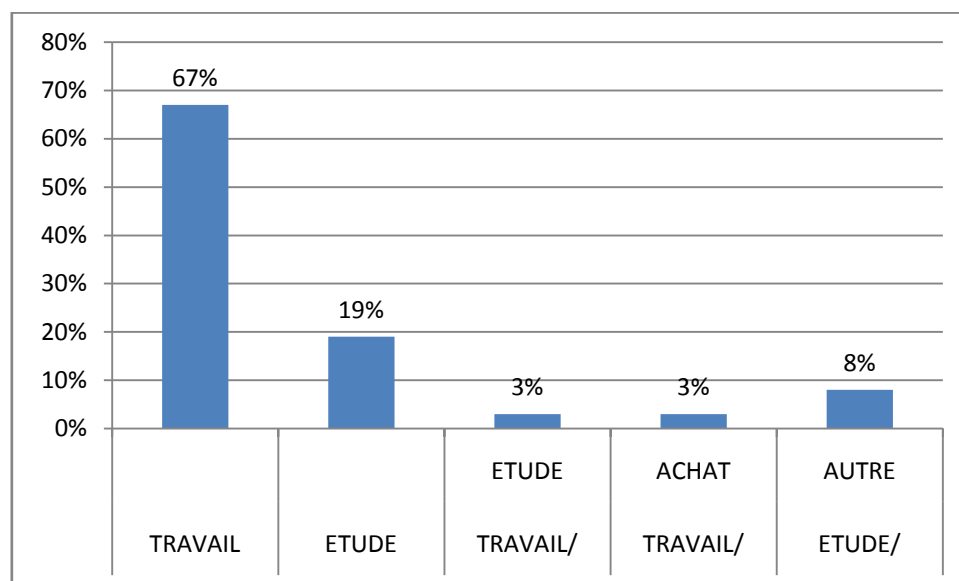
- 19% de la population interrogée à la ville d'Annaba ont répondu que le motif de leurs déplacements quotidiens est l'étude. (Voir Tableau N°12, Figure N°09)

**Tableau N°12 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Annaba.**

DESIGNATION	TRAVAIL	ETUDE	TRAVAIL / ETUDE	TRAVAIL / ACHAT	ETUDE/ AUTRE
Personne	101	29	05	04	11
Pourcentage(%)	67	19	3	3	8

Source : enquête de terrain réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N 09 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Annaba.**



Source : enquête de terrain réalisée par l'étudiant, 2015.

□ **El Bouni** : 42 Personnes ont été interrogées au niveau d'El Bouni les réponses étaient comme suit :

- 59% des réponses récoltées au niveau d'El Bouni, indiquent que le motif de déplacement quotidien est le travail, dont 19% de cette population ont un autre motif en plus du travail.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

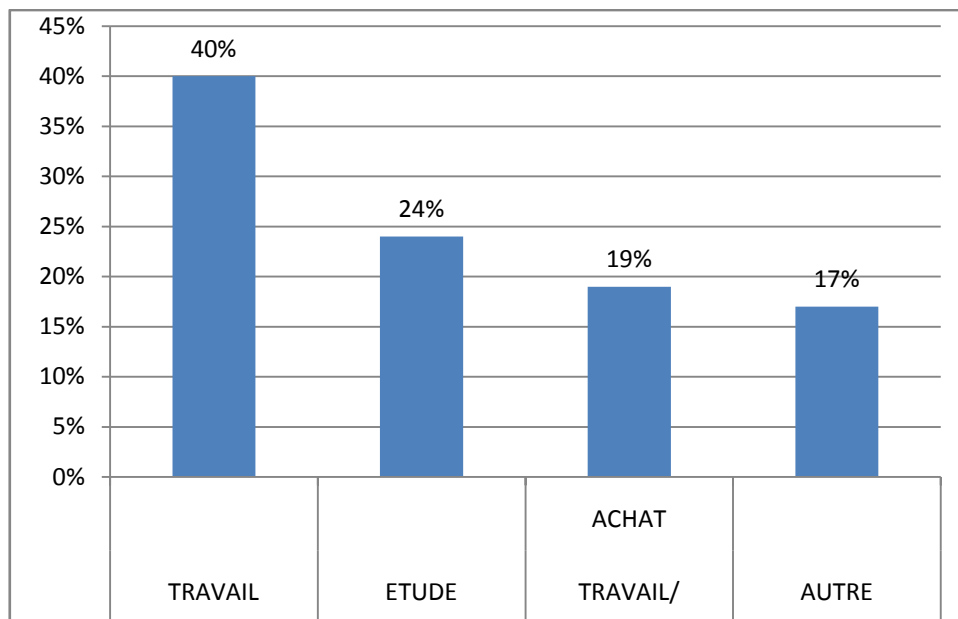
- 24 % de la population ont répondu, que l'étude est leur raison de déplacement quotidien. (Tableau N° 13, Figure N°10).

**Tableau N°13 : répartition par motif des déplacements quotidiens à El Bouni.**

DESIGNATION	TRAVAIL	ETUDE	TRAVAIL / ACHAT	AUTRE
Personne	17	10	08	07
pourcentage (%)	40	24	19	17

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N 10 :répartition par motif des déplacements quotidiens à El Bouni**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- **El Hadjar** : 42 Personnes ont été interrogées au niveau d'El Hadjar les réponses étaient comme suit :
  - 80% de la population interrogée au niveau d'El Hadjar ont répondu que le travail est le motif de leur déplacement quotidien.
  - 12% ont répondu qu'avec le travail, ils déplacent pour l'Achat.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

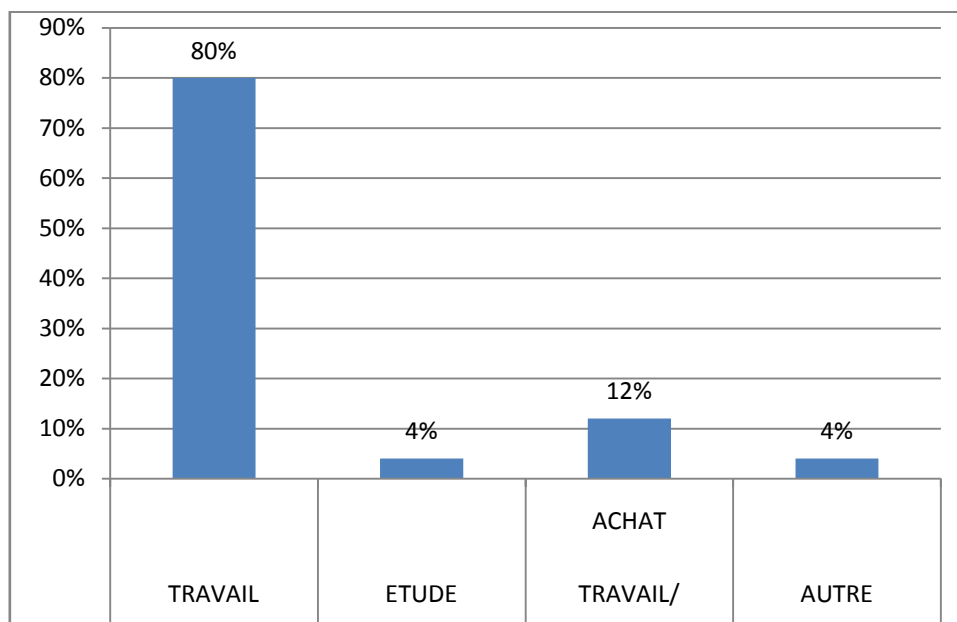
- Cela signifie que la population interrogée d'El Hadjar est une population actives (Tableau N°14, Figure N°11).

**Tableau N°14 : répartition par motif des déplacements quotidiens à El Hadjar.**

DESIGNATION	TRAVAIL	ETUDE	TRAVAIL / ACHAT	AUTRE
PERSONNE	37	02	05	02
POURCENTAGE (%)	80	4	12	4

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°11:répartition par motif des déplacements quotidiens à El Hadjar.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

□ **Sidi Amar** :42 Personnes ont été interrogées au niveau de Sidi Amar les réponses étaient comme suit :

- Un total de 50% de la population interrogés a répondu que leur motif de déplacement est le travail, dont 14% de leurs réponses indiquent qu'ils ont un deuxième motif de déplacement.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

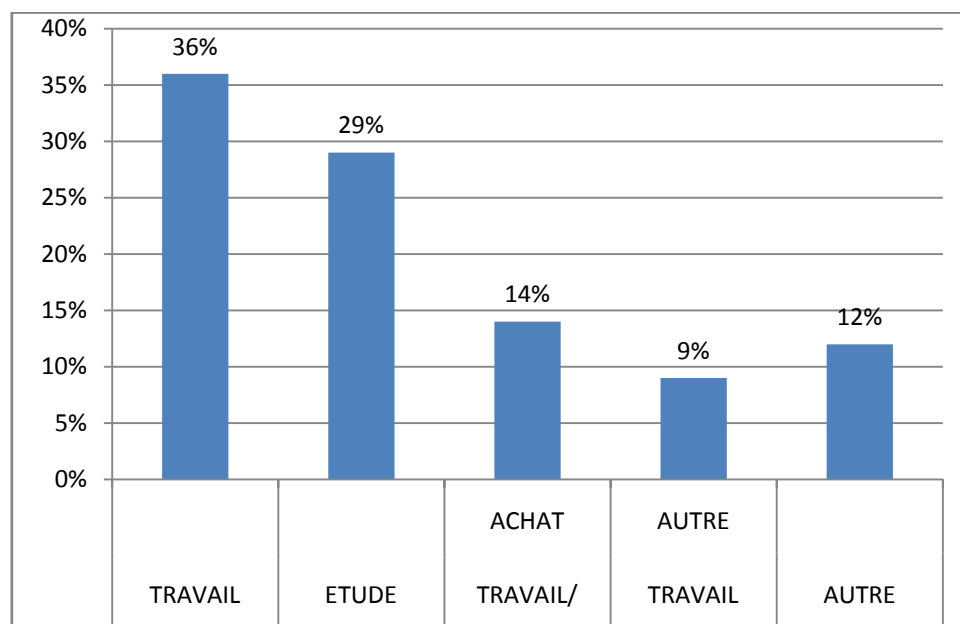
- 38% des enquêtés en réponde qu'ils déplacent pour les études, ainsi que 09% ont indiqué qu'ils déplacent pour une deuxième raison.

□ **Tableau N°15 : répartition par motif des déplacements quotidiens à Sidi Amar.**

DESIGNATION	TRAVAIL	ETUDE	TRAVAIL / ACHAT	TRAVAIL / AUTRE	AUTRE
PERSONNE	15	12	06	04	05
POURCENTAGE (%)	36	29	14	09	12

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

□ **Figure N°12 :répartition par motif des déplacements quotidiens à Sidi Amar.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Les réponses précédentes peuvent s'expliquer que les déplacements pour achat, promenade et autres motifs, n'ont pas l'aspect permanent, autrement dit, c'est le travail et l'étude qui servent à créer des déplacements cycliques permanentes.

**1.2. Les motifs de la mobilité pendulaire :**

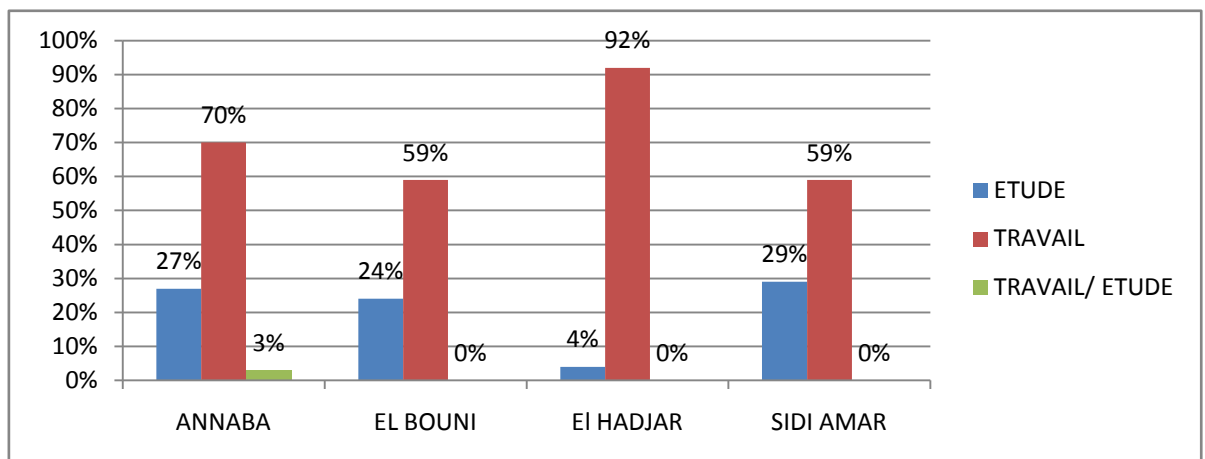
-La mobilité est la transformation des déplacements effectifs dans l'espace en phénomène qui s'exerce dans la dimension socio-spatiale, et pour cela les déplacements doivent importer un enjeu à la fois spatial, et social, les déplacements vers travail et étude sont les déplacements qui peuvent répondre à cette condition. Pour cette raison on a essayé d'isoler les motifs de déplacement relatifs au travail et étude (Tableau N°21, Figure N°16).

**Tableau N°16 : répartition des déplacements par motif travail / étude.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
ETUDE(%)	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>04</b>	<b>29</b>
TRAVAIL (%)	<b>70</b>	<b>59</b>	<b>92</b>	<b>59</b>
TRAVAIL/ETUDE(%)	<b>03</b>	/	/	/

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°13:répartition des déplacements par motif travail / étude.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **2. Modes et moyens des déplacements effectifs :**

### **2.1. Modes des déplacements :**

- Le tableau suivant indique les réponses de la population de la recherche, les réponses sont réparties par rapport aux villes en question (Tableau N°17).

**Tableau N°17 : répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
À PIED(%)	23	29	26	33
TRANSPORT COMMUN(%)	10	29	40	31
VEHICULE SERVICE(%)	7	/	/	/
TAXI(%)	12	14	04	07
VEHICULE PERSONNELLE(%)	13	14	30	29
COMMUN+ A PIED(%)	19	14	/	/
COMMUN + TAXI(%)	9	/	/	/
A PIED +TAXI(%)	2	/	/	/
TRAIN(%)	5	/	/	/

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

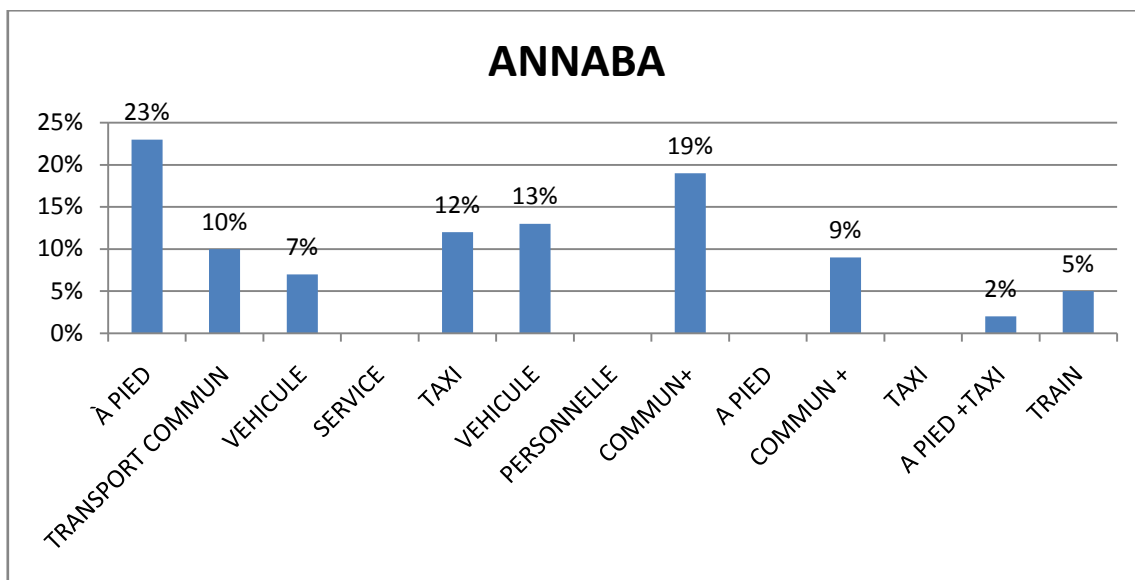
## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire

#### Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

- La marche à pieds et le transport en commun sont les modes les plus utilisés par la population enquêtée avec les valeurs de 23% des réponses à Annaba, 29% des réponses à El Bouni ,26% des réponses à El Hadjar et 33% des réponses à Sidi Amar pour la marche à pied, on peut expliquer ces réponses par la morphologie d'El Hadjar, El Bouni et le centre d'Annaba qui favorise la marche à pied, ou par les distances traversées par la population afin d'atteindre les moyens de transport.
- Le transport en commun apparait avec un total de 38% des réponses à Annaba, dont 28% de la population utilisent un deuxième mode de déplacement (Figure N°14), à El Bouni les réponses étaient de 29% pour le transport commun plus 14% qui marchent comme une deuxième option (Figure N°15).
- 40% de la population d'El Hadjar, ainsi que 31% de la population de Sidi Amar utilisent le transport en commun (Figures N° 16 et 17).

**Figure N°14 :répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à Annaba.**

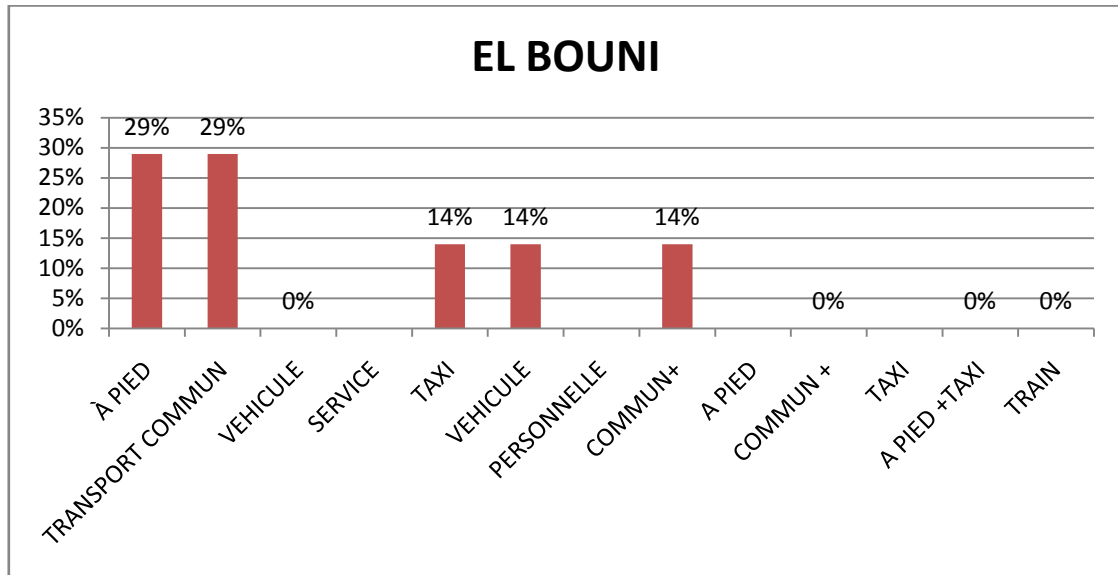


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

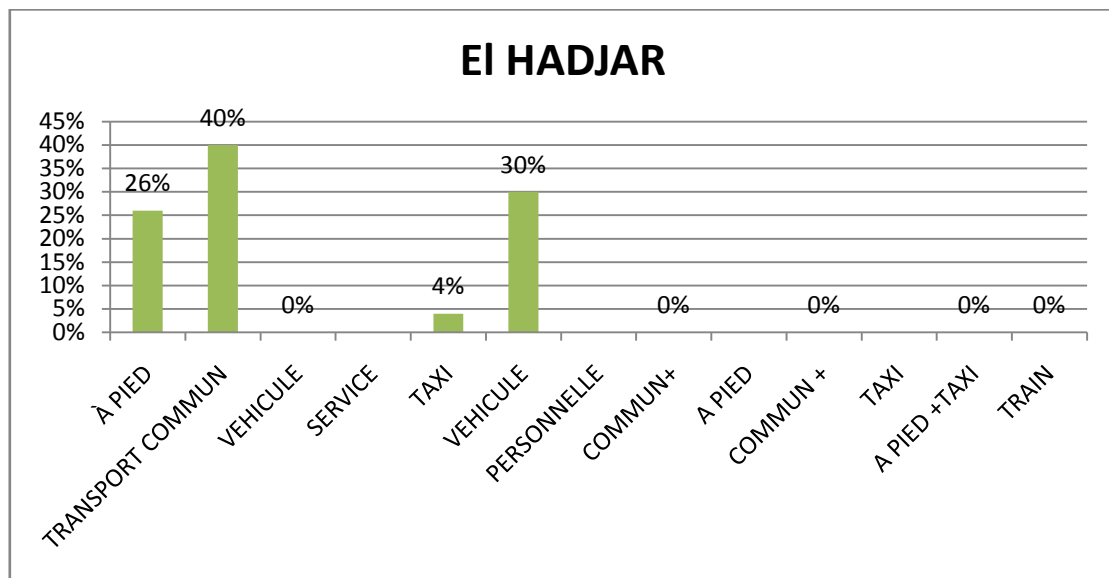
### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

Figure N°15 :répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à El Bouni.



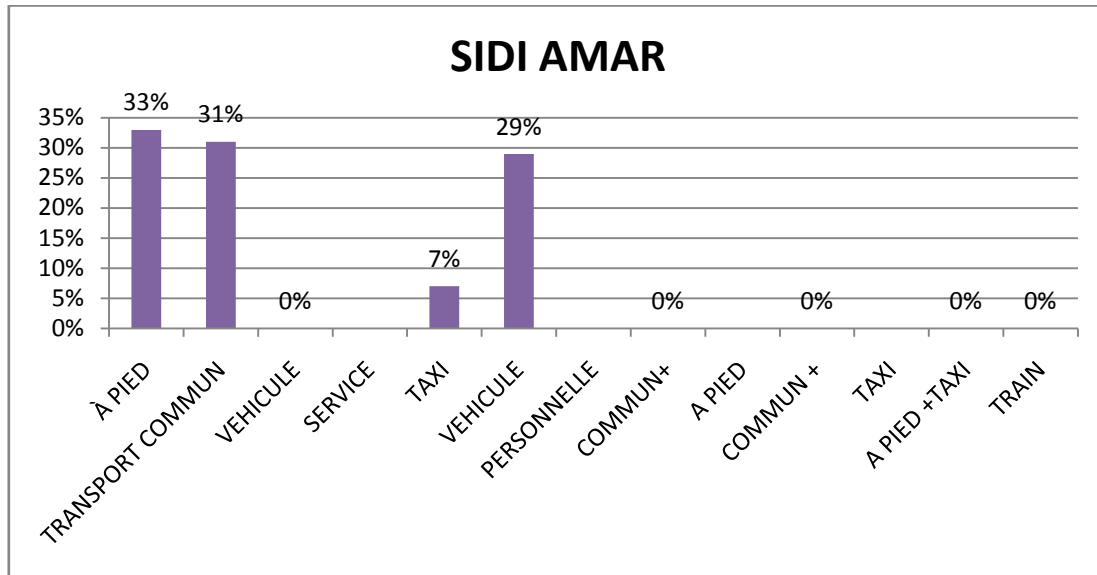
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

Figure N°16 :répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à El Hadjar.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°17 :répartition de la population de l'enquête selon modes des déplacements à sidi Amar.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## 2.2.Moyens des déplacements :

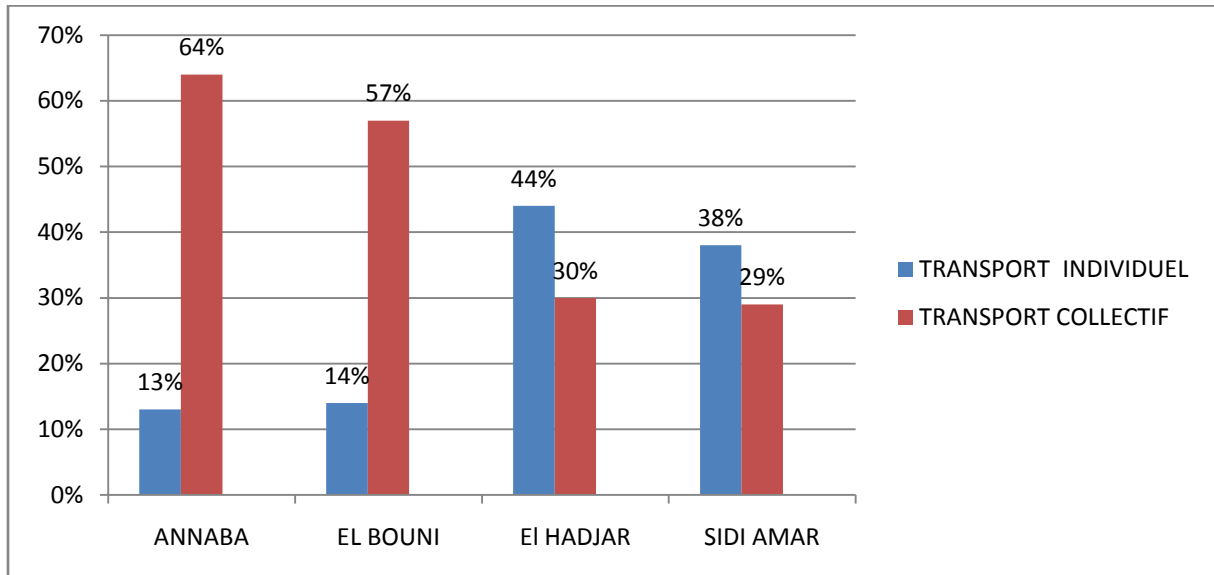
- En éliminant la population qui marchent à pied ont essayé de savoir le moyen de transport le plus utilisé par notre population (Tableau N°18, Figure N°18)
- Les bus transport collectifs est les modes le plus utilisées, dû à la quantité de l'offre de transport en commun au sein du grand Annabi.

**Tableau N°18 : répartition de la population de l'enquête selon moyens des déplacements.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
TRANSPORT INDIVIDUEL(%)	13	14	44	38
TRANSPORT COLLECTIF(%)	64	57	30	29

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N° 18 :répartition de la population de l'enquête selon moyens des déplacements.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### **2.3.Les moyens de déplacements selon l'aspectécologique :**

- On a essayé de figurer si les populations enquêtéesutilisent des moyenspolluants ou écologiques, en utilisant les résultats précédents.
- Une moyenne de 72% de la population ont utilisé des modes dits polluant, comme le transport en commun et le véhicule personnelle, ainsi que les 28% qui restent soit marchent à pied ou utilisent les bicyclettes (Tableau N°19, Figure N°19).

### **2.4.Qualité des moyens de déplacements :**

- 76% des enquêtés à Annaba, 48% à El Bouni, 70% à Hadjar et 33% à Sidi Amar ont jugé leur mode transport comme un mode modeste, ainsi que seul pour la population d'El Bouni (43% des réponses) le mode de transport était classécomme mauvaise (Tableau N°20, Figure N°20).

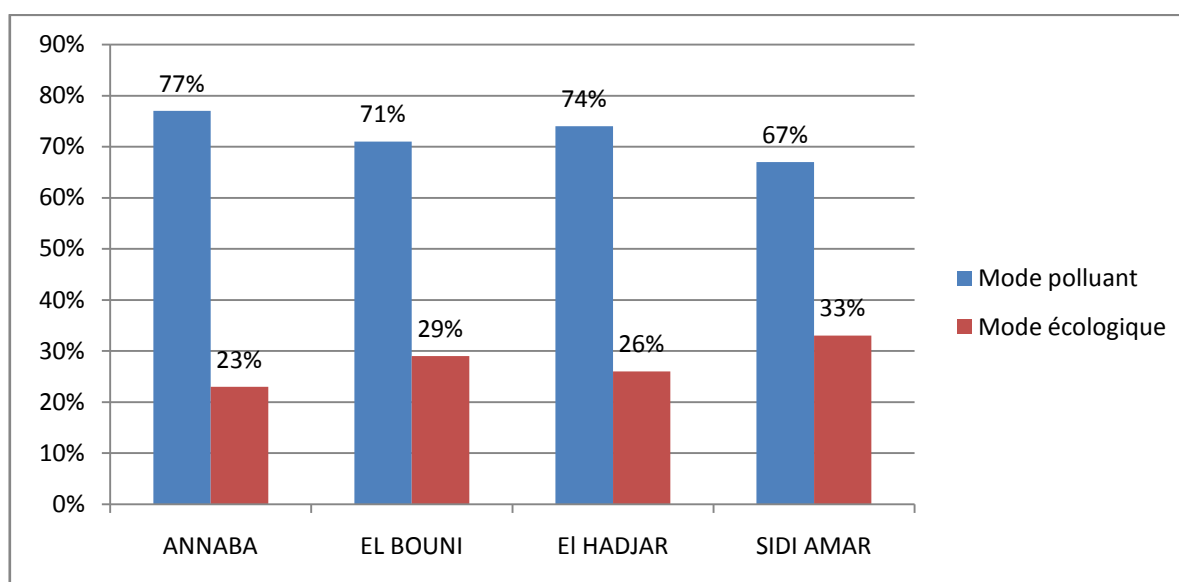
- Seulement une moyenne de 15% de la population à classé le mode de transport dans la classe de luxe. Ce qui est dû à plusieurs facteurs, comme le phénomène de La surpopulation dans les moyens de transports en commun ainsi que l'encombrement, et les moyens de transports anciens.

**Tableau N°19 : répartition des moyens de déplacements selon l'aspect écologique.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
Mode polluant(%)	77	71	74	67
Mode écologique(%)	23	29	26	33

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°19 :répartition des moyens de déplacements selon l'aspect écologique.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

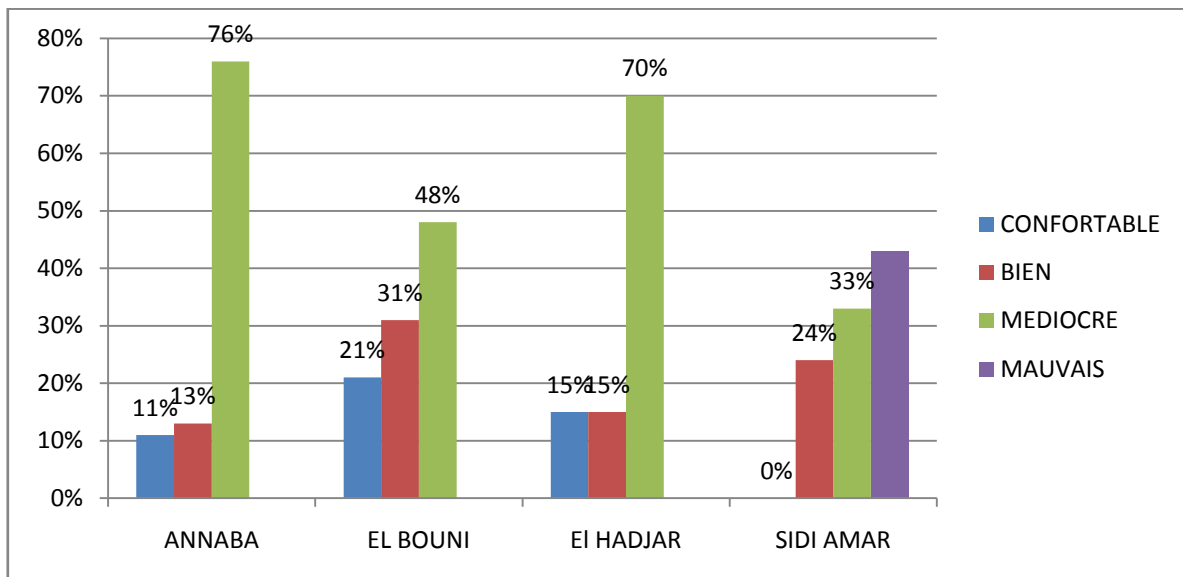
### Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

**Tableau N°20 : répartition de la population de l'enquête selon qualité des moyens des déplacements.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
CONFORTABLE(%)	11	21	15	00
BIEN(%)	13	31	15	24
MODESTE(%)	76	48	70	33
MAUVAIS(%)	00	00	00	43

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°20 : répartition de la population de l'enquête selon qualité des moyens des déplacements.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### 2.5.Changement des moyens de déplacements :

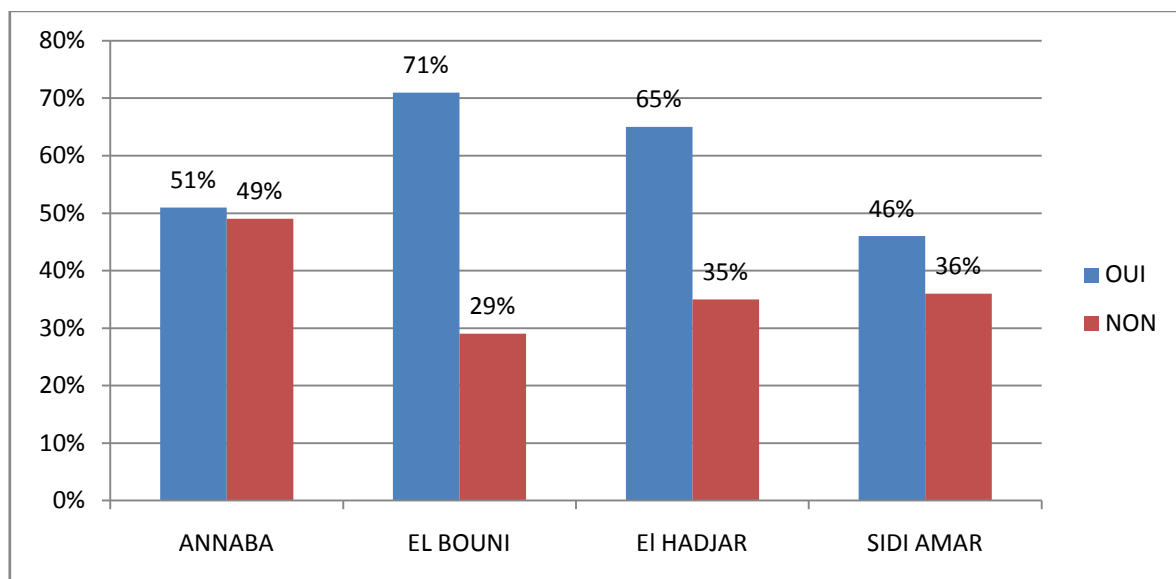
- 71% de la population interrogées d'El Bouni ont l'envie de changer les moyens de déplacements qu'ils utilisent, ainsi que 51% de la population d'Annaba, 65% de la population d'El Hadjar et 46% de la population de Sidi Amar (Tableau N°21, Figure N°21).

**Tableau N°21 :avis sur changement de moyens de déplacements.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
OUI(%)	51	71	65	46
NON(%)	49	29	35	36

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°21:avis sur changement de moyens de déplacements**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **2.6.Motifs Changement des moyens de déplacements :**

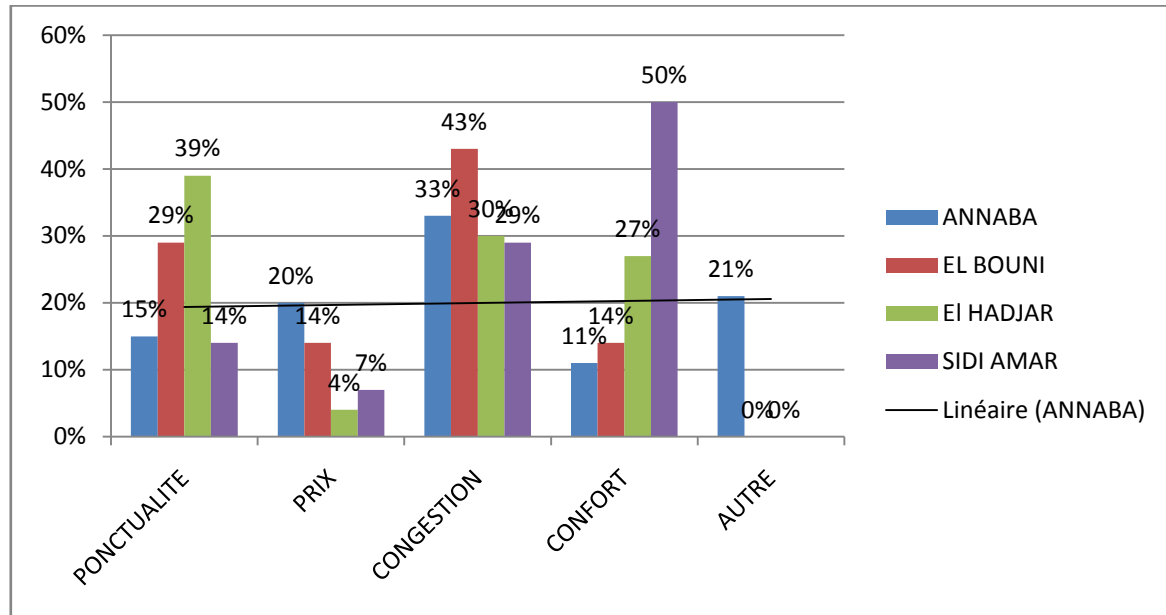
- Les motifs principaux selon lequel la population de l'enquête juge l'utilité de changer le moyen de transport se varient entre aspects socio-spatiaux (confort et congestion), aspects économique et aspects temporelle (Tableau N°22, Figure N°22).

**Tableau N°22: répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements.**

DESIGNATION	ANNABA	EL BOUNI	EI HADJAR	SIDI AMAR
PONCTUALITE(%)	15	29	39	14
PRIX(%)	20	14	04	07
CONGESTION(%)	33	43	30	29
CONFORT(%)	11	14%	27	50
AUTRE(%)	21	00	00	00

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

Figure N°22:répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### 3. Les espaces Fréquentés par la pratique de Mobilité :

- En se basant sur les résultats de notre enquête effectuée sur le territoire du Grand Annaba, on a essayé de cerner, les espaces fréquentés par la population du grand Annabi, pendant leurs pratiques des déplacements quotidiens domicile/travail ou étude.
- Pour cela on a essayé d'étudier les réponses de la population de chaque secteur de notre territoire d'étude.

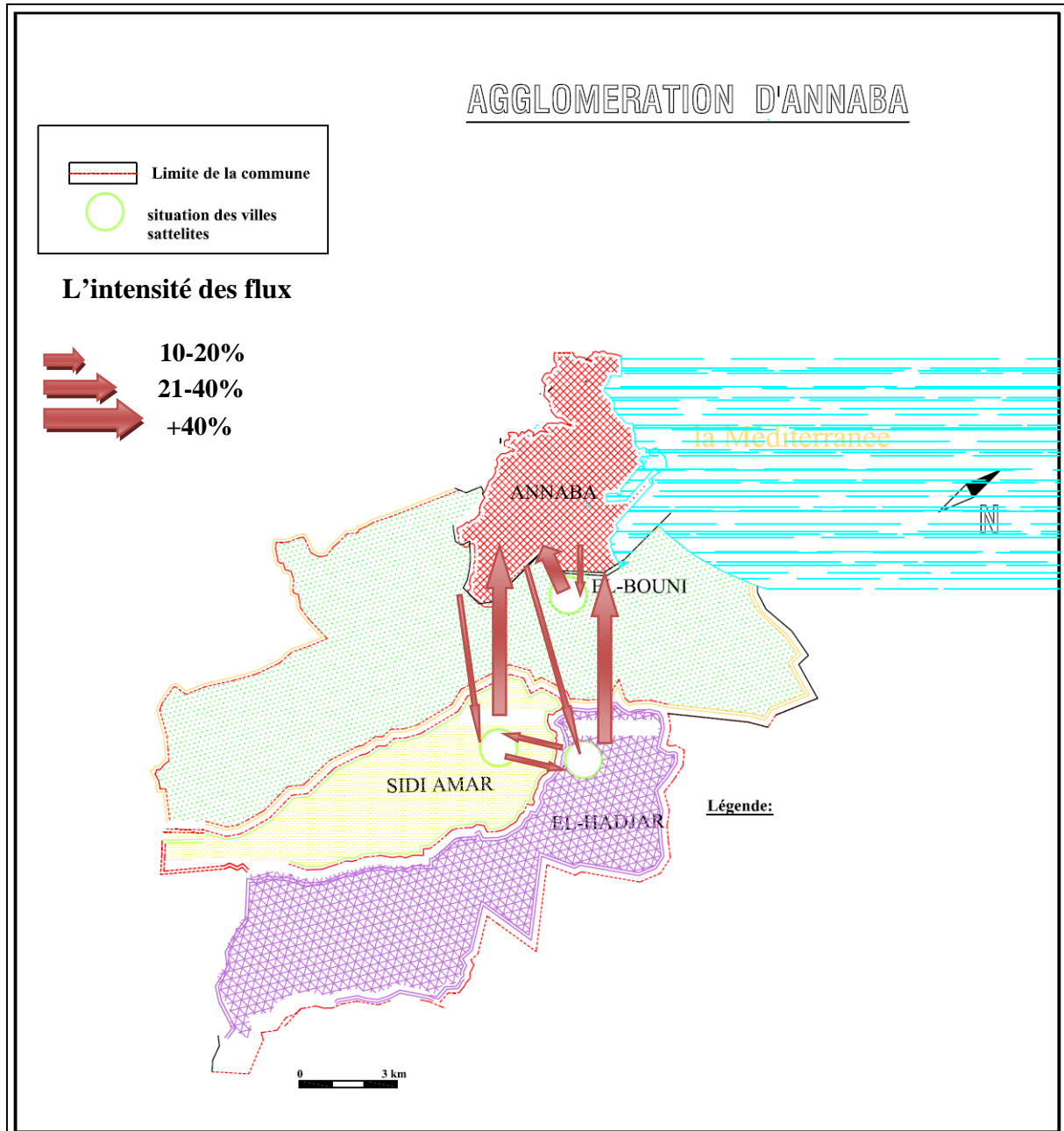
#### 3.1. Espace pratiqué par la population d'Annaba :

- 27% de la population interrogée ont répondu qu'ils pratiquent la mobilité au niveau du secteur I du périmètre de l'étude, cela peut s'expliquer par l'attractivité de ce secteur qui représente le centre-ville d'Annaba, par les offres d'emploi, ainsi que les établissements éducatifs et universitaires.

# La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

## Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

Carte N°09 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués par la mobilité pendulaire à l'échelle du grand Annaba.



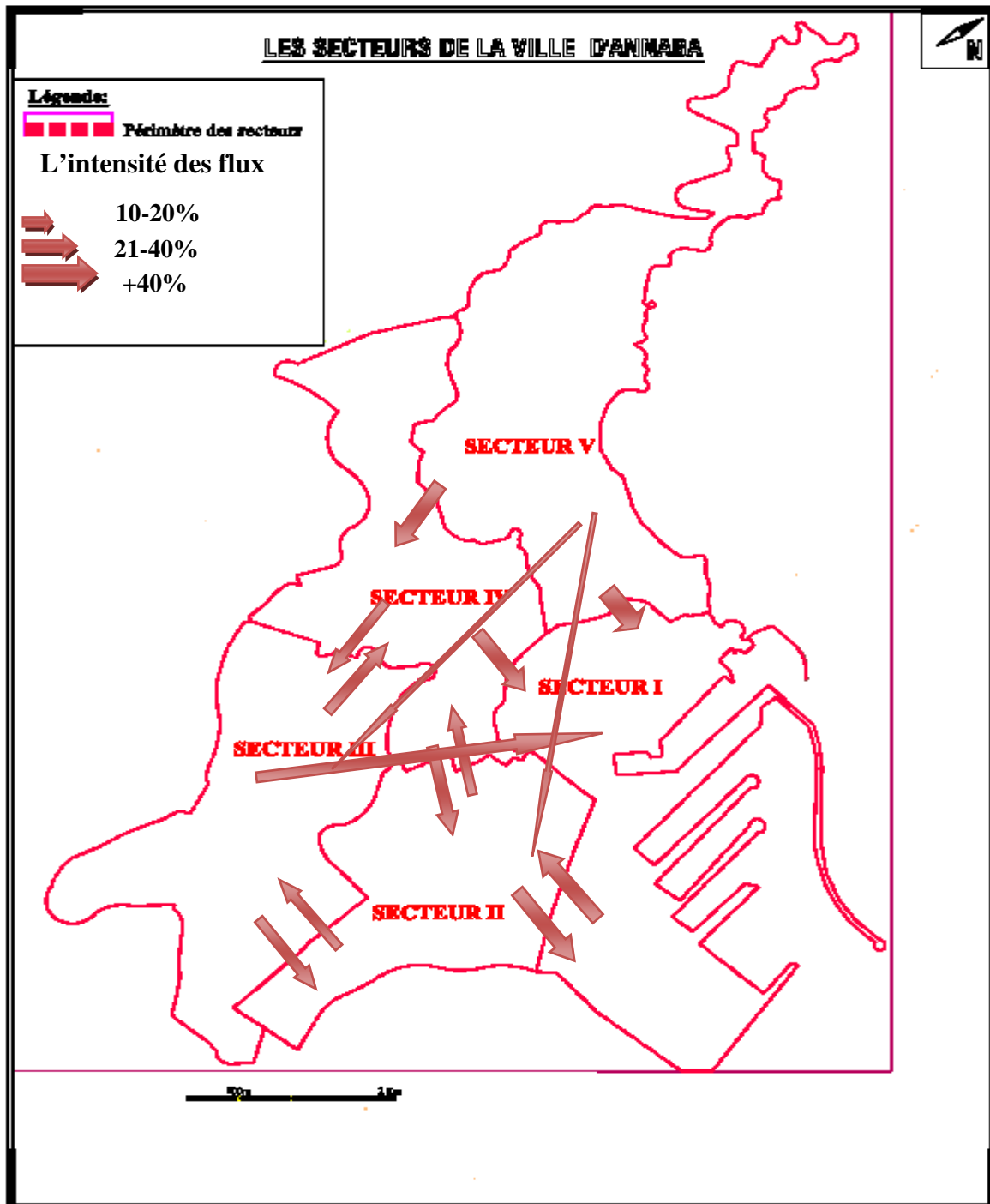
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

# La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba

## Troisième Partie : le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire

### Chapitre VI : la pratique de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba

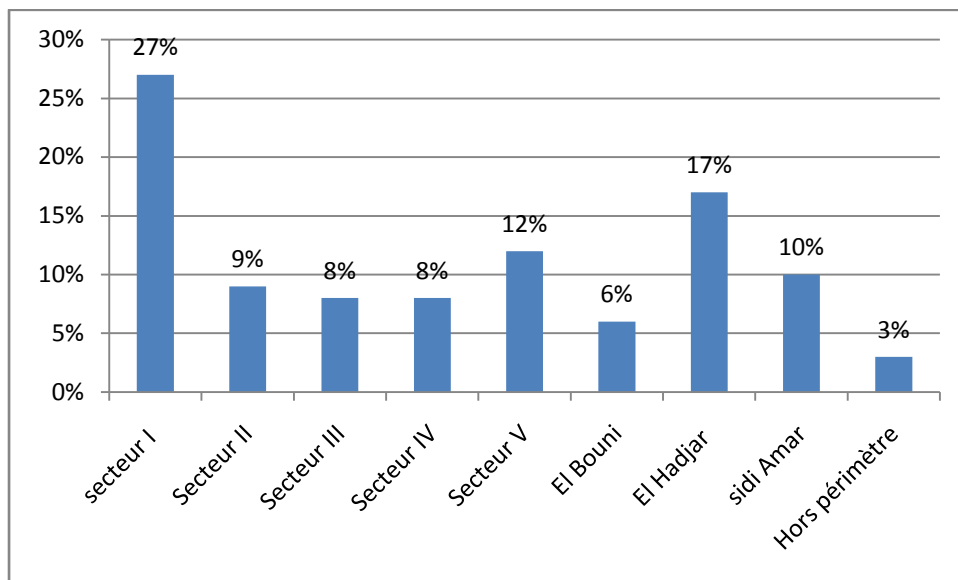
Carte N°10 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués par la mobilité pendulaire à l'échelle de la ville d'Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

- 17% des réponses ont indiqué que El Hadjar est le lieu de leur travail ou bien de leurs études, cela dû à la zone industriel d'El Hadjar, ainsi que les équipements et les établissements qu'il possède (Figure N°23) .

**Figure N°23 : les secteurs pratiqués par la mobilité pendulaire.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## 4. Les temporalités de la Mobilité :

### 4.1 Horaire départ / arrivé entre domicile /travail (étude) :

- On a essayé de cerner les horaires, de la journée pendant lequel les pratiquant de la mobilité, quittent leurs domiciles, et les horaires qu'ils arrivent à leurs travail et l'inverse (Tableau N°23).

**Tableau N°23: répartition de la population de l'enquête selon qualité des modes des déplacements.**

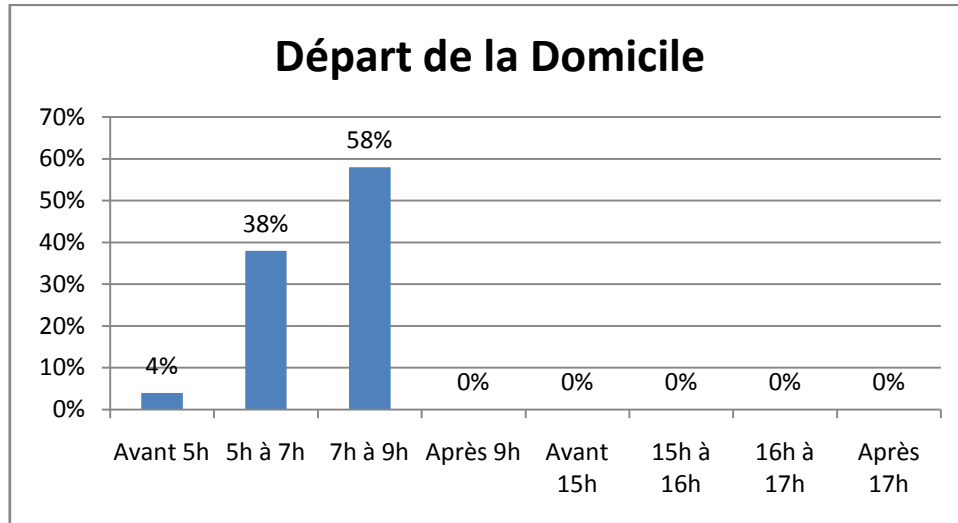
DESIGNATION	Avant 5h	5h à 7h	7h à 9h	Après 9h	Avant 15h	15h à 16h	16h à 17h	Après 17h
Départ du domicile(%)	4	38	58	00	00	00	00	00
Arrivé travail/étude(%)	00	17	75	8	00	00	00	00
Départ travail /étude(%)	00	00	00	00	11	23	49	17
Arrivé domicile(%)	00%	00	00	00	10	13	30	47

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 58% de la population interrogée quitte leurs domiciles pour effectuer leurs déplacements quotidiens au travail/étude entre 7h et 9h du matin, tandis que 38% de la population départ au travail entre 5h et 7h du matin (Figure N°24).
- 75% des personnes enquêtées arrivent au travail entre 7h et 9h du matin, tandis que 17% arrivent entre 5h et 7h du matin (Figure N°25).
- Afin d'être ponctuelles et d'éviter l'embouteillage, ainsi que les flux des déplacements temporaires, la majorité de la population d'étude décide d'aller au travail le plus tôt possible, cette décision personnelle

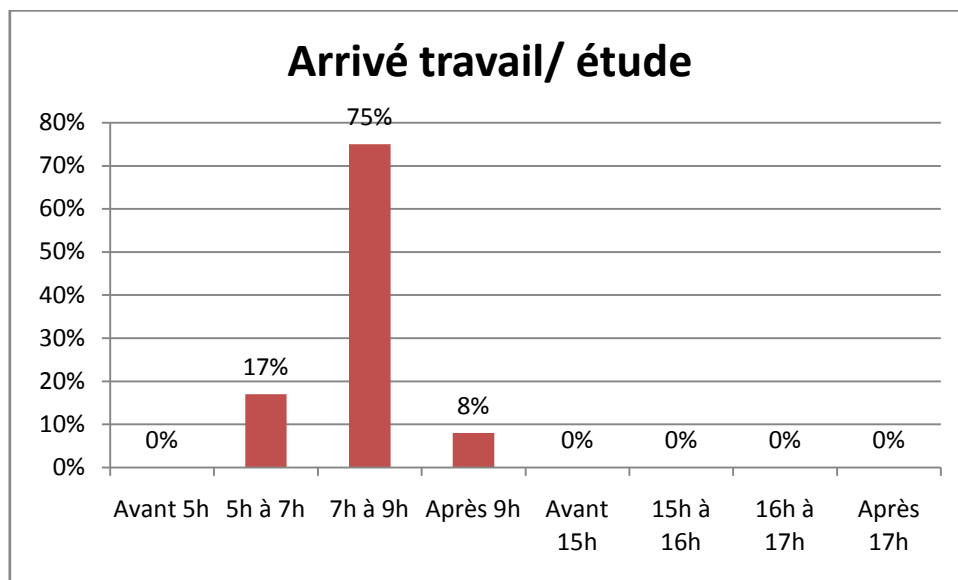
prise par un individu, qui est en train de construire sa stratégie propre, impacte sur les flux des déplacements, quotidienne

**Figure N°24 : Horaires de départ du domicile.**



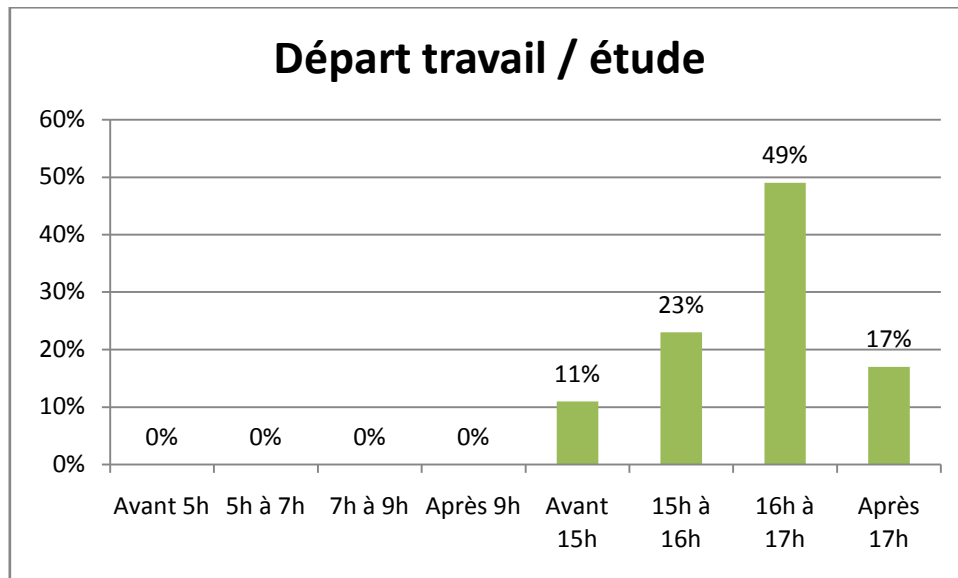
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°25 : Horaires Arrivée Travail/ étude.**



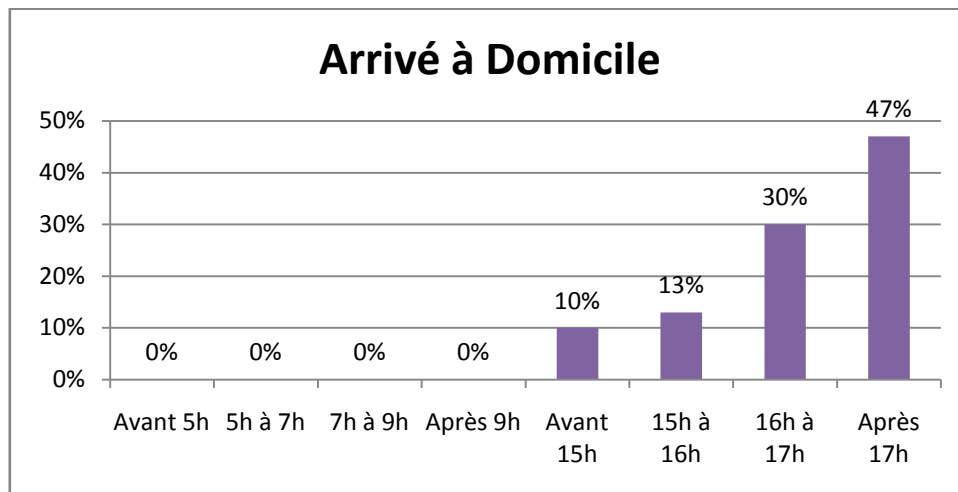
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°26 : Horaires de départ du travail/ étude.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°27 : Horaires de départ du domicile.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### 4.2. Durée de la navette :

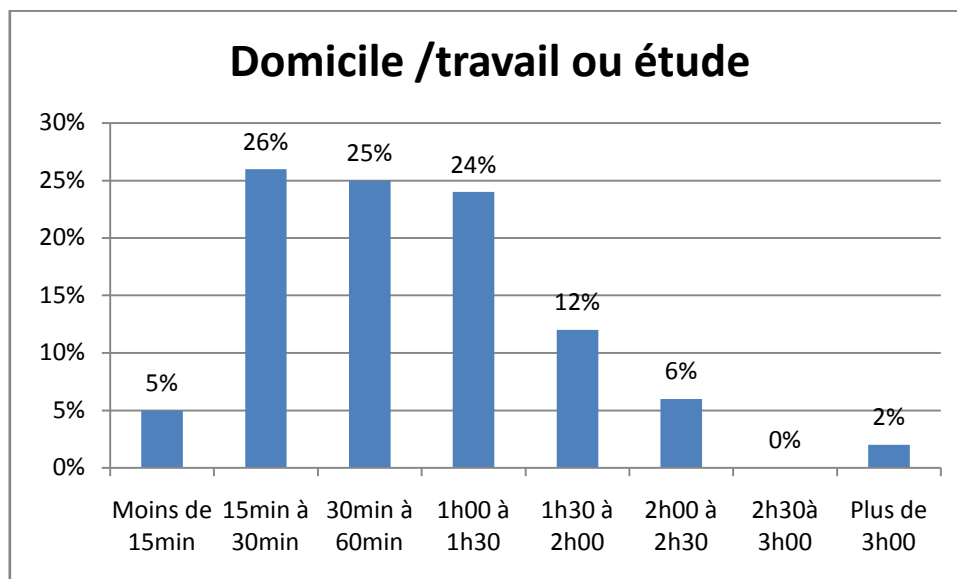
- Plus de 75% des réponses ont indiqué que la durée de la navette est entre 30min et 1h30.

**Tableau N°24 : la répartition par durée de la navette, Matin/ Soir.**

DESIGNATION	Moins de 15min	15min à 30min	30min à 60min	1h00 à 1h30	1h30 à 2h00	2h00 à 2h30	2h30à 3h00	Plus de 3h00
Départ du domicile (%)	05	26	25	24	12	06	00	02
Arrivé travail/ étude (%)	09	24	22	37	08	00	00	00

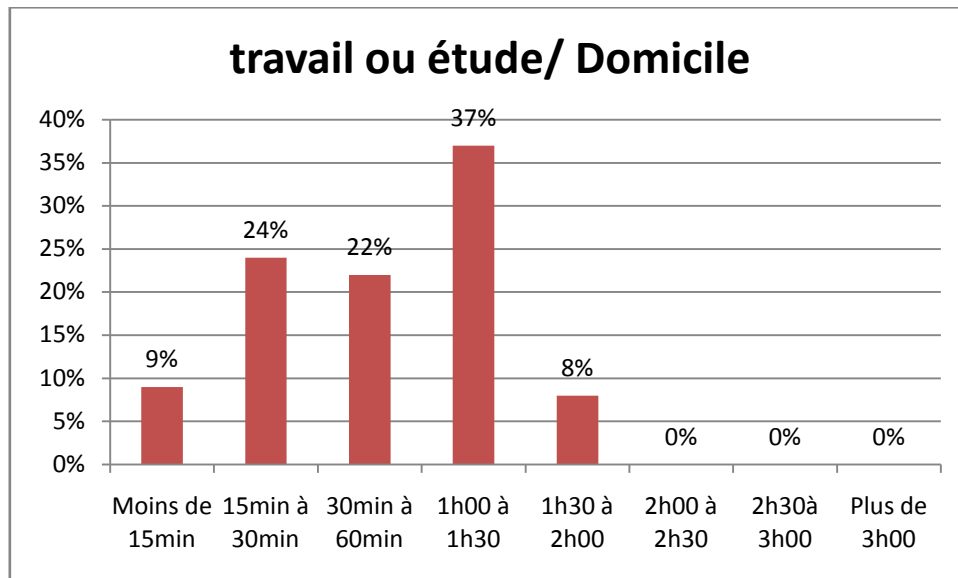
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**Figure N°28 : la répartition par durée de la navette, le Matin.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

Figure N°29 : Figure N°28 : la répartition par durée de la navette, le soir.

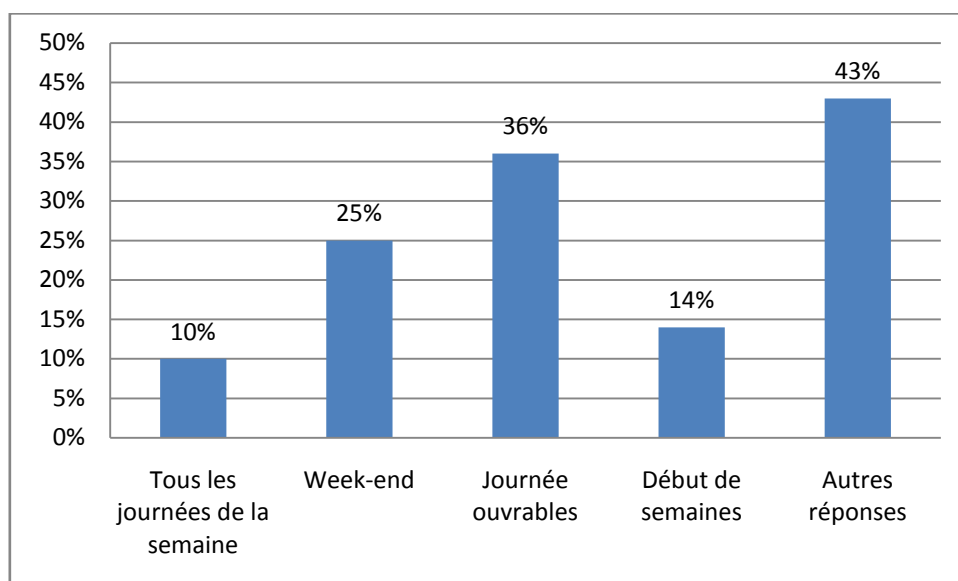


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

#### 4.3. Journée de l'embouteillage :

- 36% de la population de l'enquête ont répondu que les journées ouvrables sont les journées qui connaissent les problèmes de congestion de la circulation.

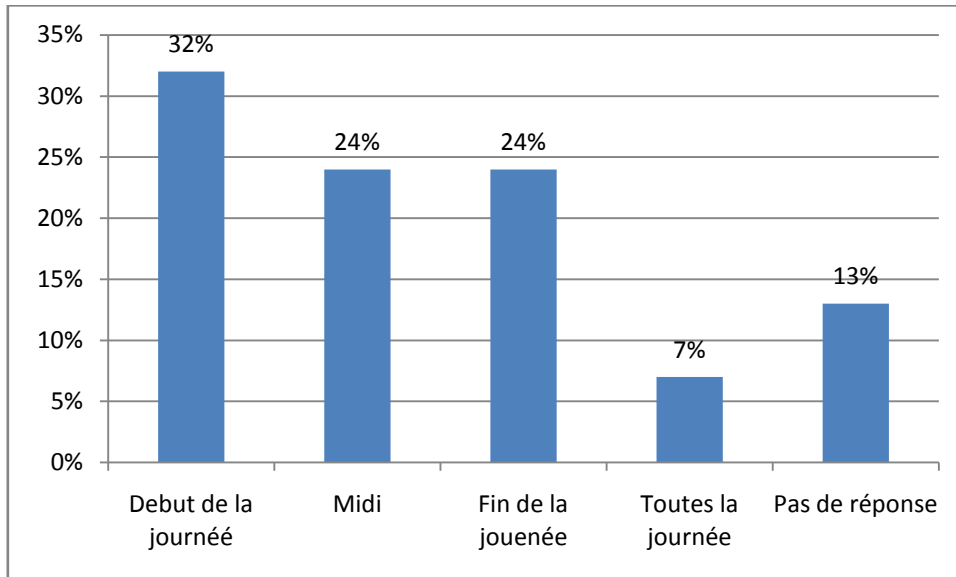
Figure N°30 : les journées de la semaine ou les problèmes de l'embouteillage.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

#### **4.4. Horaires de l'embouteillage :**

**Figure N°31 : répartition embouteillage par Horaire de la journée.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **Conclusion :**

Dans le présent chapitre on a essayé d'étudier les habitudes ainsi que les différents pratiques de l'espace Annabi, menés par les utilisateurs de ce dernier pour transformer leurs stratégies personnelles on déplacements effectifs qui ont des effets socio-spatiaux.

Après avoir une certaine compréhension de la pratique de la mobilité ainsi que les flux du grand Annaba, on va essayer dans le prochain chapitre d'analyser les espaces habités par les pratiquant de l'espace Annabi, et maitre une liaison entre la mobilité dans l'espace et la réalité socio-spatiale de ces derniers.

## **Chapitre VII :les effets socio-spatiaux de la mobilité pendulaire au sein du grand Annaba.**

### **Introduction :**

Les stratégies personnelles de l'individu peuvent avoir des impacts sur l'espace ainsi que sur l'individu lui-même, cette interrelation qui fait une liaison entre l'individu et son espace. Dans le chapitre précédent on a étudié la nature de la mobilité pendulaire dans l'espace Annabi.

Dans le présent chapitre on va essayer d'étudier, les effets de cette mobilité sur l'individu lui-même ainsi que sur son espace, en analysant les liens formés entre la population de notre présente étude et son espace.

Pour une meilleure analyse de la population dans son contexte socio-spatial, on va classer les effets sur l'individu comme : des effets qu'effectuent ces liens avec son espace, on a les appelé (effets de lieu), la deuxième catégorie est celle des effets qu'effectuent ces liens sociaux (effet de société).

### **1. Les liens fonctionnelles individu/espace (les effets de lieu) :**

L'analyse des réponses relatives aux liens fonctionnels des personnes enquêtées, et leurs espaces, va respecter la hiérarchisation de l'échelle du quartier, à l'échelle du grand Annaba.

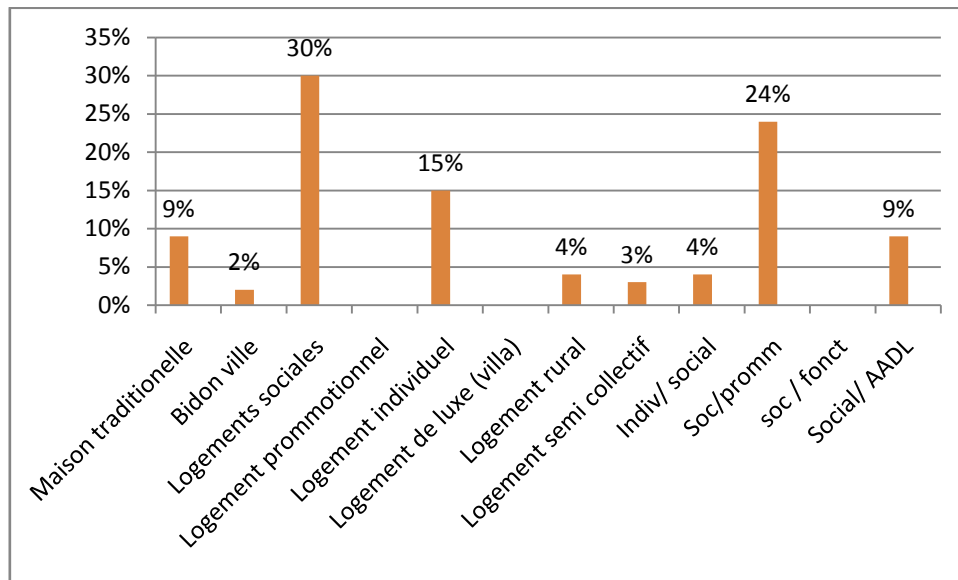
#### **1.1. Typologie de logements : domination du logement collectif.**

- L'analyse de la typologie de logement à l'échelle du quartier, peut nous offrir une vue sur le contexte socio-spatial vécu par la population de l'étude en cours.
- Le logement collectif est le type le dominant avec la réponse de 30% de la population interrogée, que leurs quartiers contiennent des logements sociaux,

ainsi que la réponse de 24% des personnes enquêtées que le social et le promotionnel sont les types les plus dominant au sein de leurs quartiers et 09% qui ont répondu par le social et le AADL (Figure N° 32).

- Le logement individuel était en deuxième classe avec un ensemble de 19% des réponses.
- Lamaison traditionnel (maison à patio) était en troisième place, avec 09% des réponses, ce type de logement forme les tissus urbains des noyaux de la ville d'Annaba (la vieille ville, la colonne...etc.), ainsi que le centre d'El Hadjar

Figure N°32 : typologie de logement.



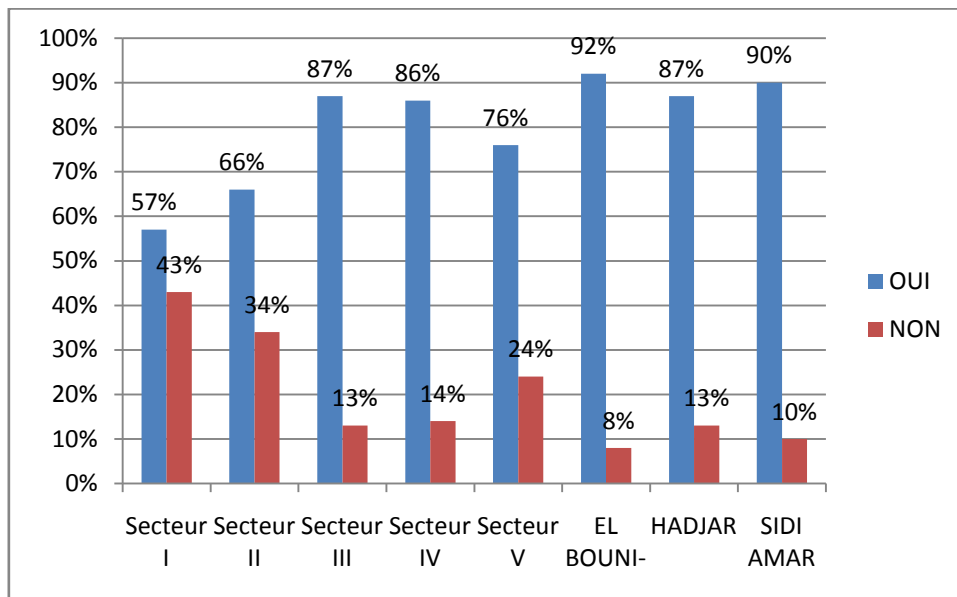
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Cette variété au niveau, nous assure une certaine mixité de la population interrogée, afin d'avoir des résultats aussi significatifs.

## 1.2. L'accessibilité aux infrastructures de transport public : transport en commun accessible au niveau du quartier.

- En faisant la navette, la population de la présente enquête, pratique différents espaces, dont le point de départ est le quartier ; on a essayé de savoir si le quartier possède des arrêts pour le transport en commun.

Figure N°33 : disponibilité d'infrastructure de transport public.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Une moyenne de 80% de la population interrogées ont répondu que leurs quartiers possèdent des infrastructures de transport public, à savoir : arrêts des bus, gare routière, gare ferroviaire...etc. tandis que 20% ont déclaré qu'ils se déplacent vers des quartiers voisins pour accéder au transport public.
- Les pourcentages les plus élevés étaient au niveau d'El Bouni, Sidi Amar et El Hadjar avec 92%, 90% et 87% des réponses, indiquant que le transport en commun est accessible au niveau de leurs quartiers, cela est due à la composition urbaine de ces villes qui assure que les trajectoires des lignes de transport peuvent couvrir une majorité de leurs quartiers (Figure N° 33).
- Les pourcentages les plus bas des réponses positives, étaient celles de la population habitant le Secteur I, et le Secteur II de l'aire de l'étude, avec 57% et

66% des réponses, car les trajets de transport en commun au niveau de ces secteurs ne couvrent pas quelques quartiers comme la vieille ville au niveau du secteur I, où les habitants doivent se déplacer vers l'avant-port, la gare routière d'El Hatab ou bien celle du champ de mars, pour avoir un accès au transport en commun, sachant que ces quartiers sont accessibles par les Taxi.

### **1.3.L'accessibilité au commerce : échelle du quartier, échelle du secteur, échelle de la ville et échelle du grand Annaba.**

- On a essayé de répartir les réponses selon les secteurs de l'étude pour qu'on puisse analyser l'accessibilité de la population de notre étude aux différents types de commerce (commerces de base, commerce secondaire...etc.)
- Selon les réponses des personnes enquêtées à travers les quatre villes du grand Annaba, on a constaté l'indépendance de la ville d'Annaba, en matière de commerce, néanmoins les villes d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar connaissent une certaine dépendance à la ville d'Annaba d'un côté et une dépendance réciproque avec les autres villes d'un autre côté, à cet effet on a analysé les réponses de la population habitée à la ville d'Annaba, par secteur, et les réponses de la population habitée à El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar par ville.

#### **□ Secteur I : un secteur indépendant.**

- 29% de la population enquêtée ont répondu que leurs quartiers disposent du commerce de première nécessité (Alimentation générale), 72% des personnes enquêtées achètent leurs légumes et fruits au niveau du quartier, 35% ainsi que 18% de la population font l'achat des vêtements et meubles à l'échelle du quartier ; Tandis que les réponses de la population restante ont indiqué que ces types de commerce sont accessibles au niveau du secteur (Tableau N°25).

**« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »**

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

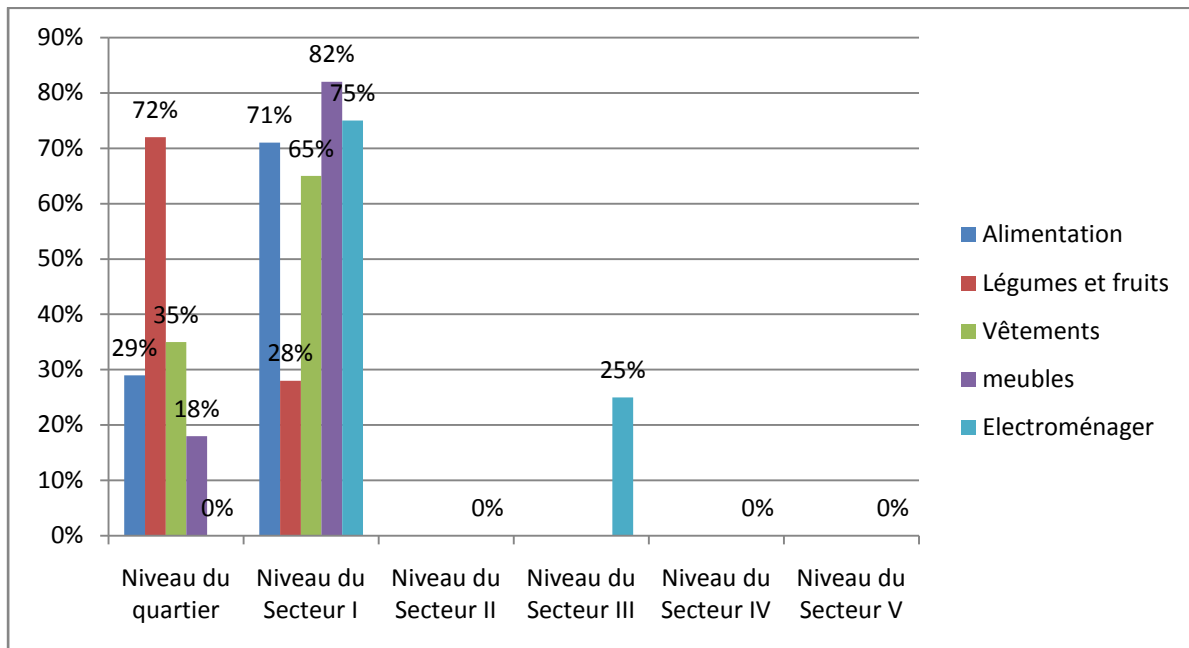
**Tableau N°25 :accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur I).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	meubles	Electroménager
Niveau du quartier (%)	29	72	35	18	00
Niveau du Secteur I(%)	71	28	65	82	75
Niveau du Secteur II(%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur III (%)	00	00	00	00	25
Niveau du Secteur IV (%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur V(%)	00	00	00	00	00

- Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 25% de la population se déplacent hors du secteur pour l'achat des électroménagers(Figure N°34).

**Figure N°34:accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur I).**



- Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Le secteur I de la présente étude, qui représente le noyau central de la ville d'Annaba, connaît une certaine indépendance, en matière d'accessibilité au commerce, cette indépendance est due à la présence de la domination du commerce par rapport aux autres activités dans ce secteurs (marché El Hatab, la

rue gambita...etc.), son oublier l'impact important de la commerce informelle (le marché informel connu par Rahbet Ezzeraa, le marché connu par El Mersis...etc.).

**❑ Secteur II : accessibilité au niveau du secteur et dépendance au noyau central.**

- La totalité des personne enquêtées au niveau du secteur II, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale à l'échelle du quartier (Tableau N°26) ;
- 33% de la population ont répondu que le commerce des légumes et fruits est accessible au niveau du quartier tandis que 67% de la population ont répondu qu'ils se déplacent au niveau du secteur pour faire ce type d'achat.

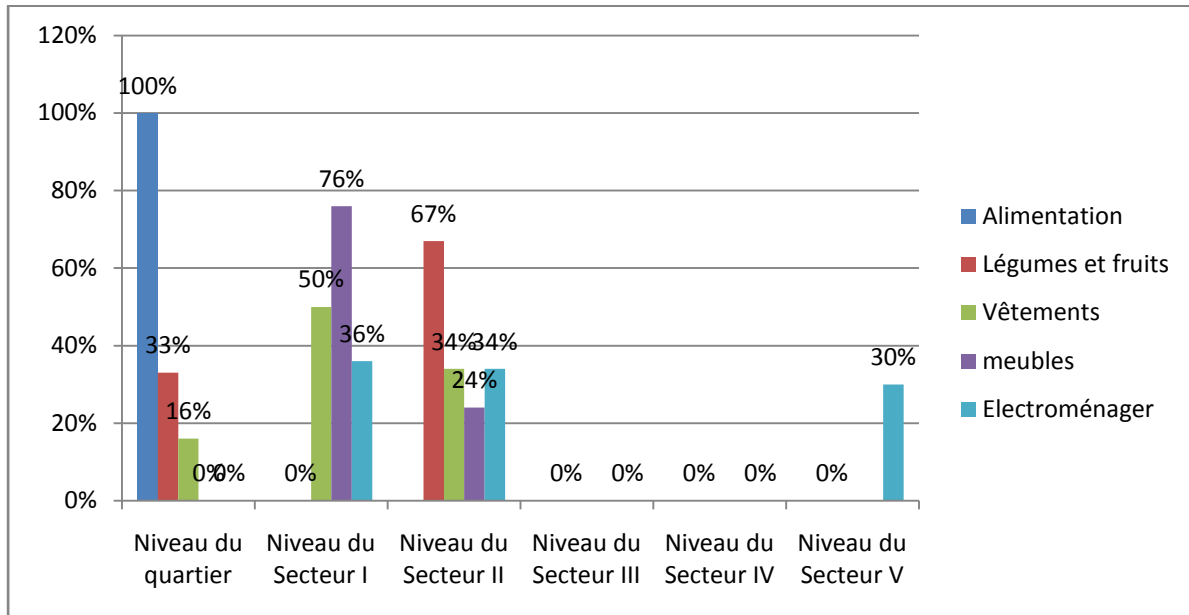
**Tableau N°26 :accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur II).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	Meubles	Electroménager
Niveau du quartier(%)	100	33	16	00	00
Niveau du Secteur I(%)	00	00	50	76	33
Niveau du Secteur II(%)	00	77	34	24	30
Niveau du Secteur III (%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur IV (%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur V(%)	00	00	00	00	34

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 16% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des vêtements au niveau du quartier, 50% font leurs achats au niveau du secteur, tandis que 34% se déplacent vers le secteur I, pour accéder à ce type de commerce (Figure N°35).

**Figure N°35 : accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur II)**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 24% et 36% de la population se déplacent au niveau du secteur pour l'achat des meubles et des produits électroménagers, cependant 67% et 34% font les achats de ces deux derniers types de produit au niveau du secteur I.
- Le secteur II, qui représente un secteur de la couronne périphérique, connaît certain équilibre dans la répartition des commerces, néanmoins, sa population reste dépendante au noyau central de la ville d'Annaba.

**□ Secteur III : une indépendance de la couronne périurbaine.**

- 100% des personnes enquêtées au niveau du secteur II, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale, ainsi que les légumes et fruit à l'échelle du quartier (Tableau N°27) ;

**« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »**

**Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »**

**Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »**

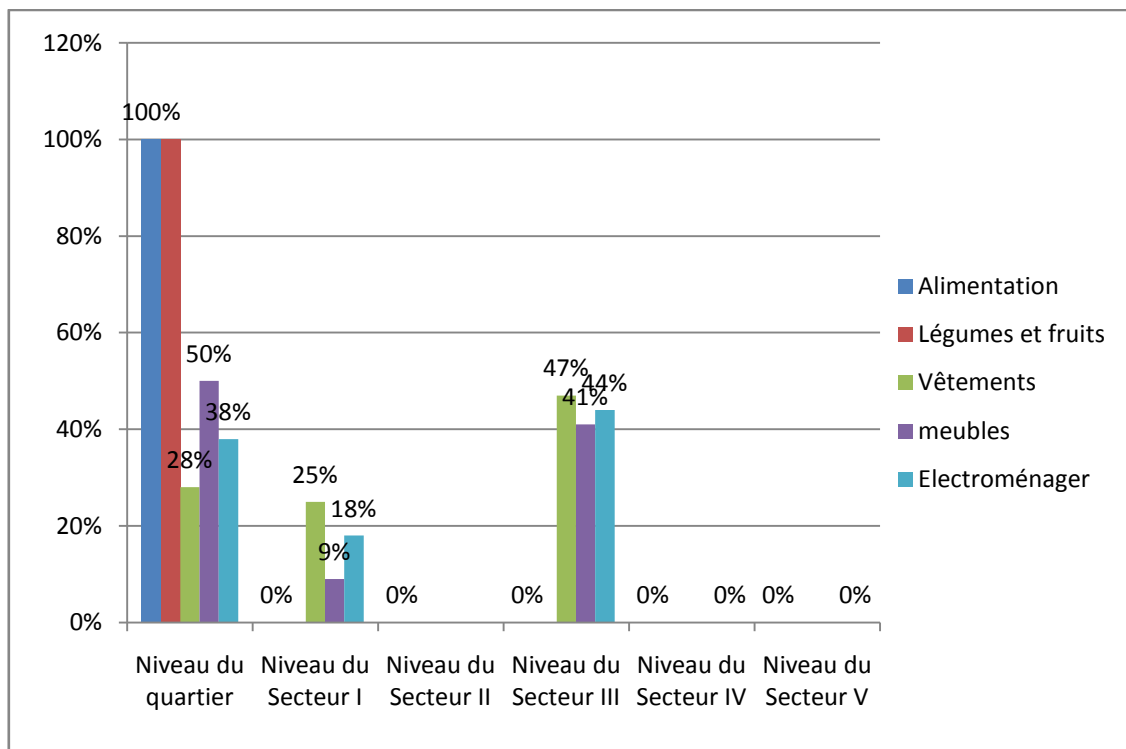
**Tableau N°27 :accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur III).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	meubles	Electroménager
Niveau du quartier(%)	100	100	28	50	38
Niveau du Secteur I(%)	00	00	25	09	18
Niveau du Secteur II(%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur III (%)	00	00	47	41	44
Niveau du Secteur IV (%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur V(%)	00	00	00	00	00

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 50%, 38% et 28% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des meubles, produits électroménagers et vêtements au niveau du quartier, tandis que 41%,44% et 47% font leurs achats au niveau du secteur, (Figure N°36).

**Figure N°36: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur III).**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 25% ,18% et 09% de la population se déplacent au niveau du secteur I pour l'achat des vêtements, électroménagers et meubles.

- Le secteur III, qui représente un secteur de la couronne périurbaine, connaît certain équilibre ainsi d'une indépendance dans la répartition des commerces, néanmoins sa population fait des déplacements centripètes pour la satisfaction de ces besoins.

#### ❑ Secteur IV :

- 100% des personnes enquêtées au niveau du secteur II, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale, ainsi que les légumes et fruit à l'échelle du quartier (Tableau N°28) ;

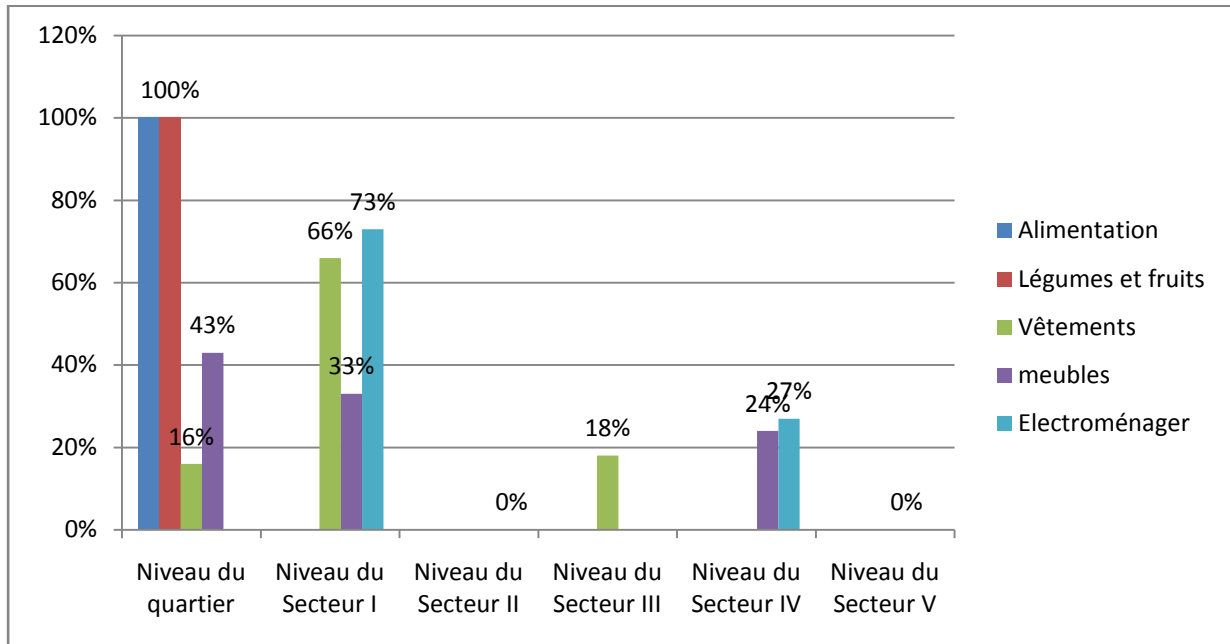
**Tableau N°28 :accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur IV).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	Meubles	Electroménager
Niveau du quartier(%)	100	100	16	43	00
Niveau du Secteur I(%)	00	00	66	33	73
Niveau du Secteur II(%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur III (%)	00	00	18	00	00
Niveau du Secteur IV (%)	00	00	00	24	27
Niveau du Secteur V %)	00	00	00	00	00

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 43% et 16% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des meubles et vêtements au niveau du quartier, tandis que 24% et 27% font leurs achats des meubles et des électroménagers au niveau du secteur, (Figure N°37).

Figure N°37 : accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur IV).



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 73% ,66% et33% de la population se déplacent au niveau du secteur I pour l'achat des électroménagers, vêtements et meubles.
- Le secteur IV, qui représente un secteur de la couronne périphérique, connaît certain équilibre dans la répartition des commerces, néanmoins, sa population reste dépendante au noyau central de la ville d'Annaba.

**❑ Secteur V : accessibilité au niveau du secteur et dépendance centripète.**

- La totalité des personnes enquêtées au niveau du secteur II, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale à l'échelle du quartier (Tableau N°29) ;
- 40% de la population ont répondu que le commerce des légumes et fruits est accessible au niveau du quartier tandis que 60% de la population ont répondu qu'ils se déplacent au niveau du secteur pour faire ce type d'achat.

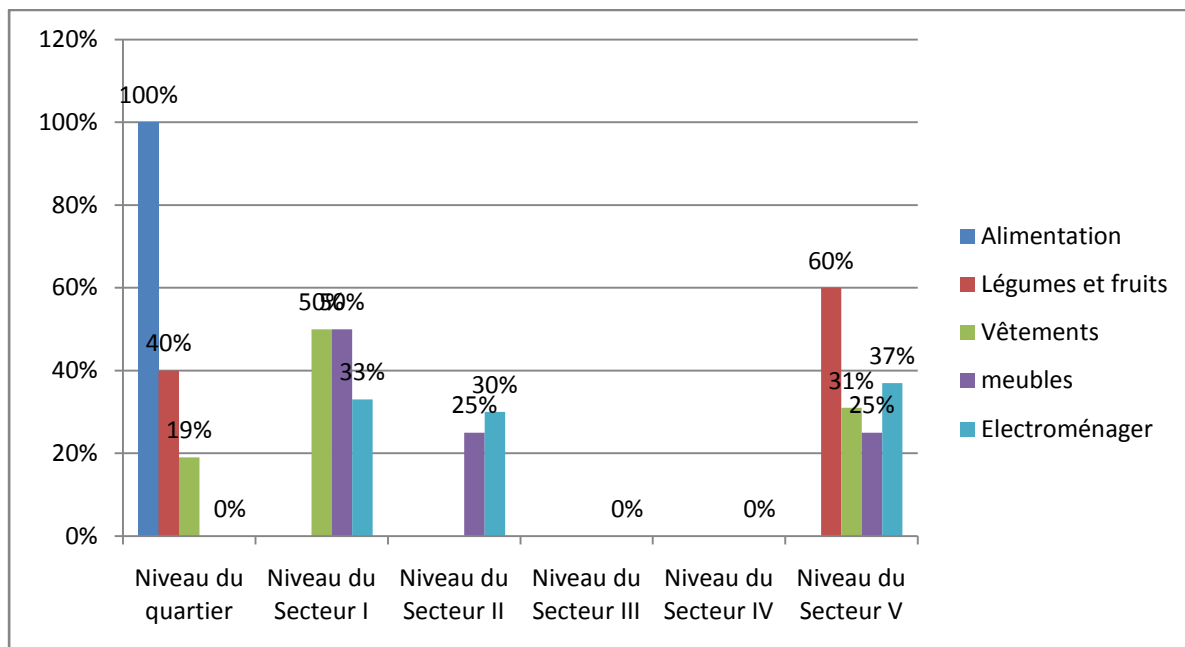
**Tableau N°29: accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur V).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	Meubles	Electroménager
Niveau du quartier(%)	100	40	19	00	00
Niveau du Secteur I(%)	00	00	50	50	33
Niveau du Secteur II(%)	00	00	00	25	30
Niveau du Secteur III (%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur IV(%)	00	00	00	00	00
Niveau du Secteur V(%)	00	60	31	25	37

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 19% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des vêtements au niveau du quartier, 31% font leurs achats au niveau du secteur, tandis que 50% se déplacent vers le secteur I, pour accéder à ce type de commerce (Figure N°38).

**Figure N°38 : accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba (secteur V)**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 25% et 37% de la population se déplacent au niveau du secteur pour l'achat des meubles et des produits électroménagers, cependant 50% et 35% font les achats de ces deux derniers types de produit au niveau du secteur I.

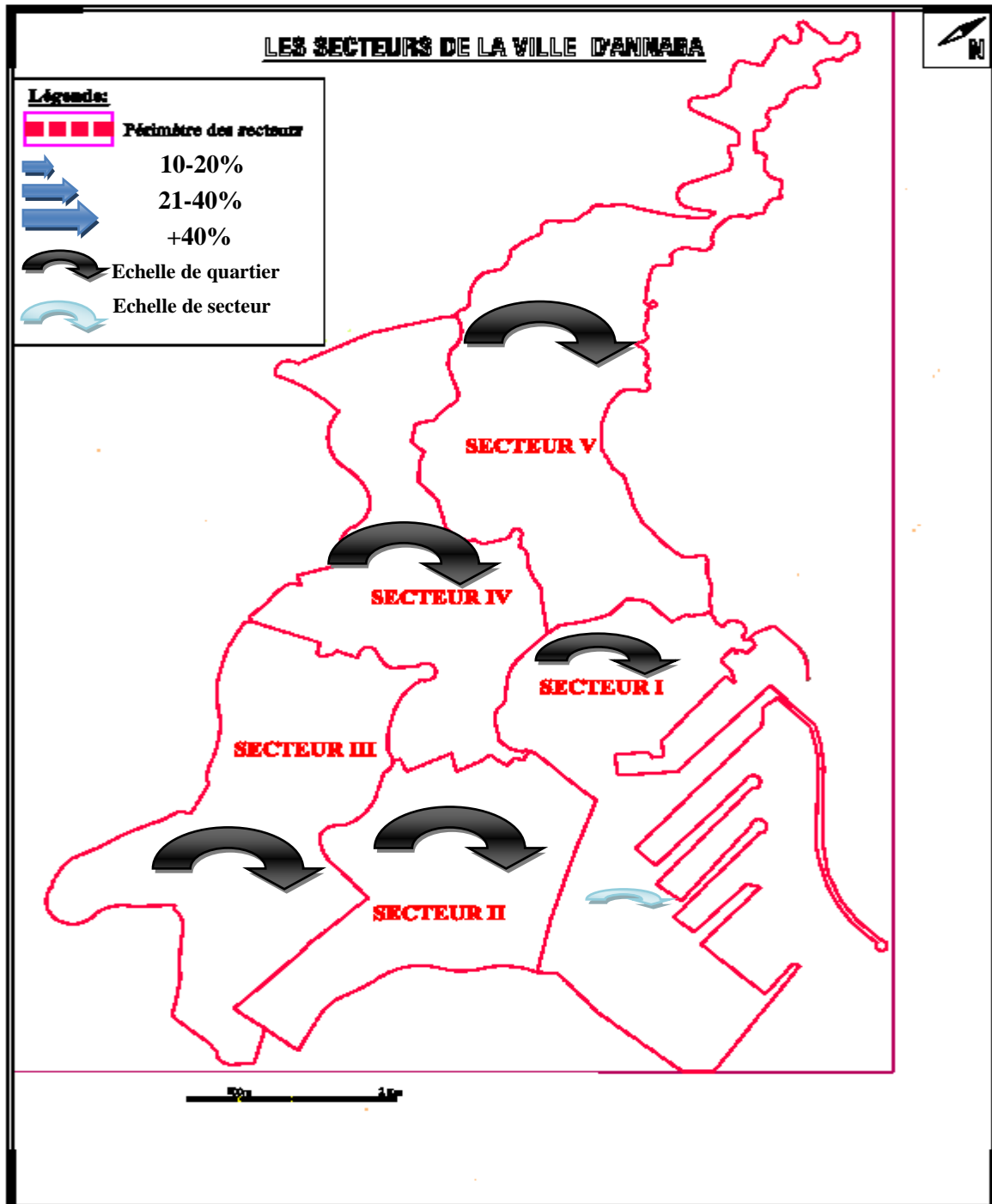
- Le secteur V, qui représente un secteur de la couronne périphérique, connaît certain équilibre dans la répartition des commerces, néanmoins, sa population reste dépendante au noyau central de la ville d'Annaba, ainsi que d'autres secteur périphérique (secteur II).
- Les cartes suivantes illustrent l'accessibilité au commerce à l'échelle de la ville d'Annaba :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°11: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Alimentation générale) à l'échelle de la ville d'Annaba.



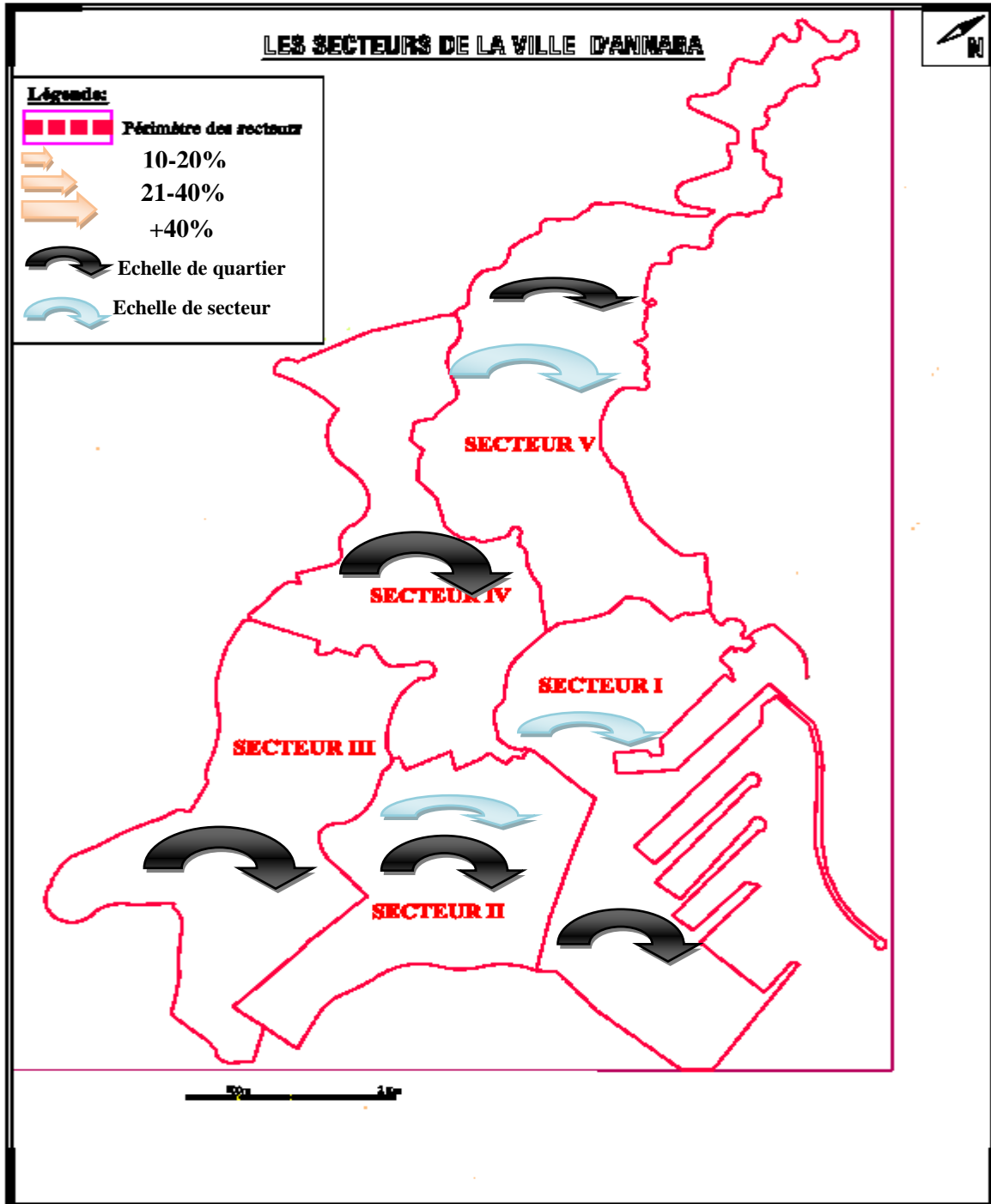
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°12: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Légumes et fruits) à l'échelle de la ville d'Annaba.



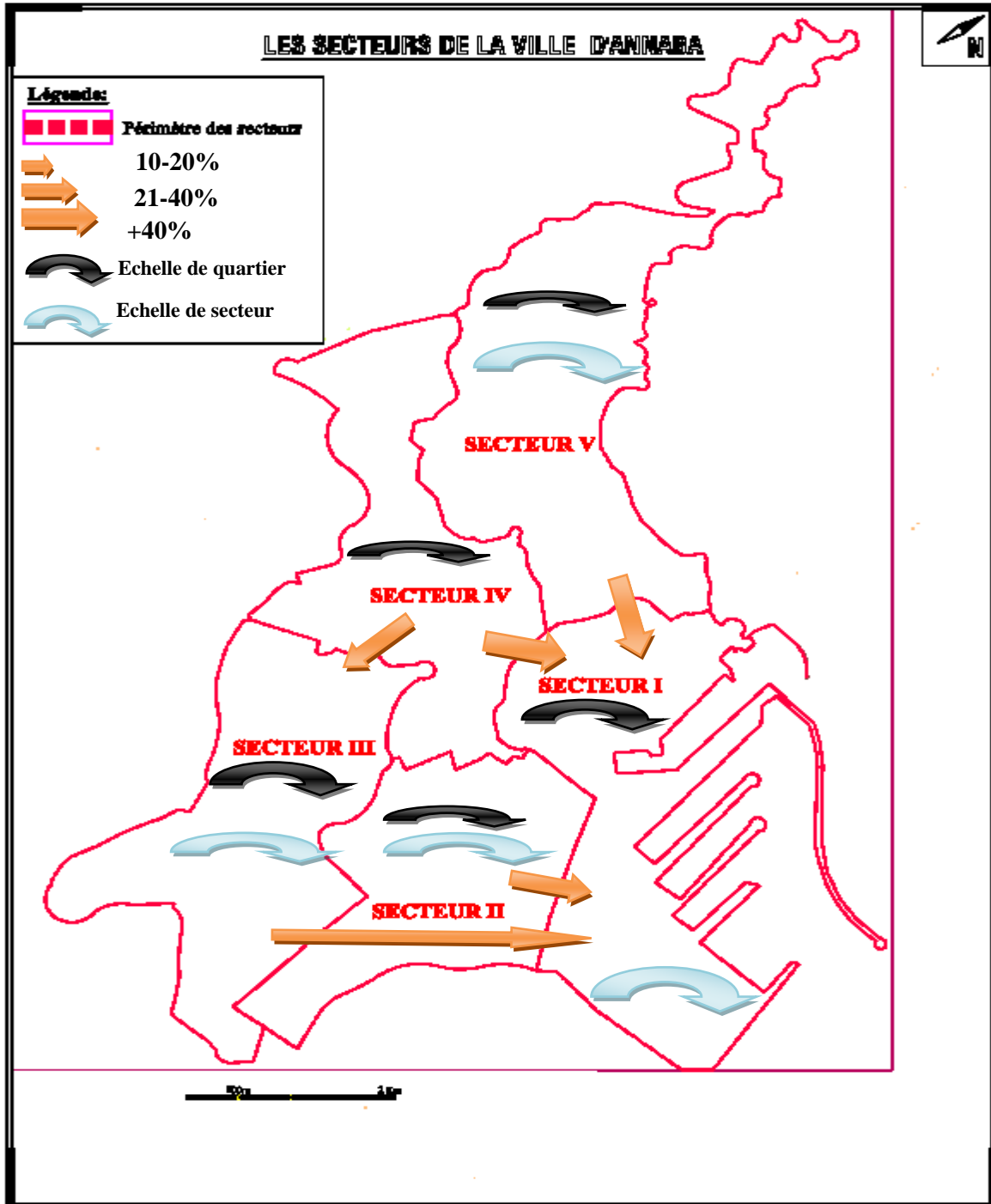
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°13: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Vêtements) à l'échelle de la ville d'Annaba.



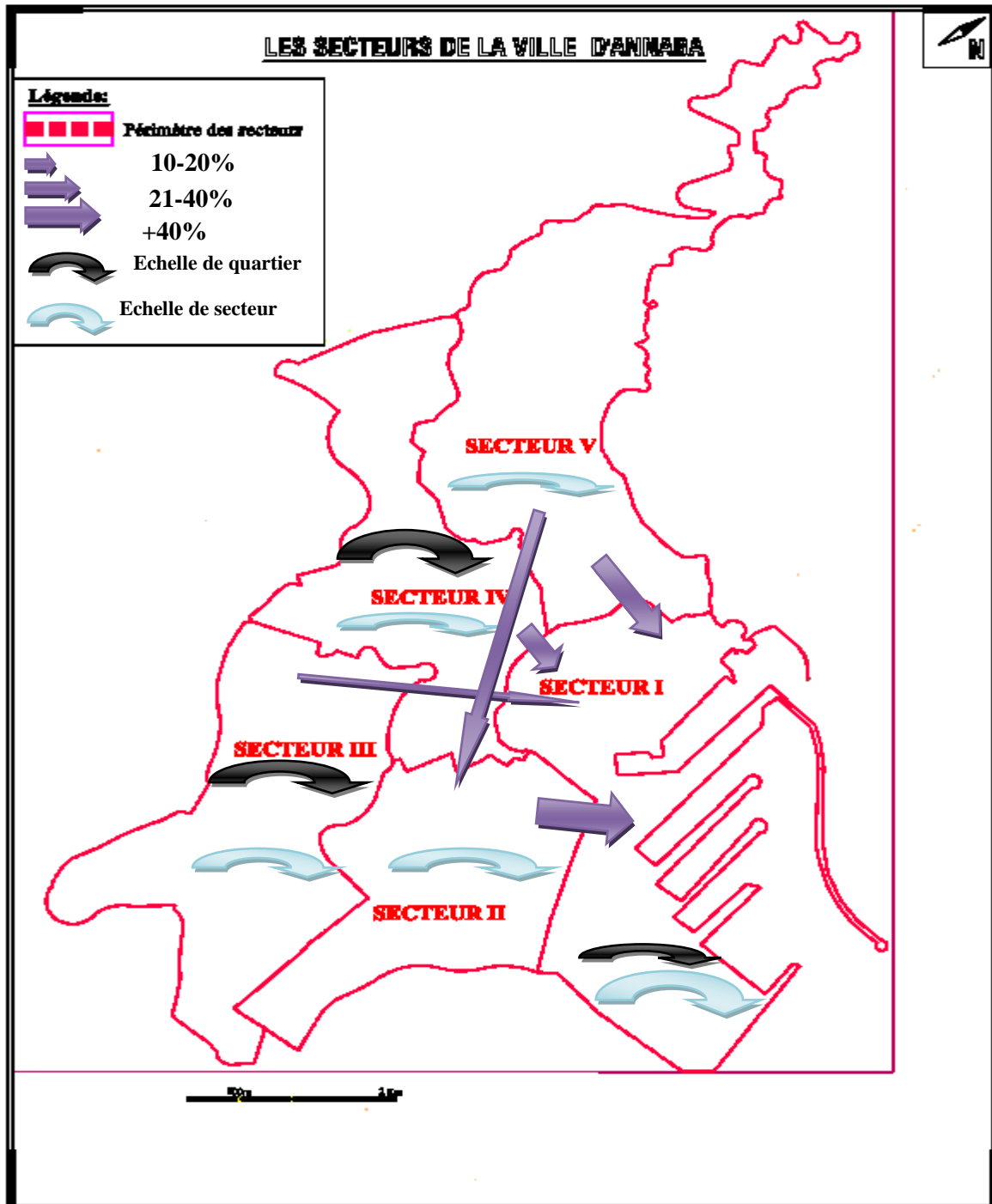
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°14: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Meubles) à l'échelle de la ville d'Annaba.



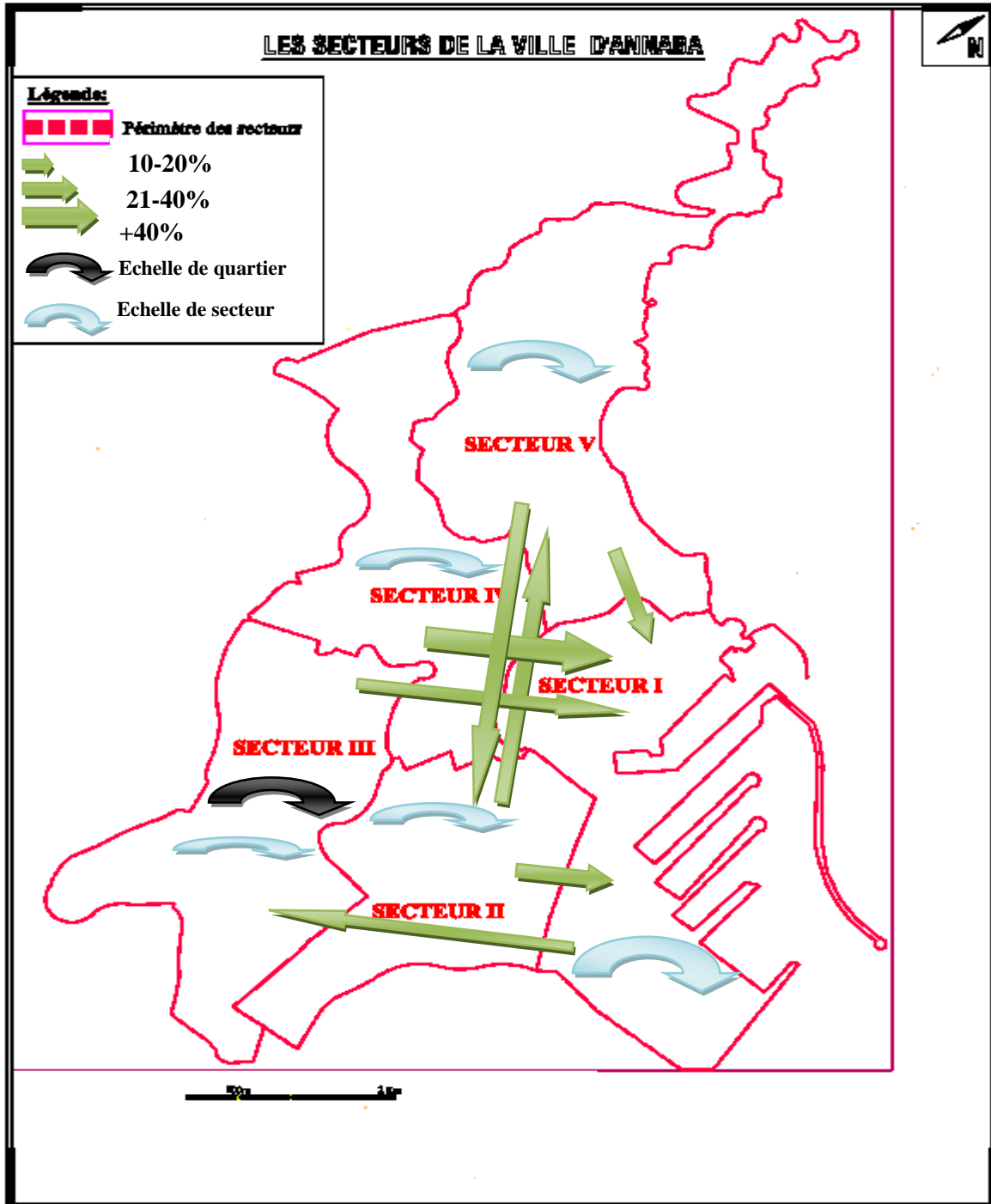
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°15: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Electroménagers) à l'échelle de la ville d'Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

❑ **El Bouni : accessibilité, déplacement vers la ville d'Annaba.**

- 100% des personnes enquêtées au niveau d'El Bouni, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale à l'échelle du quartier (Tableau N°30) ;

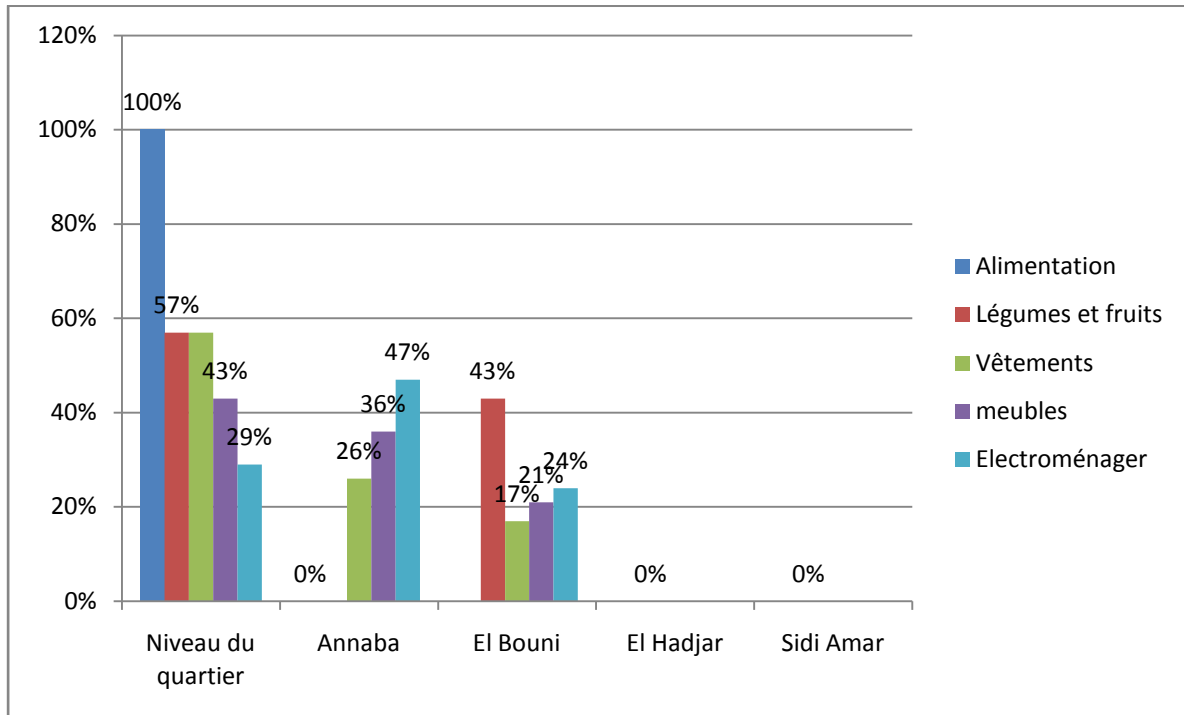
**Tableau N°30: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Bouni).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	meubles	Electroménager
Niveau du quartier	100	57	57	43	29
Annaba	00	00	26	36	47
El Bouni	00	43	17	21	24
El Hadjar	00	00	00	00	00
Sidi Amar	00	00	00	00	00

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 57% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des légumes et fruit au niveau du quartier, pendant que 43% font leurs achats au niveau du secteur.
- 57% et 43% et 29% de la population enquêtée ont répondu qu'ils font l'achat de des vêtements, meubles et des produits électroménagers au niveau du quartier, cependant 17%, 21% et 24% se déplacent au niveau du secteur pour l'achat de ces types de produit, tandis que 26%, 36% et 47% de la population accèdent à ces type de commerce à au niveau de la ville d'Annaba (Figure N°39).

Figure N°39: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Bouni).



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Due à sa position géographique et sa liaison spatiale avec la ville d'Annaba, par la RN16 et la RN 44, la population d'EL Bouni se déplace vers la ville d'Annaba pour compléter leurs manques, néanmoins, la ville elle-même offre une certaine accessibilité par rapport au commerce.

#### ❑ El Hadjar :

- 100% des personnes enquêtées au niveau d'El Hadjar, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale, à l'échelle du quartier.
- 82% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des légumes et fruit au niveau du quartier, pendant que 18% font leurs achats au niveau du secteur (Tableau N°31).

**« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »**

**Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »**

**Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »**

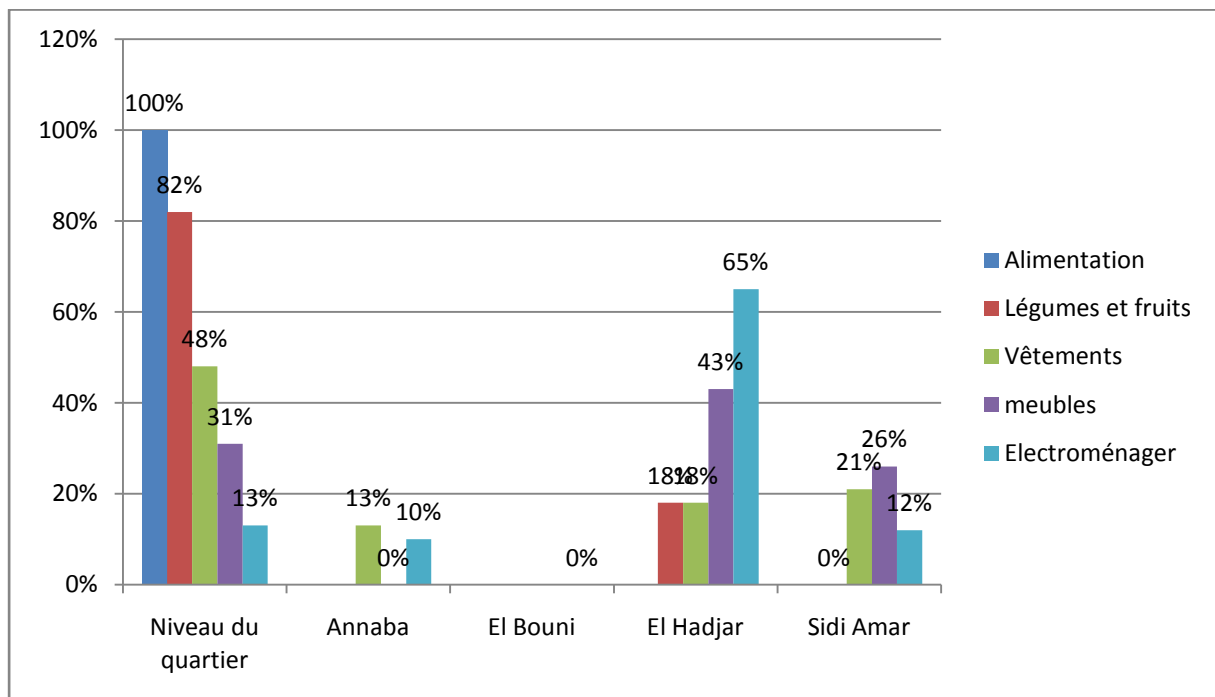
**Tableau N°31 :accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Hadjar).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	Meubles	Electroménager
<b>Niveau du quartier(%)</b>	<b>100</b>	<b>82</b>	<b>48</b>	<b>31</b>	<b>13</b>
<b>Annaba(%)</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>13</b>	<b>00</b>	<b>10</b>
<b>El Bouni(%)</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>00</b>
<b>El Hadjar(%)</b>	<b>00</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>43</b>	<b>65</b>
<b>Sidi Amar(%)</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>12</b>

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 48% et 31% et 13% de la population enquêtée ont répondu qu'ils font l'achat de desvêtements, meubles et des produits électroménagers au niveau du quartier, cependant 18%, 43% et 65% se déplacent au niveau du secteur pour l'achat de ces types de produit, tandis que 21%, 26% et 10% de la population accèdent à ces types de commerce à au niveau de la ville de Sidi Amar (Figure N°40).

**Figure N°40 : accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (El Hadjar).**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- La ville d'El Hadjar offre une certaine accessibilité au commerce, selon les réponses de sa population interrogée dans le cadre de la présente étude, en outre et pour la satisfaction de leurs besoins, les personnes enquêtées se déplacent vers la ville de Sidi Amar, cela due à la distance relativement courte, entre les deux villes, ainsi qu'à leur liaison par transport à savoir : transport en commun et taxi.

❑ **Sidi Amar :**

- 92% des personnes enquêtées au niveau d'El Hadjar, ont répondu qu'ils font l'achat de l'alimentation générale, à l'échelle du quartier, tandis que 08% font l'achat au niveau du secteur.
- 71% des réponses des personnes interrogées indique qu'ils font l'achat des légumes et fruit au niveau du quartier, pendant que 12% font leurs achats au niveau du secteur, et 17% se déplacent vers Sidi Amar (Tableau N°32).

**Tableau N°32: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (Sidi Amar).**

Désignation	Alimentation	Légumes et fruits	Vêtements	meubles	Electroménager
Niveau du quartier (%)	92	71	78	14	14
Annaba (%)	00	00	16	26	34
El Bouni (%)	00	00	00	00	00
El Hadjar (%)	00	12	00	24	28
Sidi Amar (%)	08	17	06	36	24

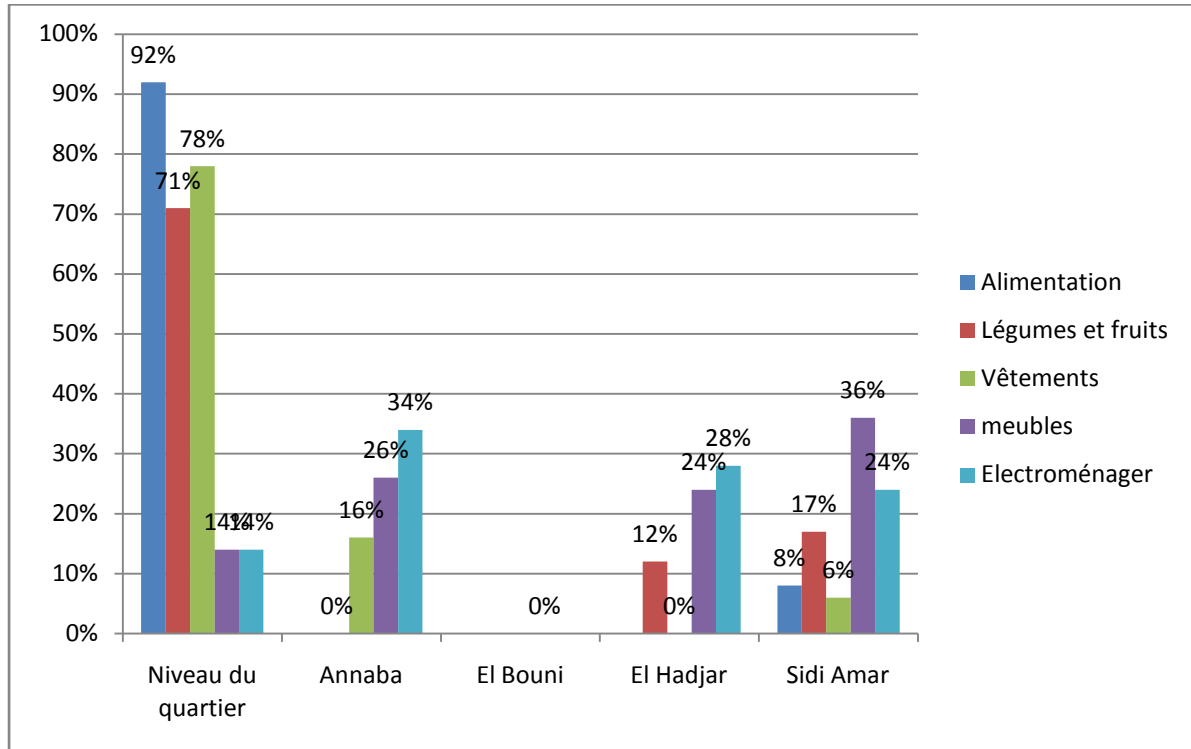
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 78% et 14% et 14% de la population enquêtée ont répondu qu'ils font l'achat de des vêtements, meubles et des produits électroménagers au niveau du quartier, cependant 06%, 36% et 24% se déplacent au niveau du secteur pour l'achat de ces types de produit, tandis que 16%, 26% et

34% de la population accèdent à ces types de commerce à au niveau de la ville d'Annaba.

- 24% et 28% des personnes enquêtées se déplacent vers la ville d'El Hadjar pour l'acquisition des meubles et électroménagers (Figure N°41).

Figure N°41: accessibilité au commerce à l'échelle du grand d'Annaba (Sidi Amar).



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

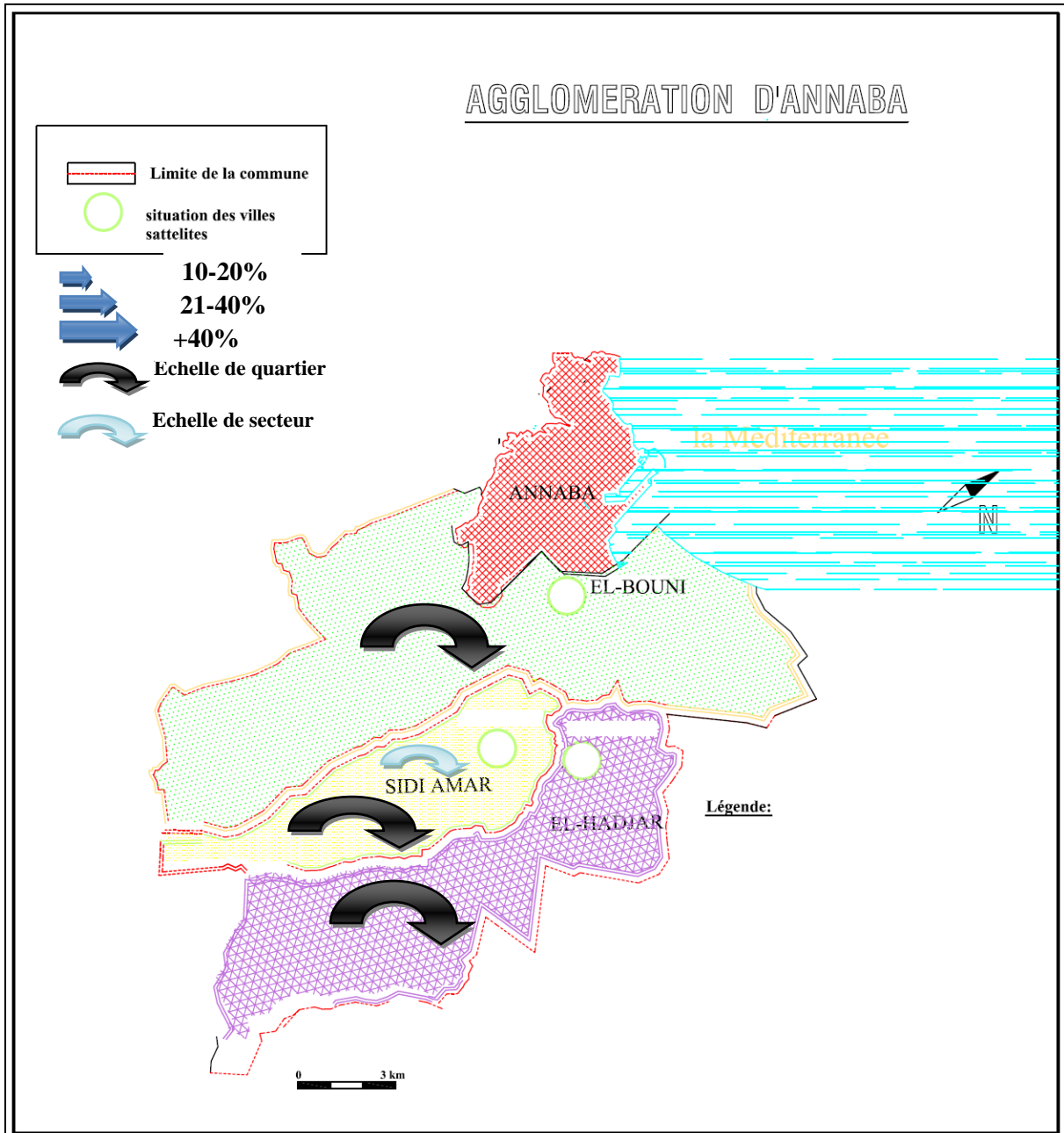
- La ville de Sidi Amar offre une certaine accessibilité au commerce, selon les réponses de sa population interrogée dans le cadre de la présente étude, en outre et pour la satisfaction de leurs besoins au sein des autres villes du grand Annaba, les personnes enquêtées se déplacent vers les villes d'El Hadjar et d'Annaba, cela due à la distance relativement courtes par rapport à la ville d'El Hadjar, ainsi qu'à la liaison de ces trois villes par transport à savoir : transport en commun (en bus), train et taxi.
- Les cartes suivantes illustrent l'accessibilité au commerce au niveau du grand Annaba :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°16: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Alimentation générale) à l'échelle du grand Annaba.



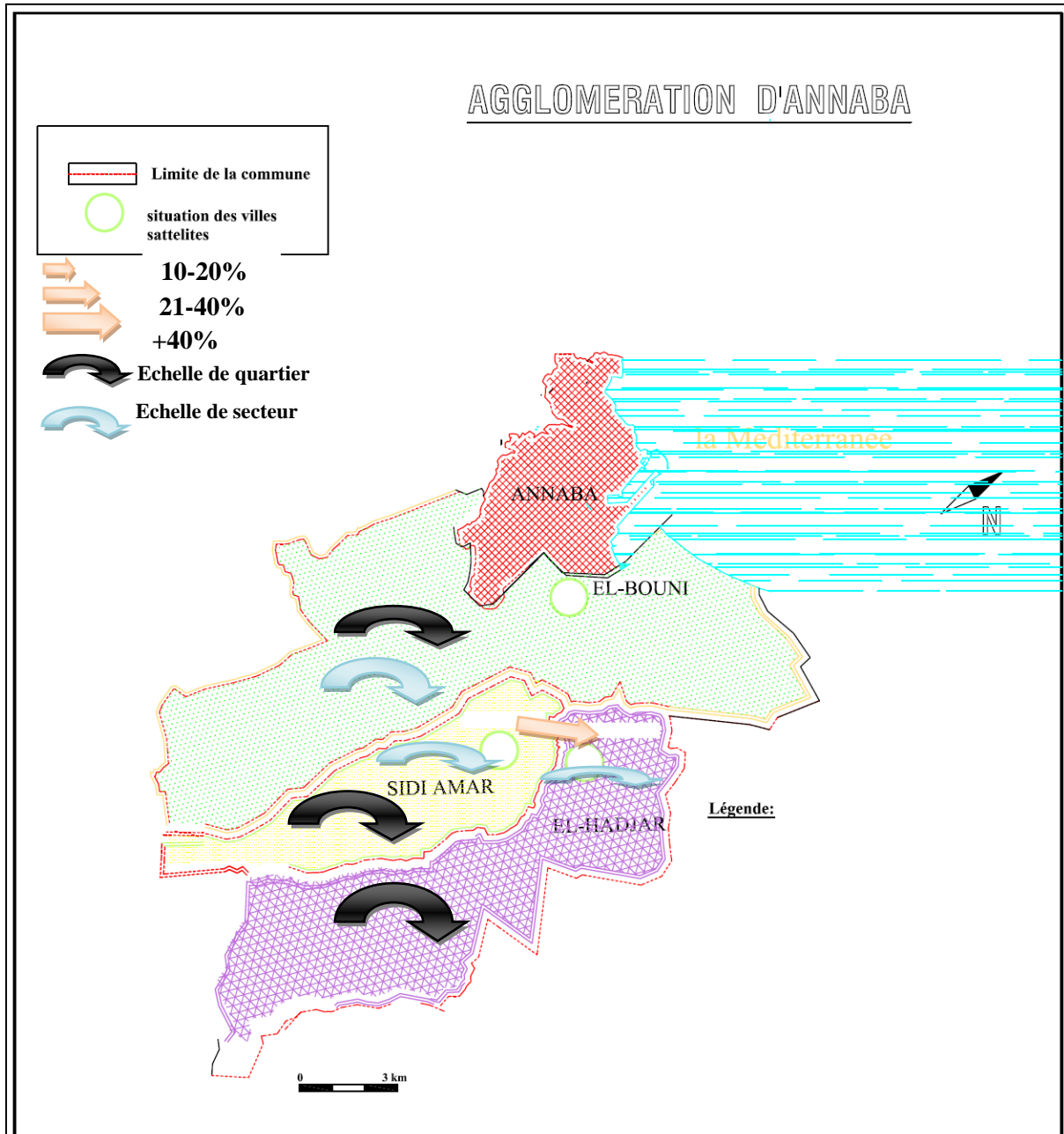
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

## « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

### Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

#### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°17: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Légumes et fruits) à l'échelle du grand Annaba.



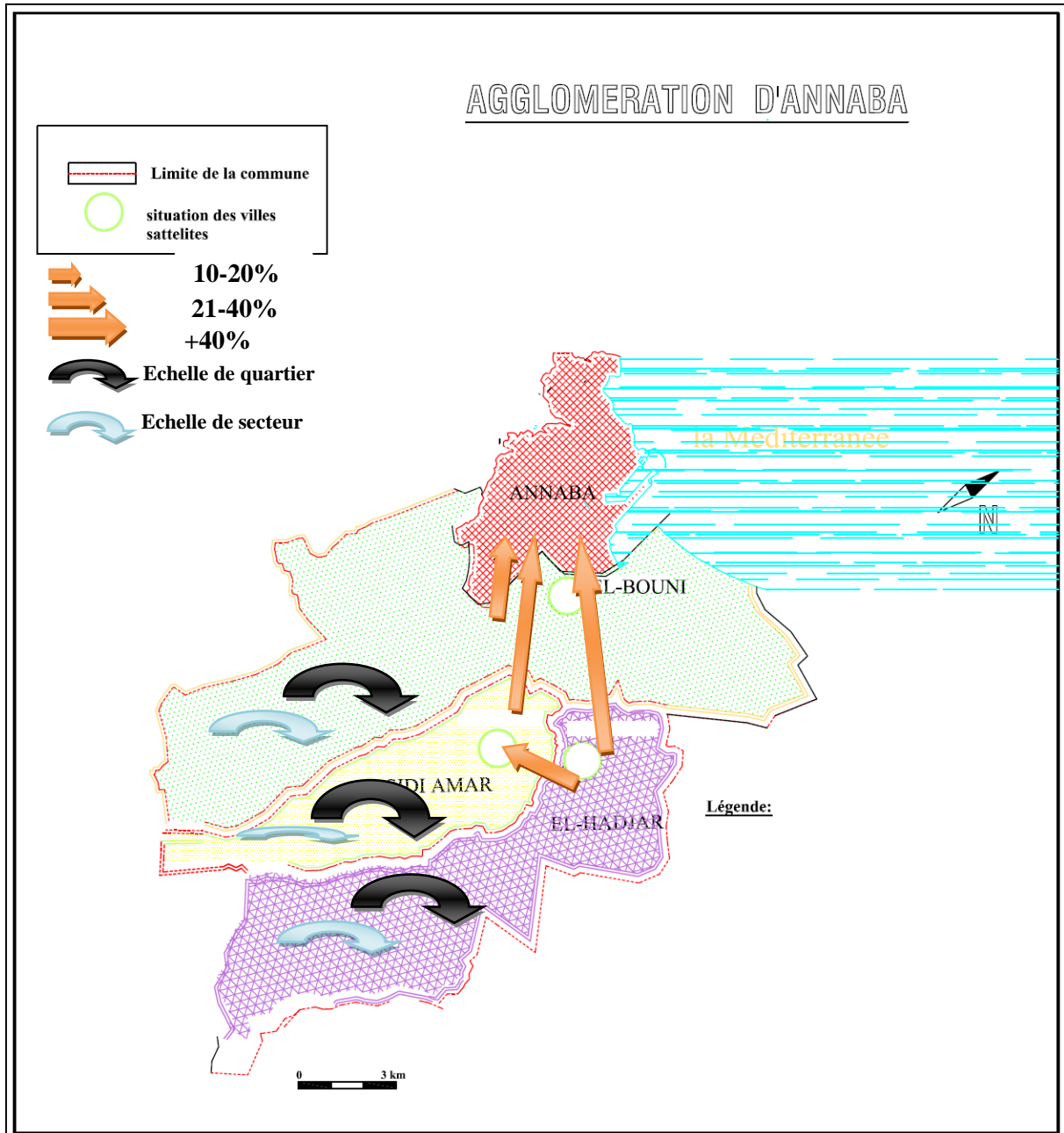
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

# « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

## Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°18: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Vêtements) à l'échelle du grand Annaba.



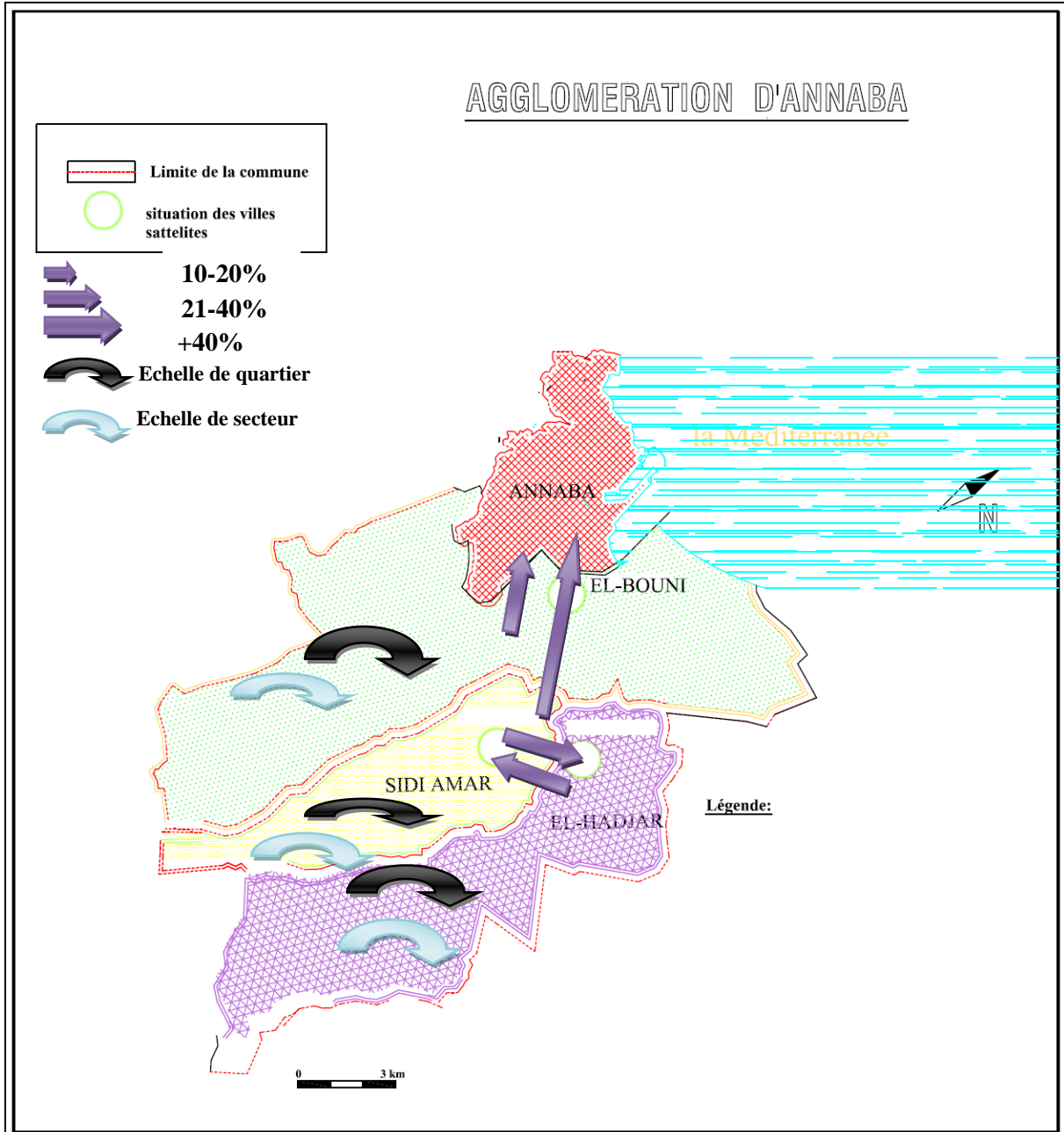
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°19: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Meubles) à l'échelle du grand Annaba.



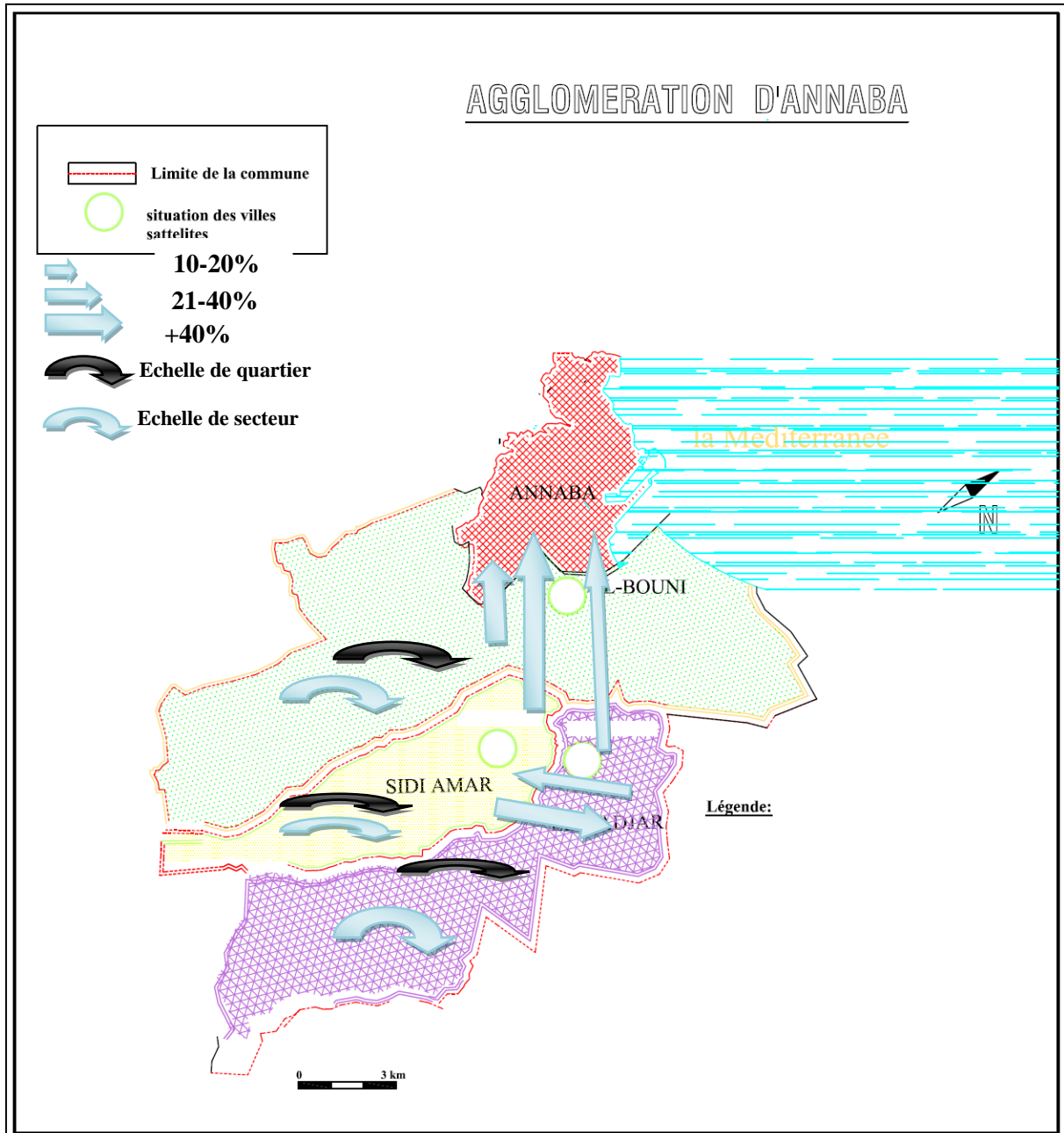
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°20: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder au commerce (Electroménagers) à l'échelle du grand Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

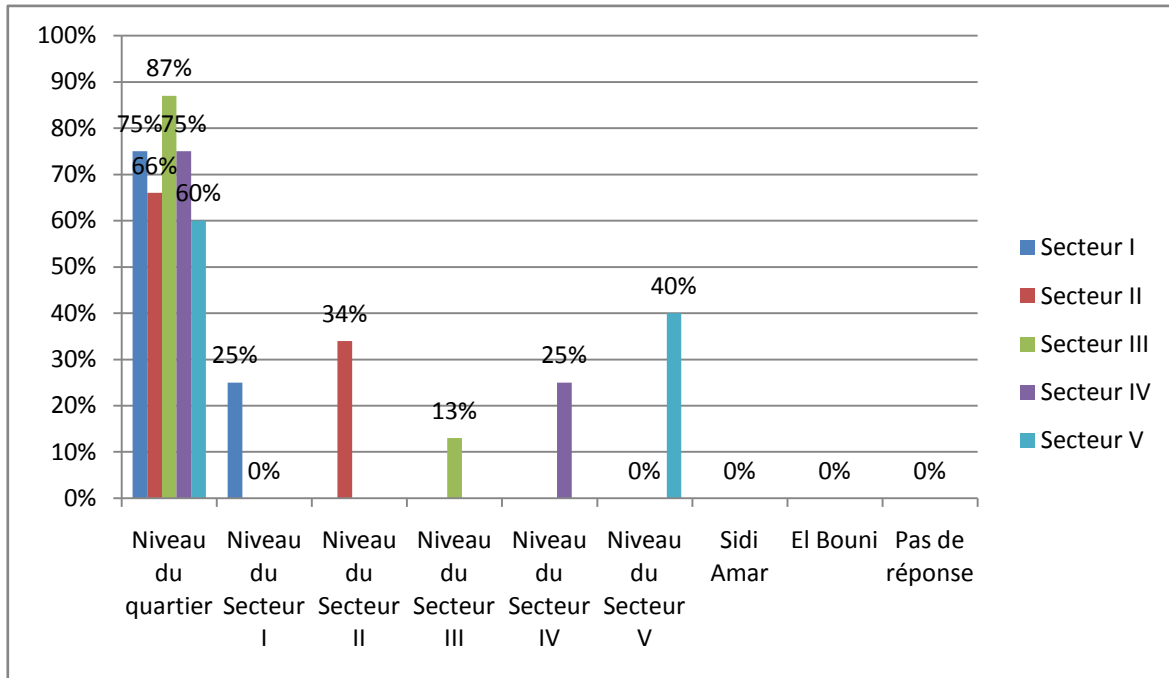
#### **1.4. Accessibilité aux équipements publics : hiérarchisation de l'échelle du quartier à l'échelle du grand Annaba.**

- On a essayé de répartir les réponses selon les secteurs de l'étude pour qu'on puisse analyser l'accessibilité de la population de notre étude aux équipements publics.
- Selon les réponses de la population interrogée à travers les quatre ville du grand Annaba, on a constaté l'indépendance de la ville d'Annaba, en matière de commerce, néanmoins les villes d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar connaissent une certaine dépendance aux autres villes, notamment la ville d'Annaba, à cet effet on a analysé les réponses de la population habitée à la ville d'Annaba, par secteur, et les réponses de la population habitée à El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar par ville.

##### **☐ Equipements éducation :**

- 75% de la population interrogée au niveau du secteur I, ont répondu que leurs quartiers possèdent d'un équipement de l'éducation, tandis que 25% ont répondu que les enfants du quartier ont l'accès à ces équipements au niveau du secteur.
- 66% des personnes interrogées au niveau du secteur II, ont déclaré que leurs quartiers disposent d'un établissement d'éducation, un cas similaire pour les secteurs III, IV et V, avec 87%, 75% et 60% successivement, tandis que le reste de la population des quatre (04) dites secteurs ont certifié que leur secteur offre l'accès à ce type d'équipement(Figure N°42).

Figure N°42: accessibilité aux équipements de l'éducation population de la ville d'Annaba (à l'échelle du grand Annaba).



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

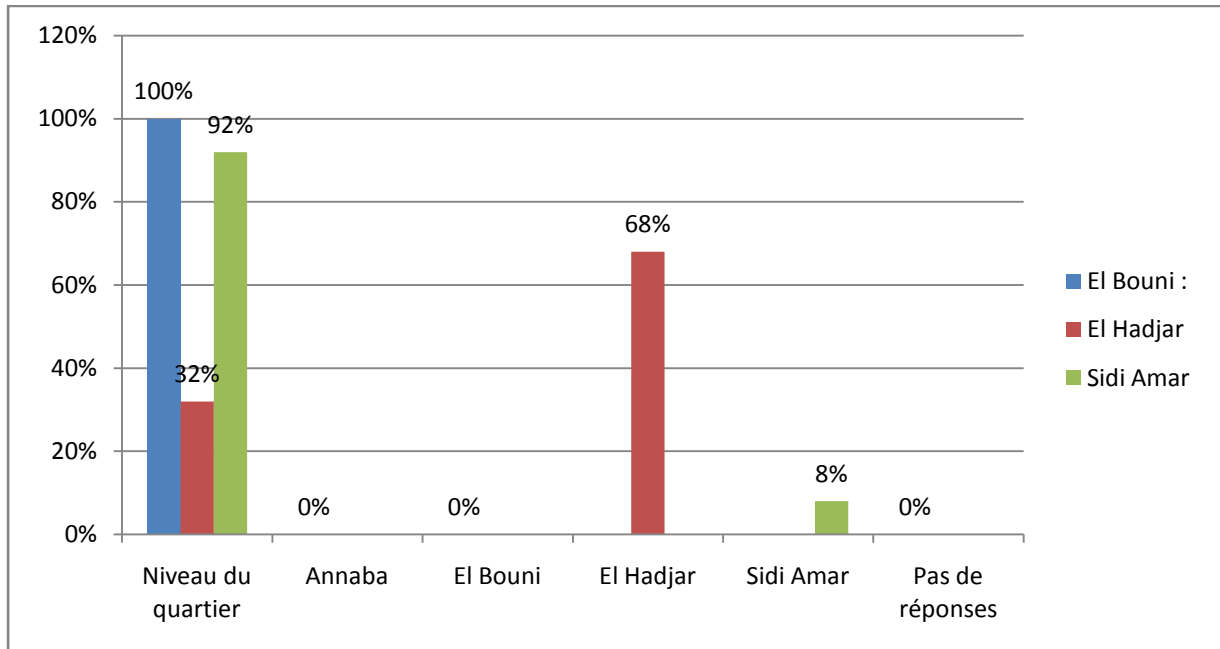
- 100% des personnes interrogées au niveau de la ville d'El Bouni, ont déclaré que leurs quartiers disposent d'un établissement d'éducation.
- 32% de la population interrogées au niveau de la ville d'El Hadjar, ainsi que 92% des personnes enquêtées à la ville de Sidi Amar, ont répondu que leurs quartiers possèdent un établissement de l'éducation, pendant que 68% et 08% de la population questionnée au niveau des secteurs El Hadjar et Sidi Amar successivement ont répondu que leurs secteurs offrent l'accès à ce type d'équipement (Figure N°43).
- On peut expliquer ces résultats, par la répartition des établissements scolaires, notamment les écoles primaires, selon le rapport : une école par quartier.
- Les cartes suivantes illustrent l'accessibilité aux équipements de l'enseignement au niveau du grand Annaba :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Figure N°43:accessibilité aux équipements de l'éducation population des villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar (à l'échelle du grand Annaba)



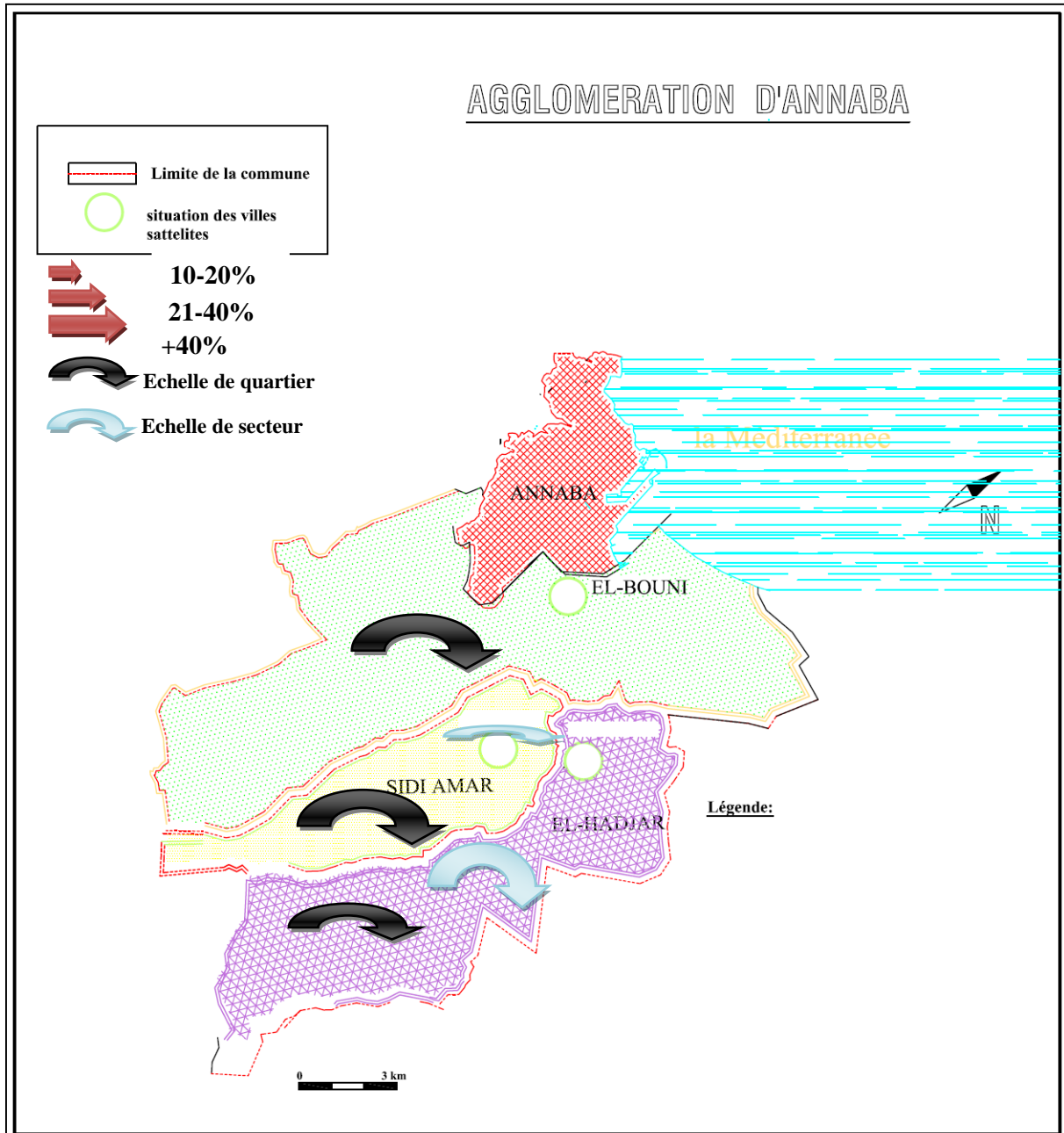
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°21: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements éducatifs à l'échelle du grand Annaba.



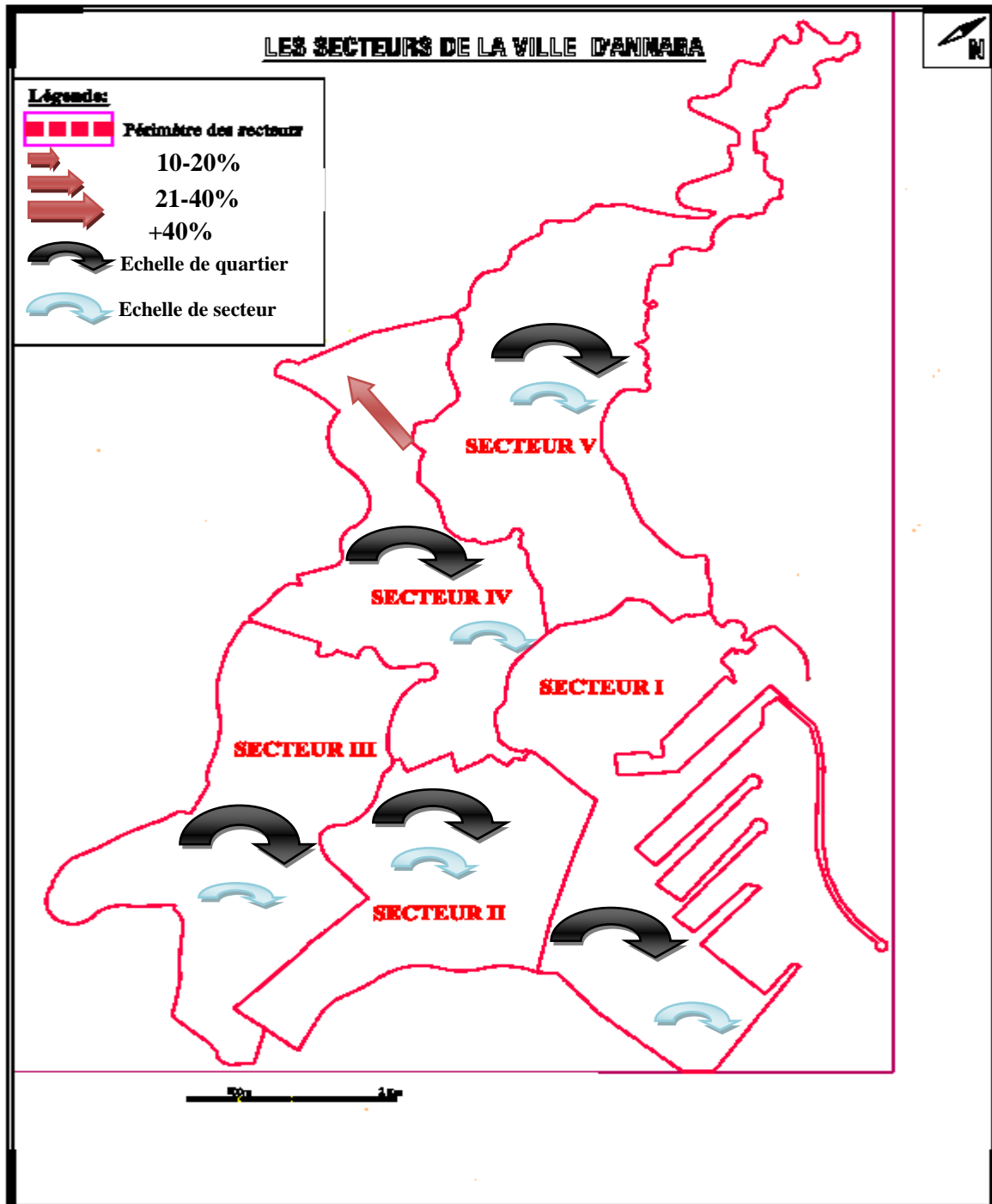
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°22: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements éducatifs à l'échelle de la ville d'Annaba.

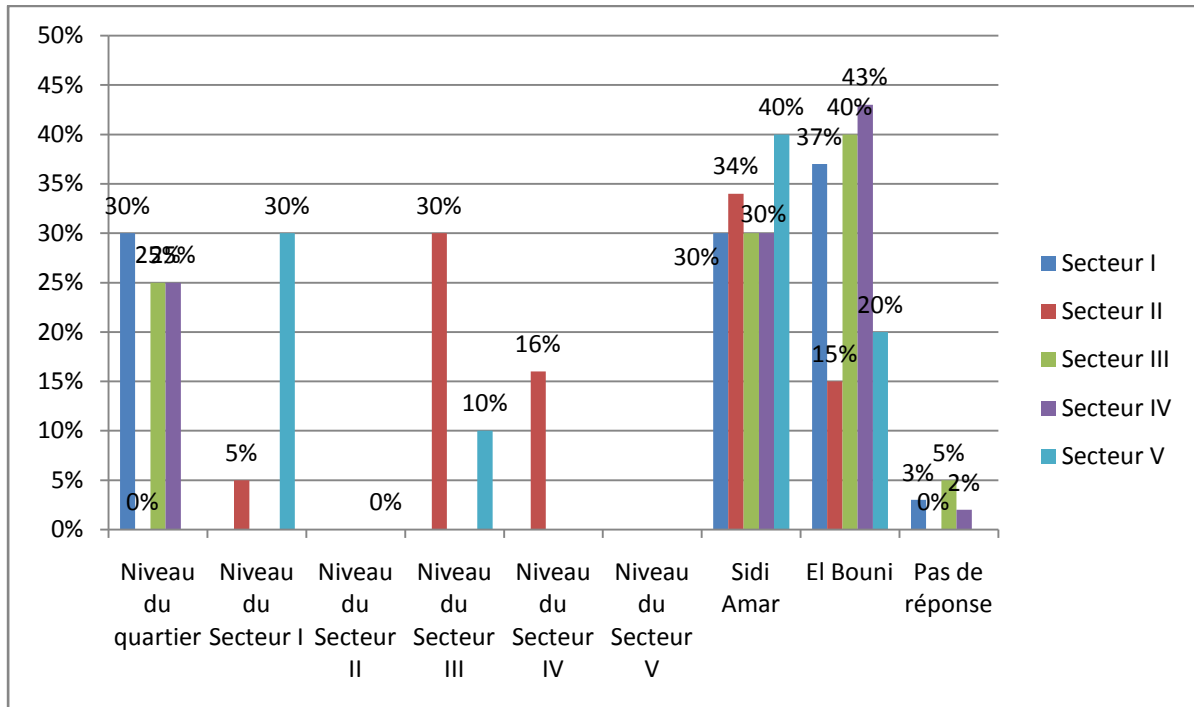


Source : Traitement de l'étudiant, 2015

❑ **Equipements enseignement supérieur :**

- 30% de la population enquêtée du secteur I, 25% de la population interrogée du secteur II, ainsi que 25% de la population questionnée du secteur IV, ont répondu que leurs quartiers disposent d'un équipement d'enseignement supérieur,
- 05% de la population interrogée au niveau de secteur I et 30% de celle du secteur V, ont déclaré qu'ils peuvent accéder à ce type d'équipement au niveau du secteur I.
- 30% de la population questionnée des secteurs I, secteur II et secteur III, successivement, ainsi que 34% de la population interrogée en secteur II et 40% de la population enquêtée en secteur V, ont déclaré qu'il faut déplacer vers la ville de Sidi Amar, pour avoir l'accès à ce type d'équipement.
- 37%, 15%, 40% 43% et 20% des réponses collectées au niveau des secteurs I, II, III, IV et V successivement, ont répondu que la ville d'El Bouni offre l'accès aux équipements de l'enseignement supérieur(Figure N°44).

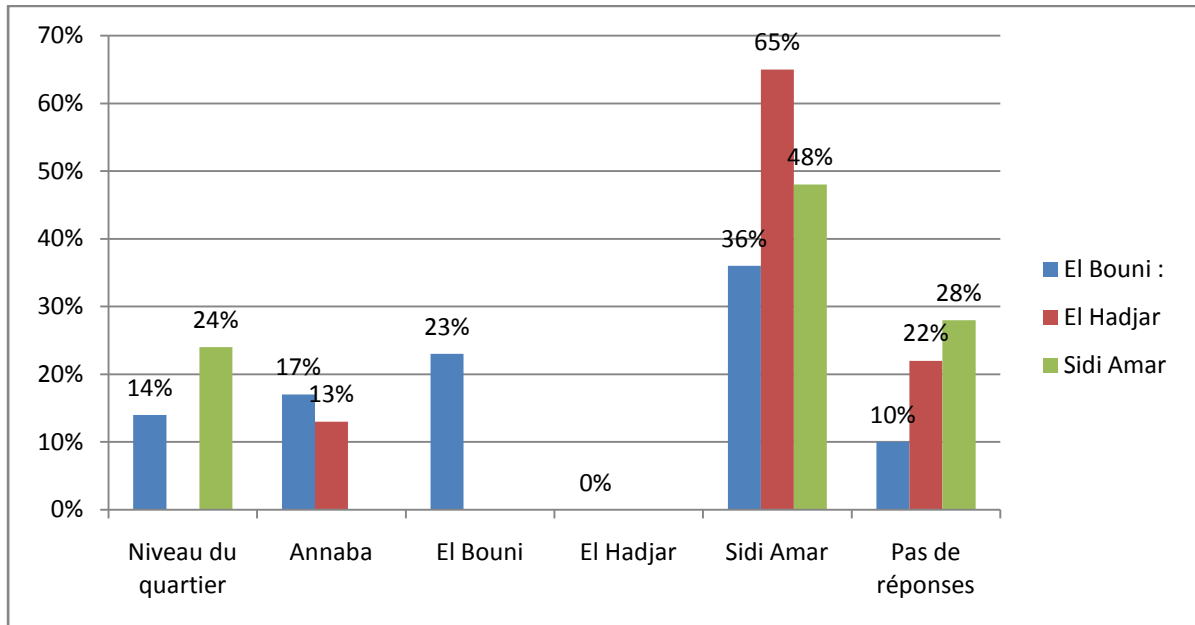
Figure N°44:accessibilité aux équipements de l'enseignement supérieur, la ville d'Annaba.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 14% et 24% des réponses collectées au niveau des secteurs d'El Bouni et Sidi Amar successivement, ont certifié que leurs quartiers disposent d'un établissement d'enseignement supérieur.
- 23% de la population interrogée au niveau d'El Bouni, ainsi que 48% des personnes questionnées au niveau de Sidi Amar ont répondu que leurs secteurs offrent l'accès aux équipements de l'enseignement supérieur (Figure N°45).

Figure N°45:accessibilité aux équipements de l'enseignement supérieur, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

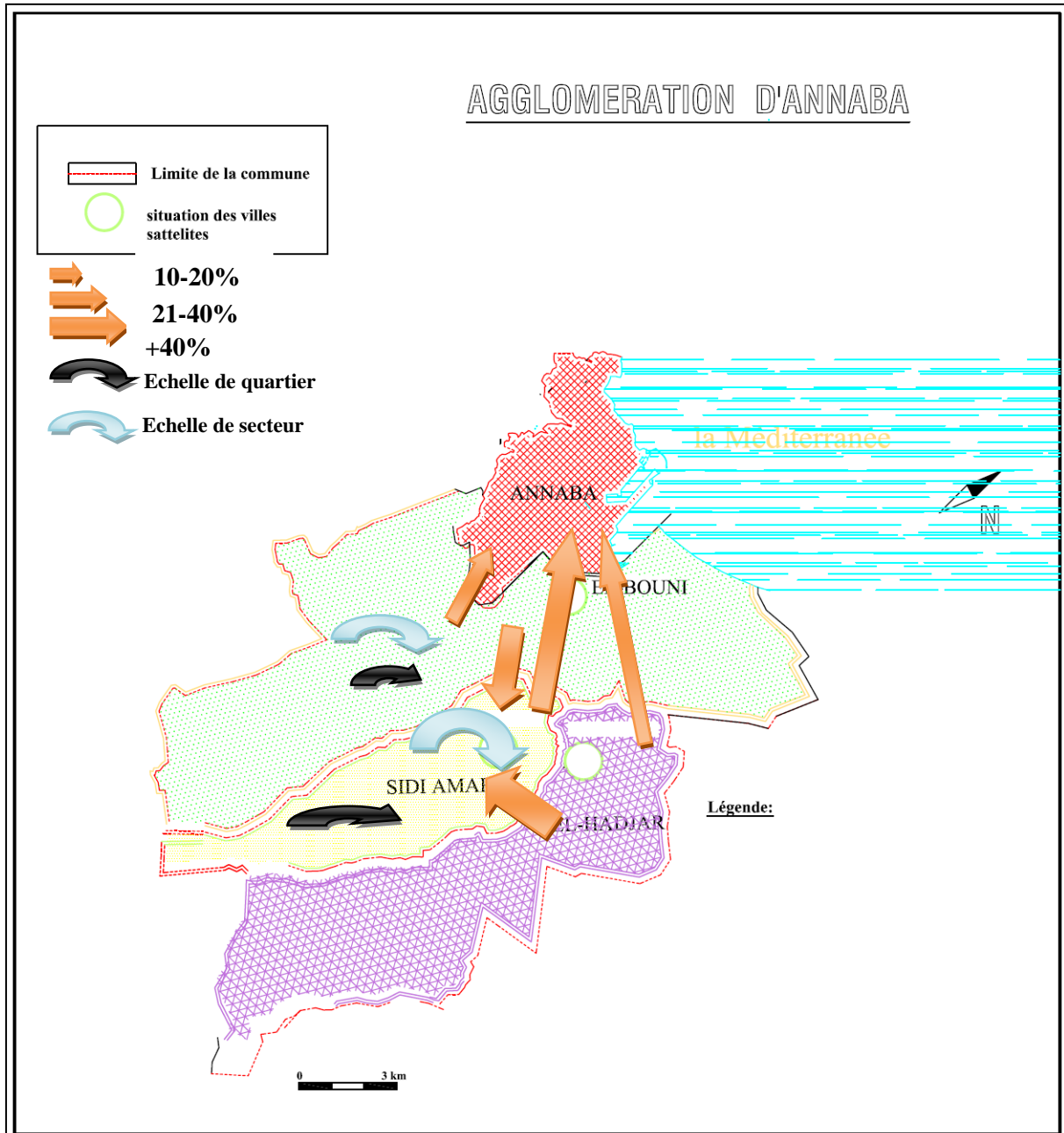
- La répartition des équipements d'enseignement supérieur, sur le territoire du grand Annaba, connaît une inégalité, les secteurs I (noyau central), secteur III et le secteur d'El Bouni ainsi que la ville de Sidi Amar, possède la majorité des équipements de l'enseignement supérieur, notamment la ville de Sidi Amar, qui dispose de la faculté centrale et la ville d'El Bouni qui possède le nouveau pôle universitaire.
- Les cartes suivantes illustrent l'accessibilité aux équipements de l'enseignement supérieur au niveau du grand Annaba :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°23: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de l'enseignement supérieur à l'échelle du grand Annaba.



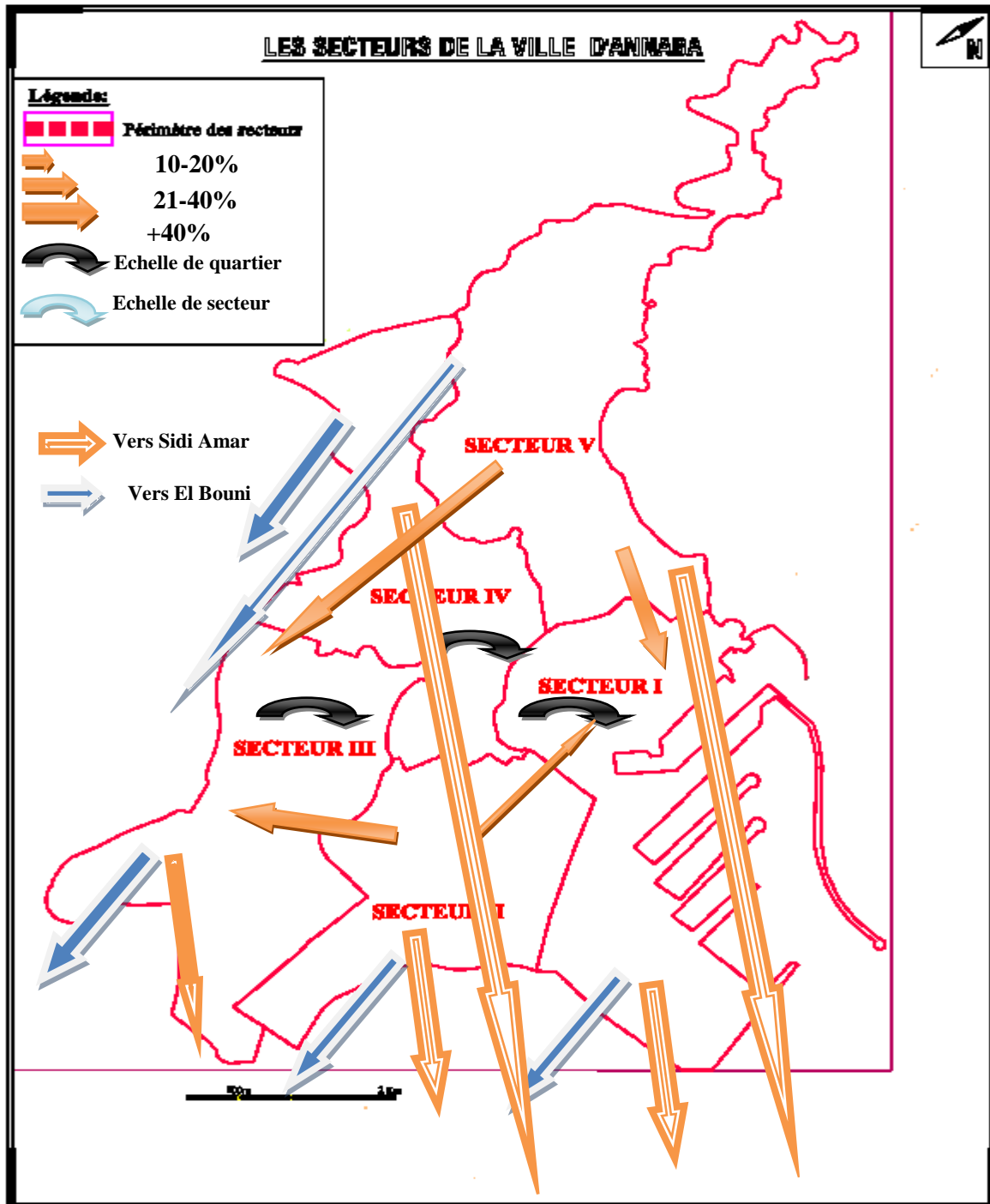
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°24: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de l'enseignement supérieur à l'échelle de la ville d'Annaba.

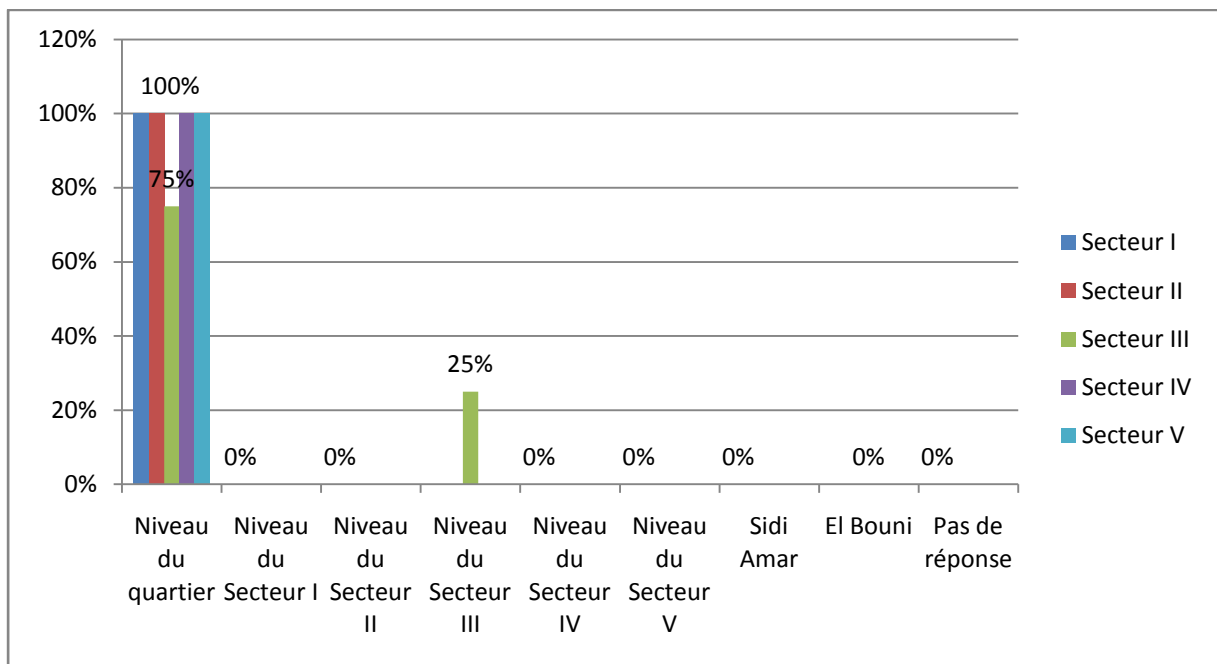


Source : Traitement de l'étudiant, 2015

❑ **Equipements administratifs :**

- 100% de la population interrogée au niveau des secteurs I, II, IV et V, ainsi que 75% de la population questionnée au niveau du secteur II, accèdent aux équipements administratifs au sein de leurs quartiers, tandis que 25% de la population enquêtée au niveau du secteur II, ont répondu que leur secteur offre l'accès à cet équipement (Figure N°46).

**Figure N°46:accessibilité à équipements administratifs, la ville d'Annaba.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

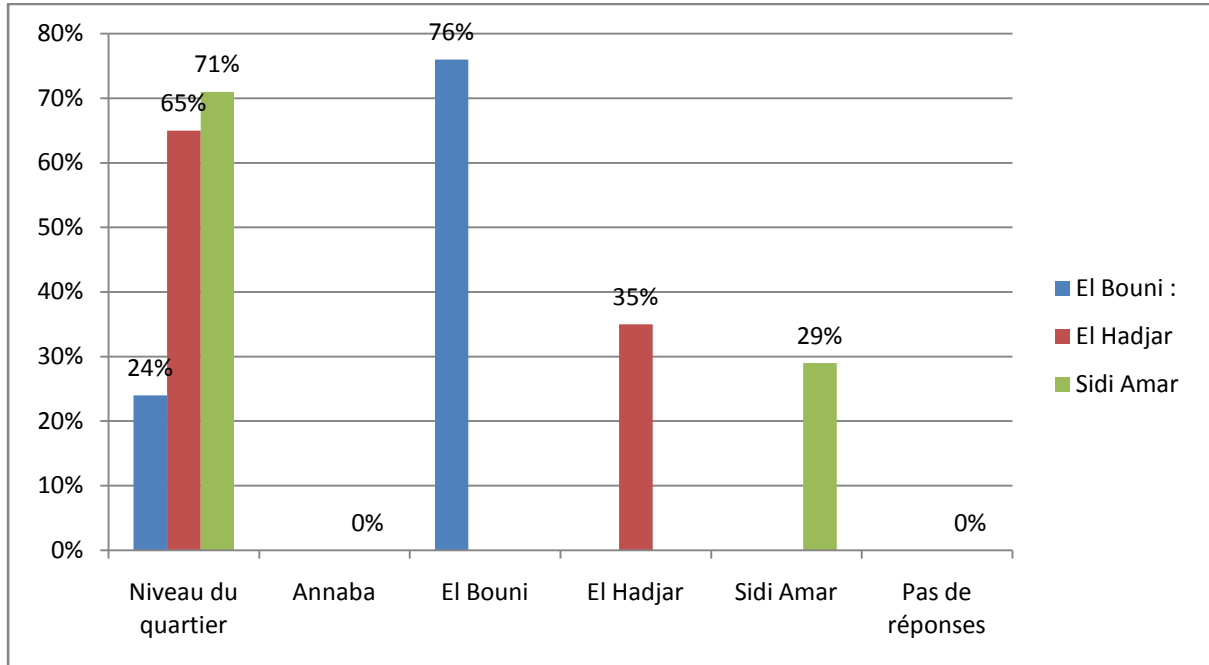
- 24%, 65% et 71% des personnes questionnée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont répondu que leurs quartiers offrent l'accès à cet équipement.
- 76%, 35% et 29% de la population enquêtée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont déclaré que leurs secteurs possèdent ce type d'équipement.(Figure N°47).
- Les deux cartes suivantes illustrent l'accessibilité aux équipements administratifs :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Figure N°47:accessibilité équipements administratifs, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar.



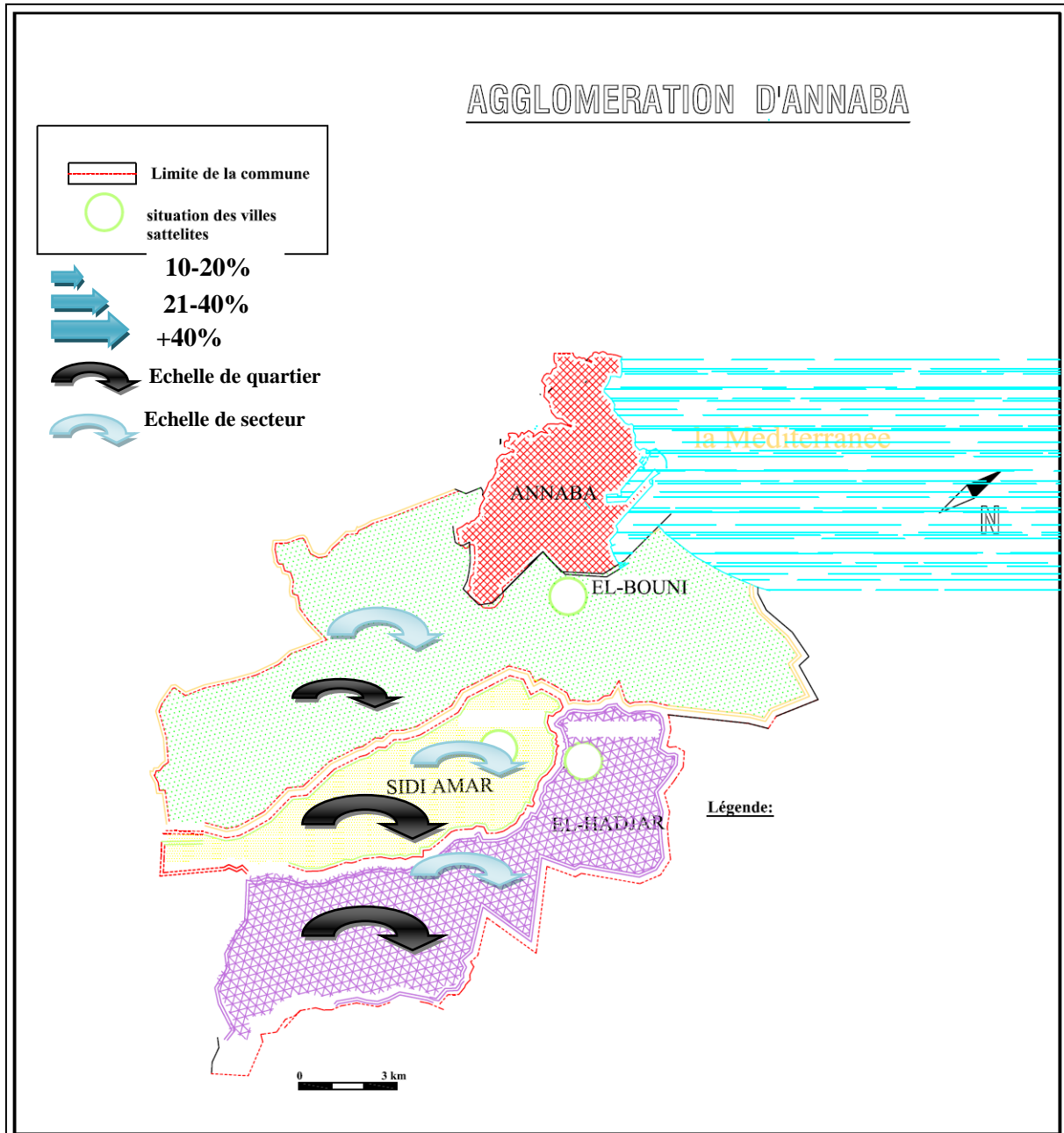
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°25: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements administratifs à l'échelle du grand Annaba.



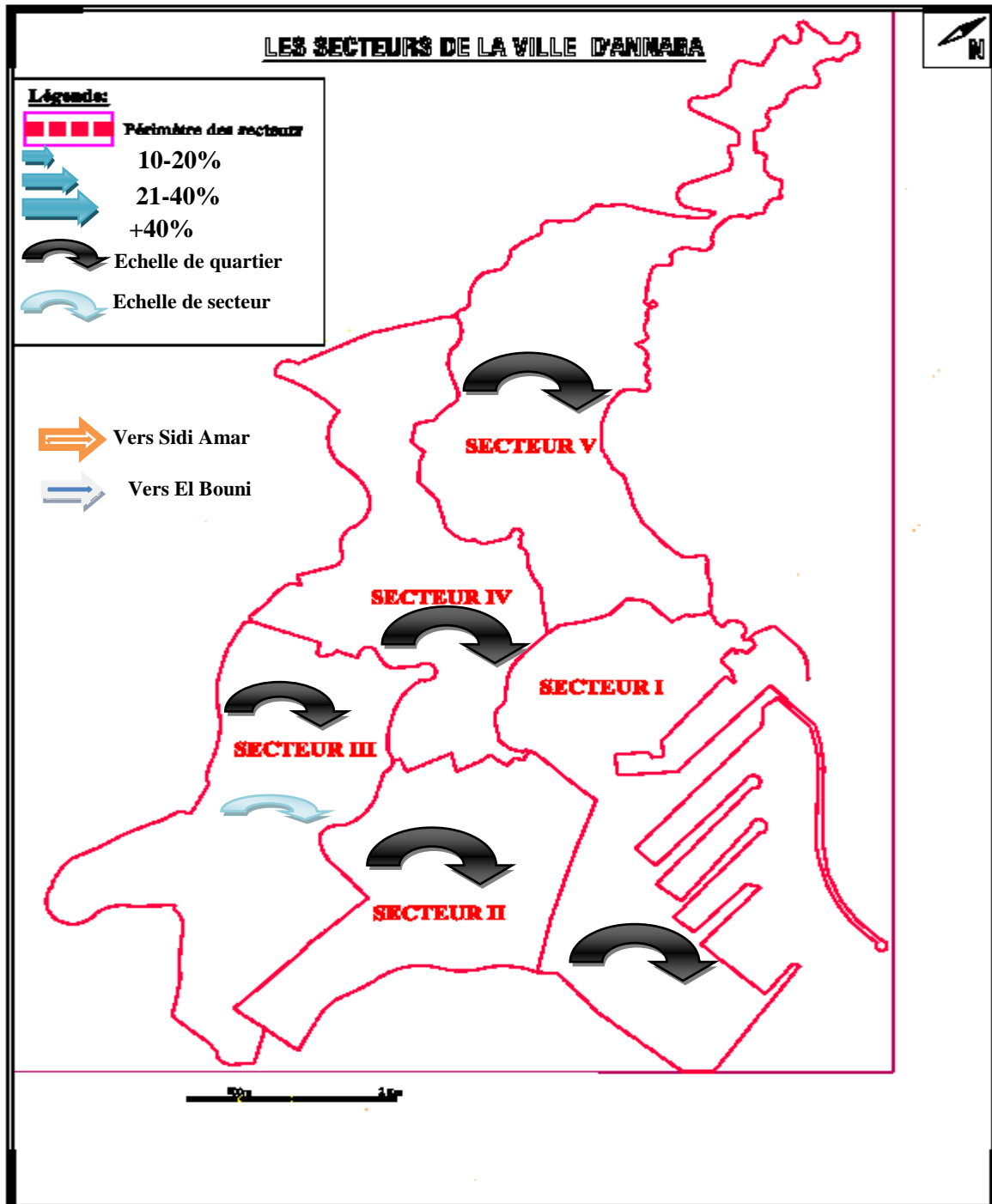
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°26: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements administratifs à l'échelle de la ville d'Annaba.

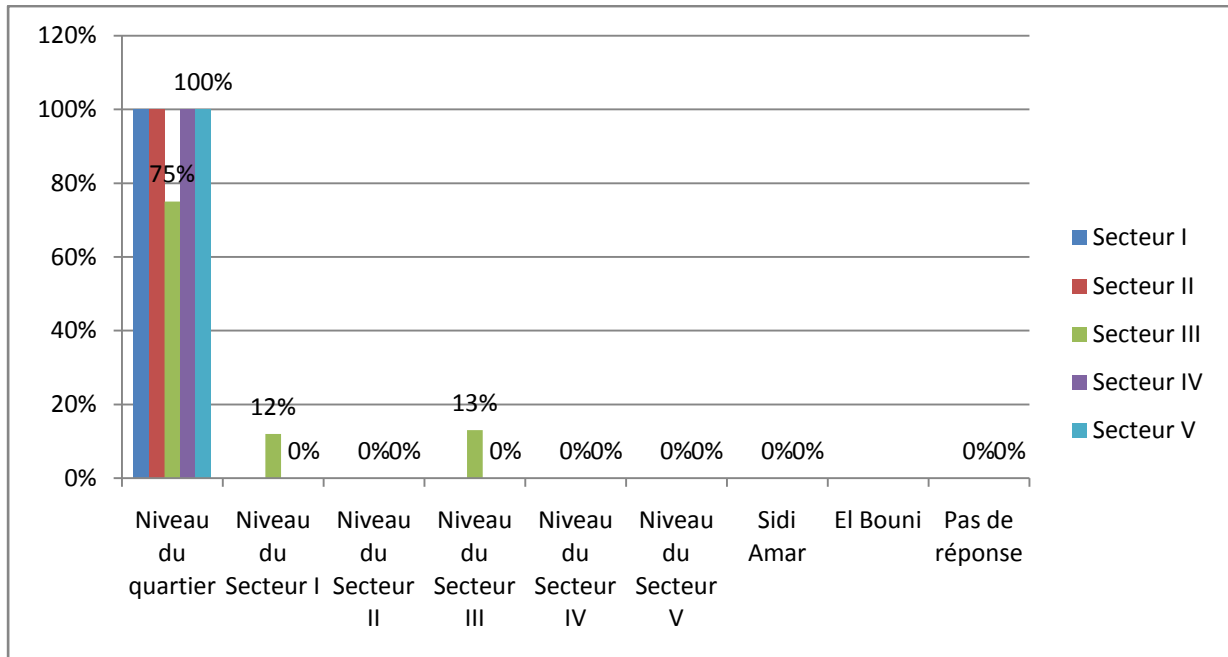


Source : Traitement de l'étudiant, 2015

❑ **Bureau de poste et les équipements financiers :**

- 100% de la population interrogée au niveau des secteurs I, II, IV et V, ainsi que 75% des personnes interrogées au niveau du secteur II, accèdent aux bureaux de postes au sein de leurs quartiers, tandis que 13% de la population enquêtée au niveau du secteur II, ont répondu que leur secteur offre l'accès à cet équipement (Figure N°48).
- Selon les réponses de la population enquêtée dans le cadre de la présente étude, les quartiers de la ville d'Annaba, connaissent une satisfaction par rapport aux établissements des postes, en offrant un accès à la population qui les pratique.

**Figure N°48:accessibilité au bureau de postes équipements financiers, la ville d'Annaba.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 36%, 87% et 48% des personnes questionnée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont répondu que leurs quartiers offrent l'accès à cet équipement.

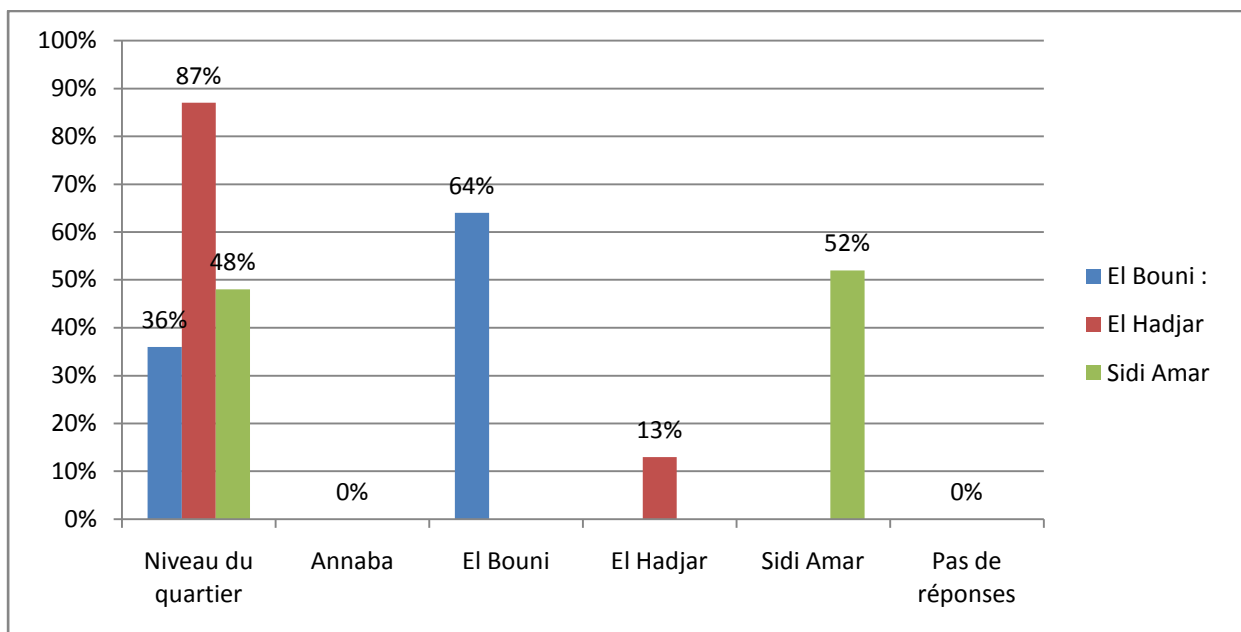
## « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

### Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

#### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

- 64%, 13% et 52% de la population enquêtée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont déclaré que leurs secteurs possèdent ce type d'équipement. (Figure N°49).
- Les deux cartes ci-après, illustrent l'accessibilité aux équipements financiers au niveau du grand Annaba.

**Figure N°49:accessibilité au bureau de postes équipements financiers, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar.**



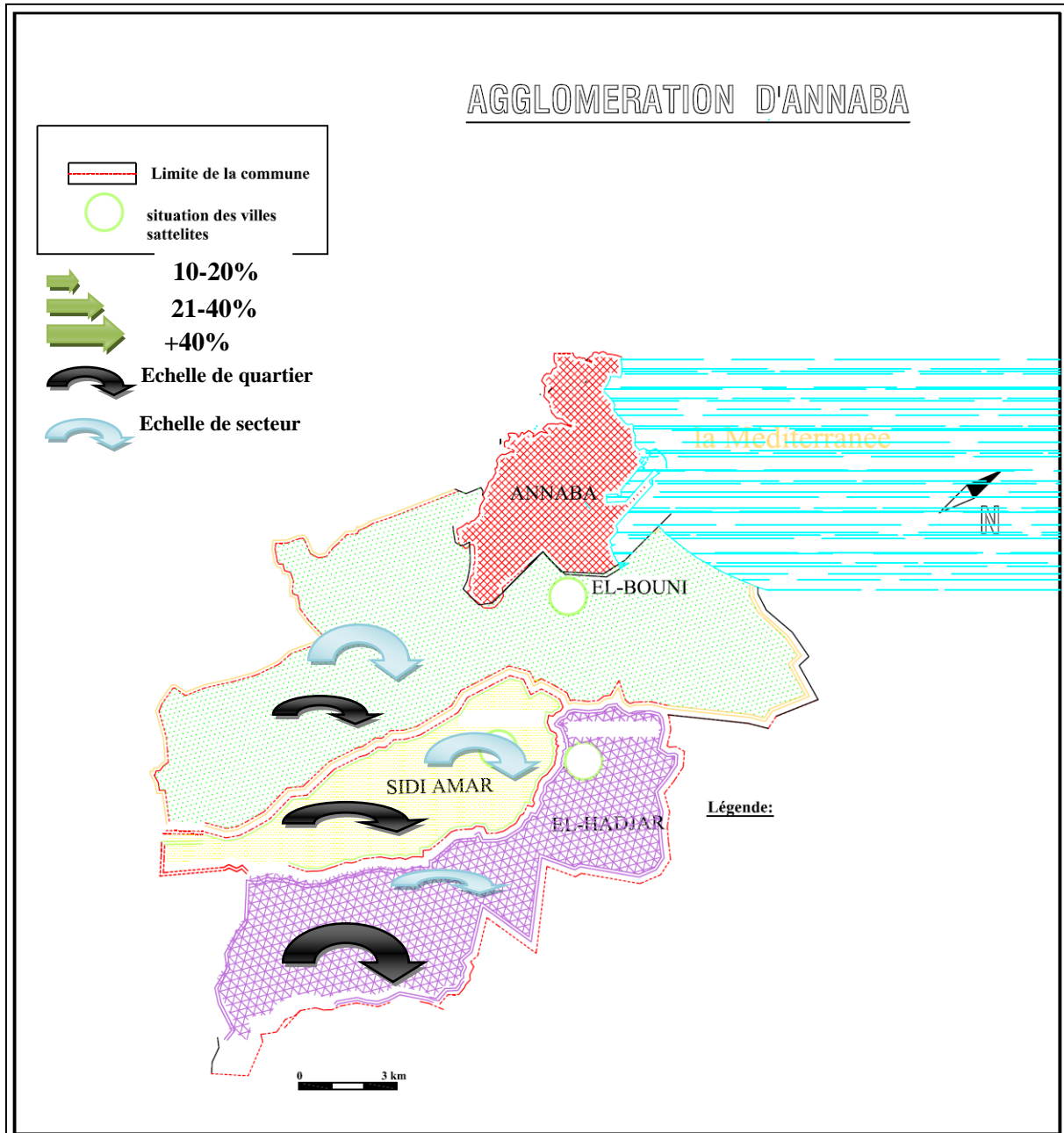
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°27: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements financiers à l'échelle du grand Annaba.



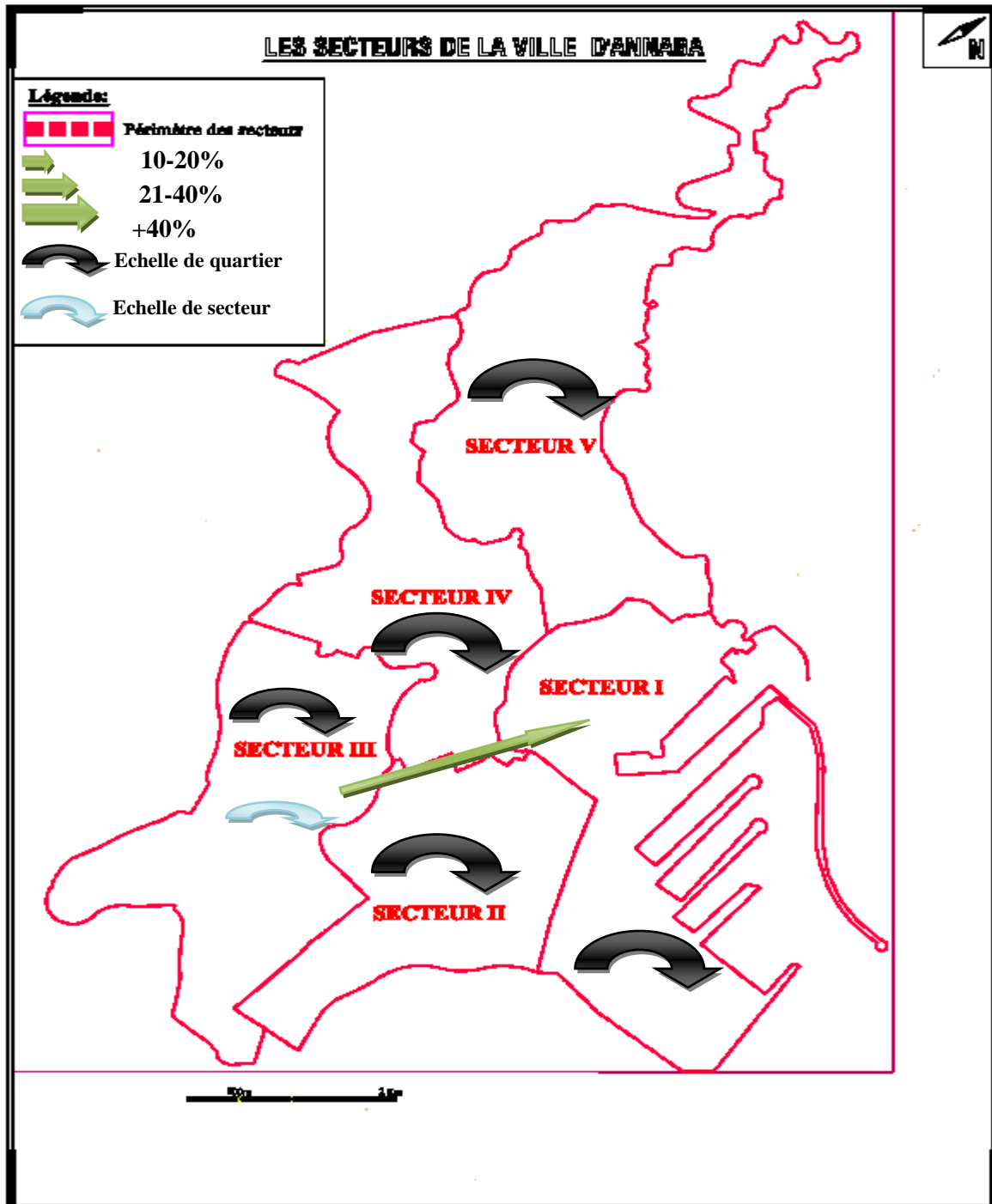
Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°28: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements financiers à l'échelle de la ville d'Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

**❑ Equipement de la Santé :**

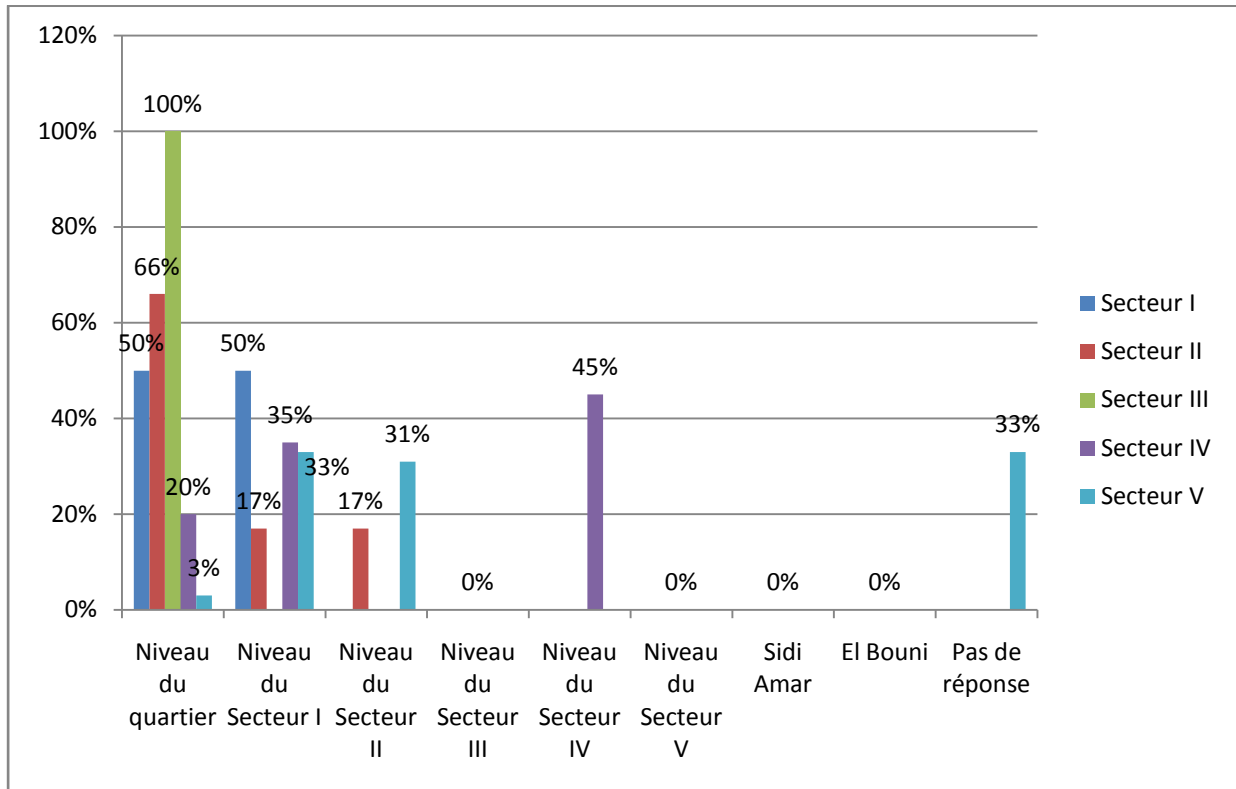
- 100% de la population interrogée au niveau de secteur III ont répondu que leur quartier possède d'un équipement de santé.
- 50% de la population interrogée au niveau de secteur I, 66% des personnes enquêtée au niveau du secteur II ainsi que pour 20% et 03% des personnes questionnées au niveau des secteurs IV et V successivement ont répondu que leurs quartiers les offrent un accès aux établissements sanitaires.
- 50%, 17% et 45% des personnes qui répondent à notre questionnaire au niveau de secteur I, II et IV successivement ont déclaré qu'ils ont l'accès aux équipements de la santé à l'échelle de leurs secteurs (Figure N°50).

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Figure N°50 :accessibilité aux équipements de la santé, la ville d'Annaba.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

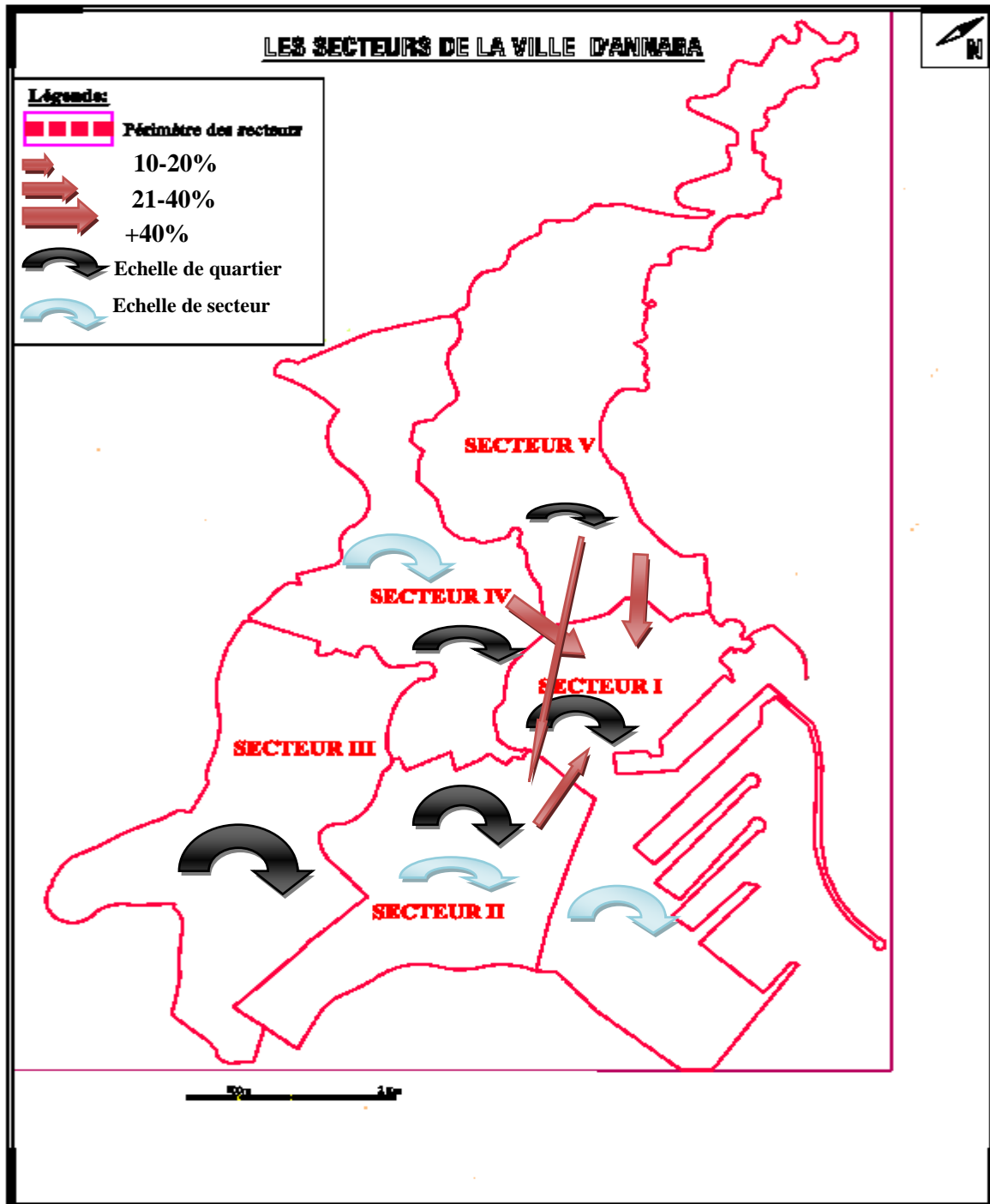
- La carte ci-après illustre l'accessibilité aux équipements de la santé au niveau de la ville d'Annaba :

« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°29 : Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de la santé à l'échelle de la ville d'Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

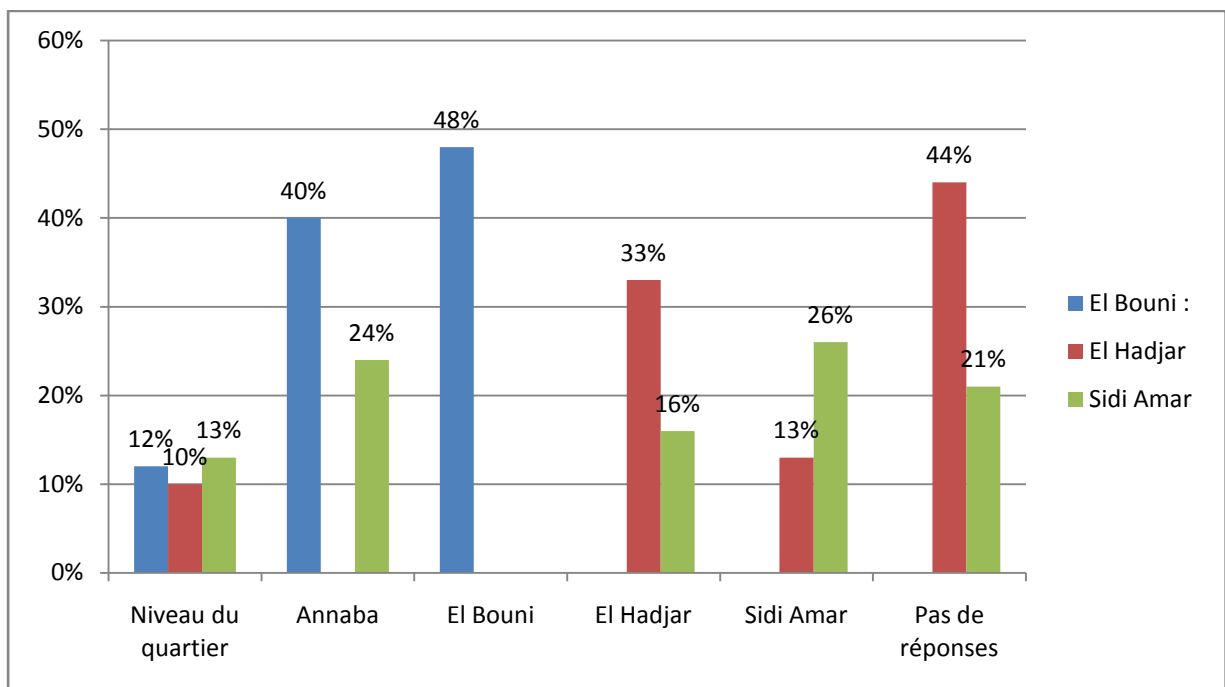
## « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

### Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

#### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

- 12%, 10% et 13% des personnes questionnée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont répondu que leurs quartiers offrent l'accès à cet équipement.
- 48%, 33% et 26% de la population enquêtée au niveau d'El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar successivement ont déclaré que leurs secteurs possèdent ce type d'équipement. (Figure N°51).
- La carte suivante illustre l'accessibilité aux équipements de la santé au niveau du grand Annaba :

**Figure N°51:accessibilité aux équipements de la santé, les villes El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar.**



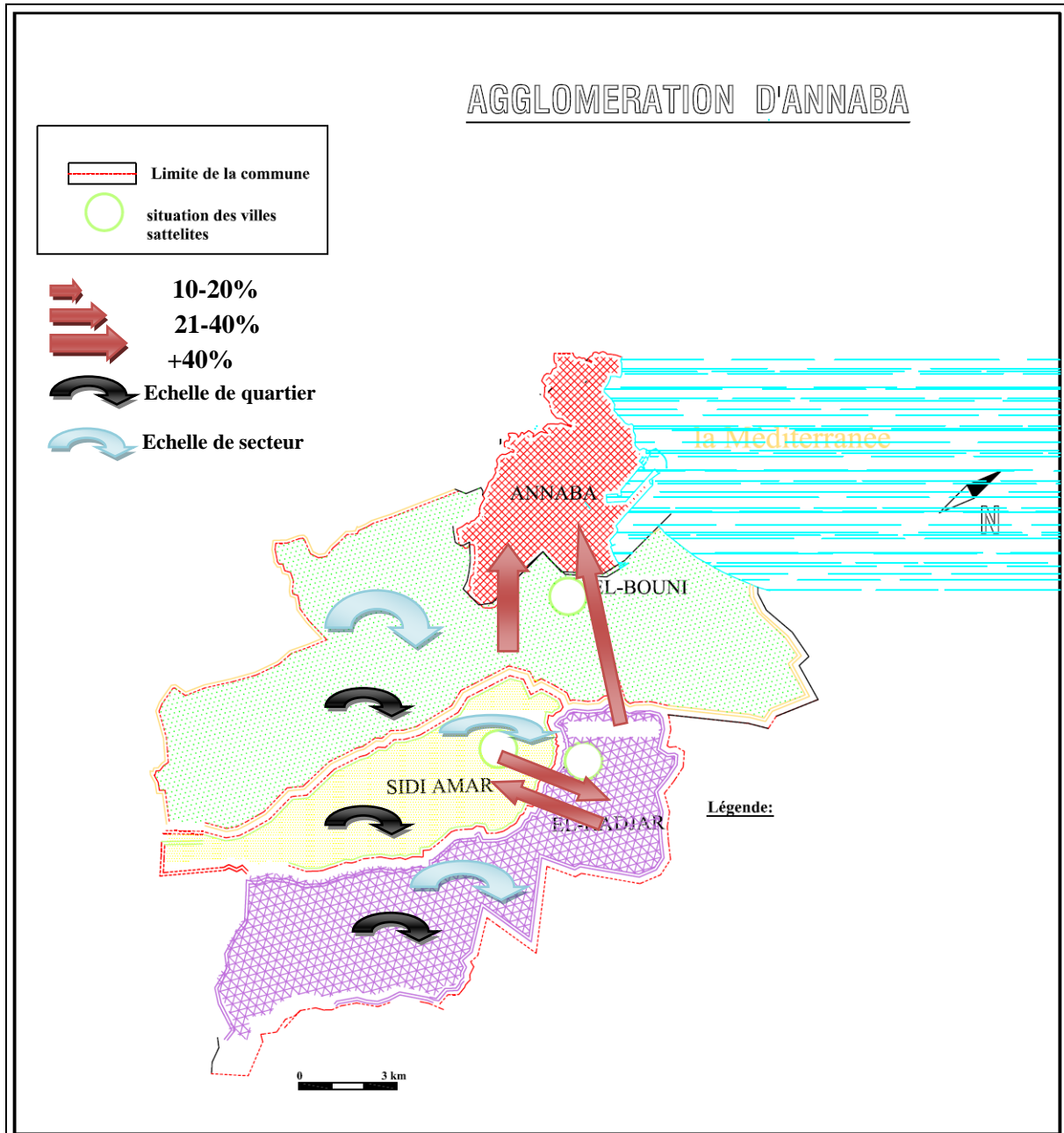
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

# « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

## Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

Carte N°30: Le taux de fréquentation des espaces pratiqués pour accéder aux équipements de la santé à l'échelle du grand Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

- On a essayé de cerner l'accessibilité aux commerces et aux équipements publics des différents secteurs de notre aire d'étude, afin de constater les inégalités socio-spatiales entre ces secteurs, l'encrage de l'individu (utilisateur de l'espace) dans son contexte, ainsi que le degré de dépendance de ces secteurs. On constate que :
  - ❑ Une certaine inégalité socio spatiale, notamment par rapport à l'accès aux équipements publics, cette inégalité apparente entre les secteurs eux même d'un côté et entre la ville d'Annaba et les trois (03) autres villes qui s'unissent pour former le grand Annaba
  - ❑ La ville d'Annaba connaît une indépendance totale en termes d'accessibilité au commerce et aux équipements publics, sauf pour l'enseignement supérieur, où sa population peut se déplacer vers les pôles universitaires d'El Bouni et de Sidi Amar.
  - ❑ La ville d'El Bouni est dépendante de la ville de Sidi Amar, pour compléter le manque par rapport équipement publics et commerce.
  - ❑ La ville d'El Hadjar est dépendante de la ville d'Annaba, par rapport à l'accès au commerce et aux équipements publics, et à Sidi Amar par rapport à l'accès aux équipements d'enseignement supérieur.
  - ❑ La ville de Sidi Amar est dépendante de la ville d'Annaba, ainsi que la ville d'El Hadjar.

**1.5. Point noirs d'embouteillage :**

- Dans ce point on va analyser les réponses des enquêtés sur les points noirs de l'embouteillage qu'il rencontre, lors de leurs pratiques de la mobilité (tableau N°33).

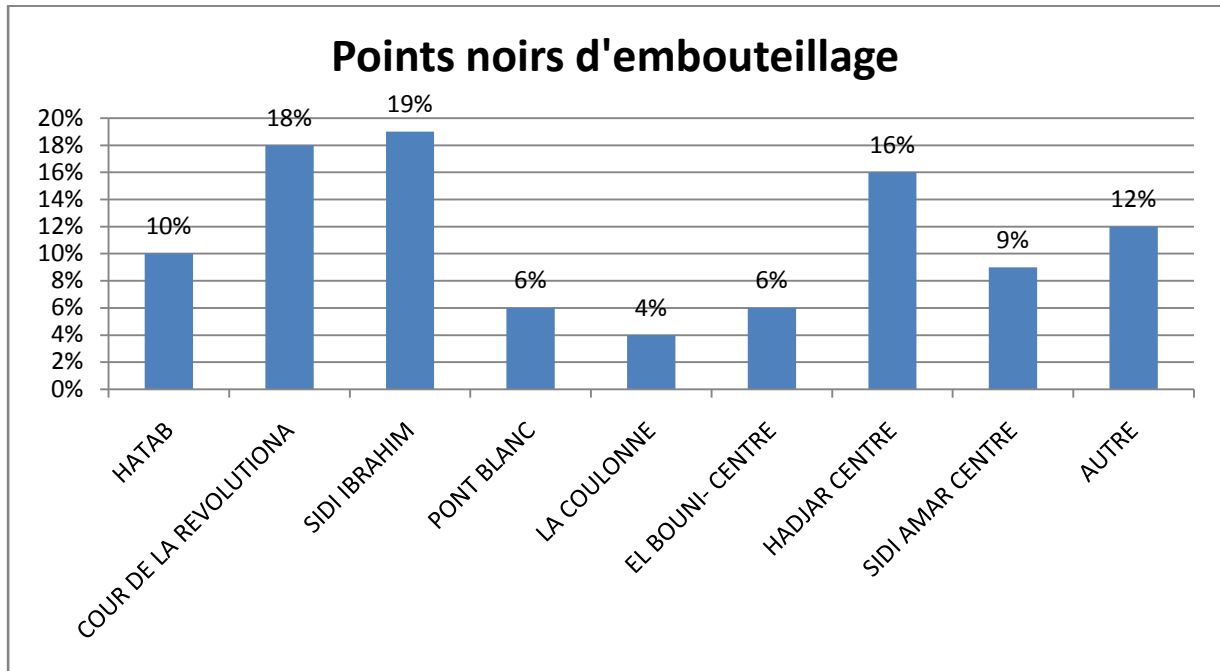
**Tableau N°33 : répartition des réponses par points d'embouteillement.**

DESIGNATION	HATAB	COUR DE LA REVOLUTION	SIDI IBRAHIM	PONT BLANC	LA COULONNE	EL BOUNI-CENTRE	HADJAR CENTRE	SIDI AMAR CENTRE	AUTRE
PONCTUALITE(%)	10	18	19	06	04	06	16	09	12

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Dés à sa position comme l'une des entrées de la ville d'Annaba, le rondpoint de Sidi Ibrahim était choisi comme le point qui connaît le plus grand problème de l'embouteillement avec 19% des réponses de la population enquêtée.
- Le cours de la révolution vient de classer en deuxième place avec 17% des réponses des personnes interrogées au sein du grand Annaba, ce classement est dû à sa centralité fonctionnelle ainsi que symbolique (Figure N°52).

Figure N°52: répartition des réponses par points d'embouteillage.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- Pour connaître les points qui posent des problèmes de circulation on a posé une question ouverte, sans données des choix précises, pour cerner les lieux pratiqués par la population de notre étude, le choix de ces points posés jugés noirs, par rapport à la circulation et au parking, est due aux stratégies et trajectoires choisies par la population de notre étude, pour pratiquer l'espace en faisant la navette.
- Pour cela ce point change avec le changement de lieux de résidence, ainsi que le lieu de travail, on va citer les lieux choisis par la population de chaque secteur de notre étude, ci-dessous :

**☐ Secteur I :**

- 36% des réponses de la population interrogée au niveau du secteur I de l'étude ont mentionné que le quartier de Sidi Ibrahim représente un point d'embouteillage.
- 29% de réponse étaient à la faveur de la cour de la révolution.

**❑ Secteur II :**

- 20 % des réponses des personnes interrogées au niveau du secteur II de l'étude ont choisis le Rond-point EL Hattab, comme le lieu qui représente un point d'embouteillage.

**❑ Secteur III :**

- La population du secteur III de la présente étude, a choisis, le Rond-point de du quartier Pont Blanc comme le point le plus marquant en termes d'embouteillage avec 25 % des réponses.

**❑ Secteur IV :**

- La cours de la révolution était choisie par la population du secteur N°04 comme le lieu qui pose un problème de circulation et de parking, avec 36% des réponses.

**❑ Secteur V :**

- La population du secteur V, de la présente étude a choisi, le rond-point de Sidi Ibrahim comme le point le plus marquant en termes d'embouteillage avec 23% des réponses.

**❑ El Bouni :**

- 36 % des réponses des personnes interrogées au niveau du secteur El Bouni de l'étude ont choisis le centre-ville d'El Bouni, comme le lieu qui représente un point d'embouteillage.

**❑ El Hadjar :**

- La population du secteur El Hadjar de la présente étude a choisi, le centre-ville d'El Hadjar comme le point le plus marquant en termes d'embouteillage avec 44% des réponses.

**❑ Sidi Amar :**

- Le centre-ville de Sidi Amar était choisi par la population du secteur N°04 comme le lieu qui pose un problème de circulation et de parking, avec 42% des réponses.

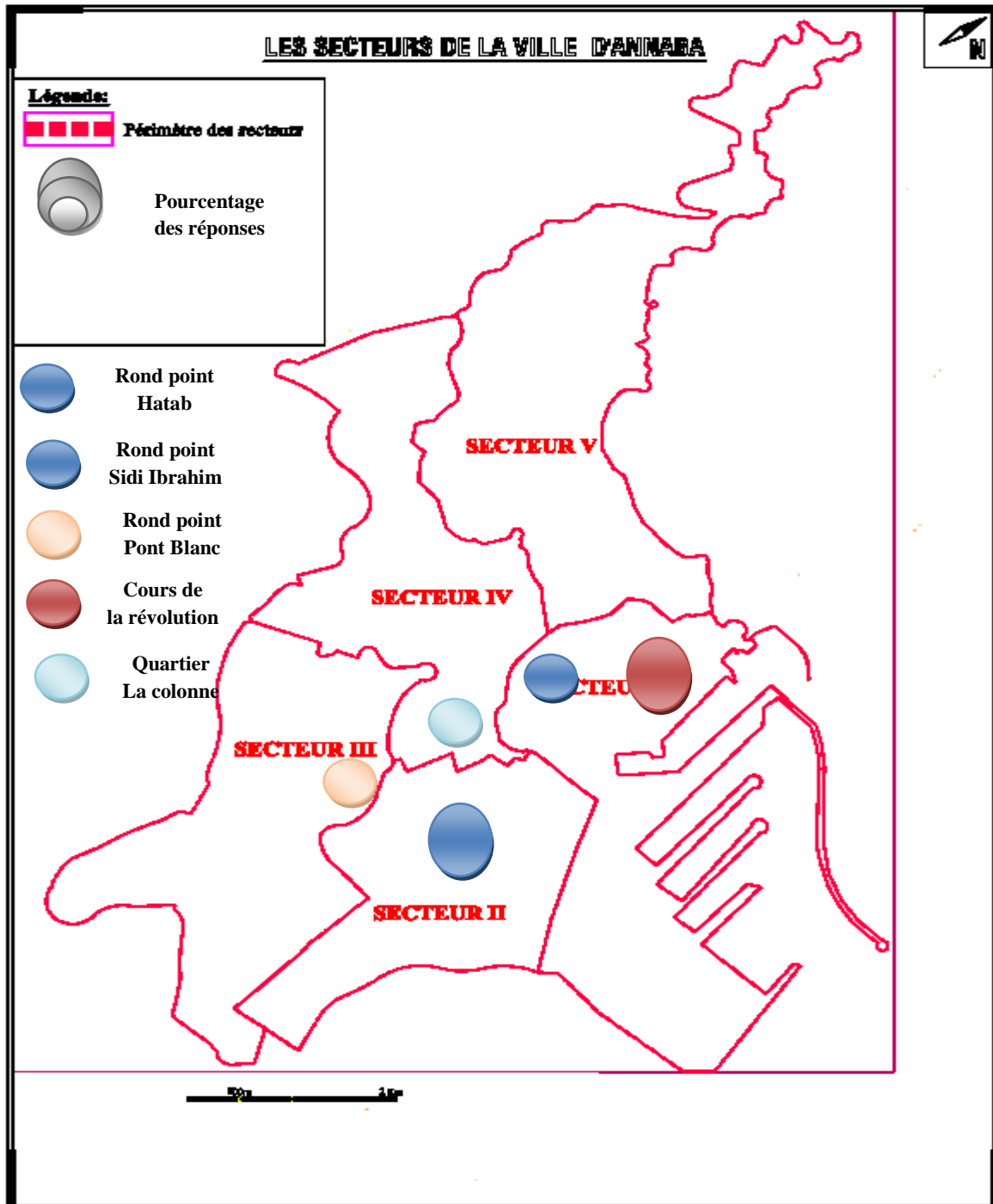
## « La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »

### Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »

#### Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »

- La carte ci-après illustre les points noirs au niveau de la ville d'Annaba :

Carte N°31 : Les points noirs de l'embouteillage à l'échelle de la ville d'Annaba.



Source : Traitement de l'étudiant, 2015.

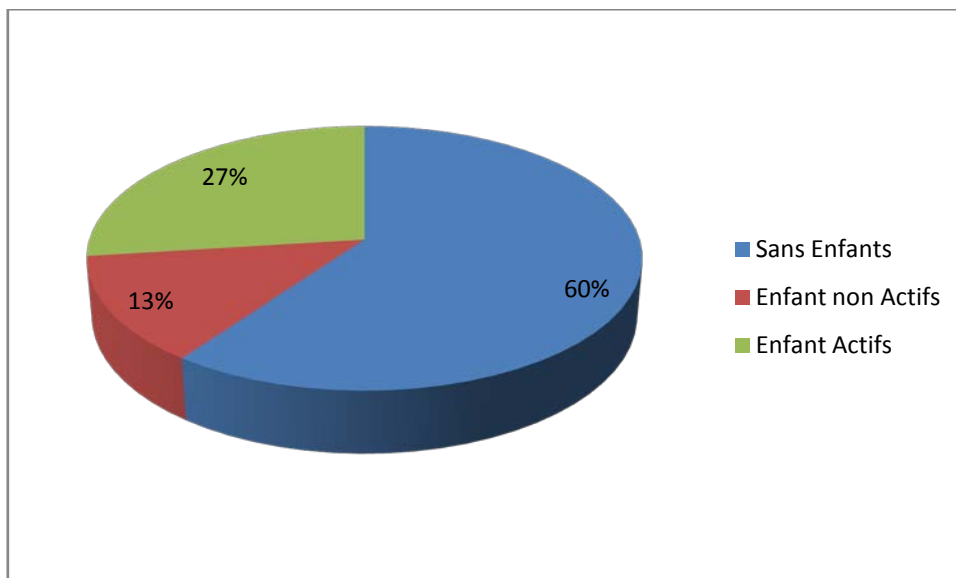
## 2. Les liens fonctionnelles individu/société (les effets de société) :

- On a posé des questions pour analyser les liens sociaux ou symboliques des personnes enquêtées, avec leurs espaces,
- Le but de ces questions est de savoir le degré d'ancrage, de la population mobile dans leurs lieux d'habitat, qui est l'un des paradoxes de la mobilité, les réponses étaient comme suivies :

### 2.1. Enfants actifs : enfants mobiles.

- 60% de la population de notre étude, ont déclaré qu'ils n'ont pas d'enfant (53% de la population sont célibataires, Figure N°06).
- 27% de la population interrogées ont répondu que leurs enfants se travaillent ou s'étudient, ce qui signifie qu'ils sont des pratiquants de la mobilité pendulaire au sein de l'espace du grand Annaba (Figure N°53).

Figure N°53 : répartition des réponses selon, la mobilité des enfants.

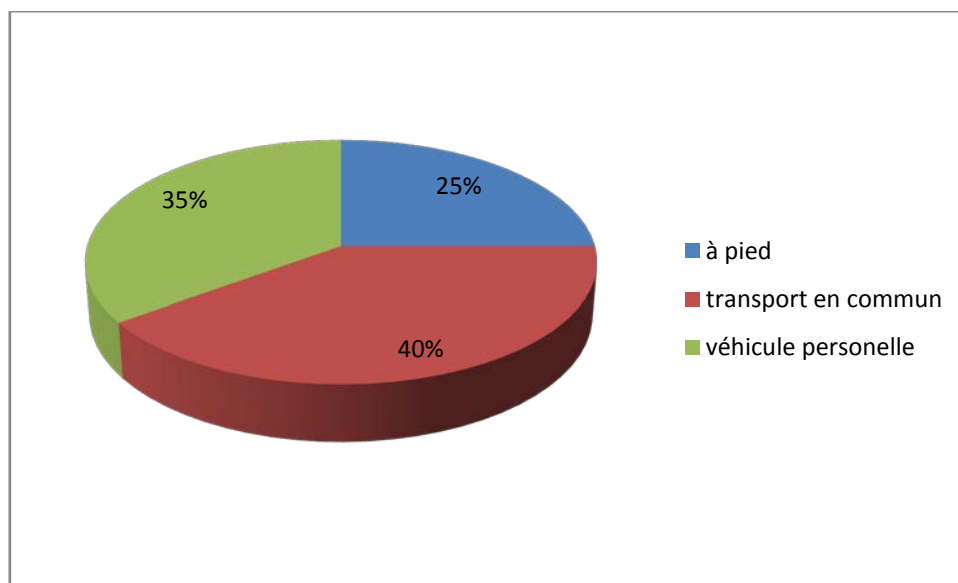


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

□ **Mode de transport des enfants actifs :**

- On a posé une question pour connaître le mode de transport des enfants qui pratiquent la mobilité pendulaire.
- 40% des enfants mobiles se déplacent par transport en commun, 35% se déplacent par le véhicule personnel, tandis que 25% se déplacent à pied.

Figure N°54:répartition des réponses selon mode de transport des enfants mobiles.

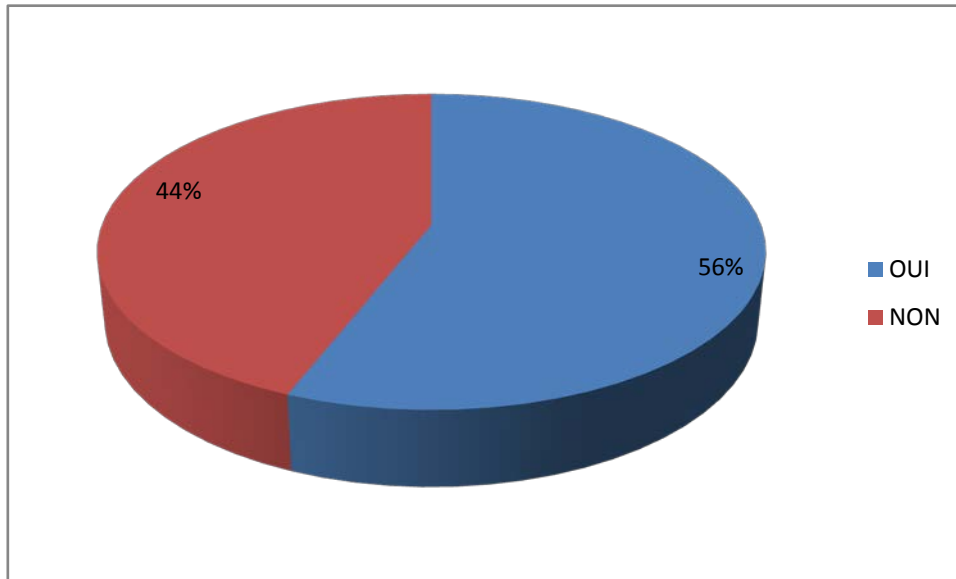


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

□ **Partagé le moyen de transport avec enfant :**

- 56% des répondants ont déclaré qu'ils partagent le même moyen de transport avec leurs enfants.
- Cela est due au manque de la sécurité d'un côté et à économiser les couts de transport (le cas de véhicule personnel).
- 44% des répondants ont certifié qu'ils ne partagent pas le moyen de transport avec leurs enfants (Figure N°55).
- Cela peut être expliqué par l'âge des enfants, ou par les trajectoires déférentes entre les parents et les enfants.

Figure N°55 : répartition des réponses selon mode de transport des enfants mobiles.

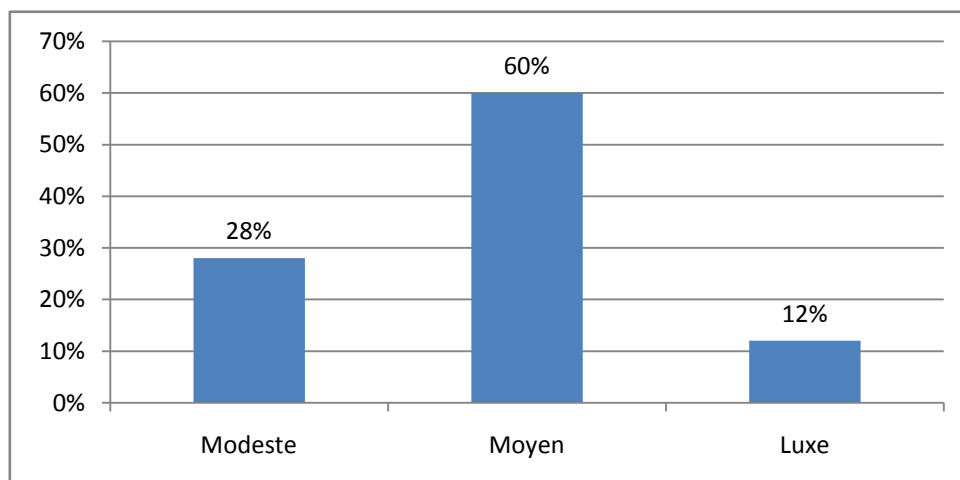


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## 2.2.La qualité de vie au sein du quartier :quartiers de classe moyennes.

- 60% des personnes enquêtées ont jugé leurs quartiers comme des quartiers moyens, 28% ont répondu que leurs quartiers sont modestes et 12% de la population interrogées ont classé leurs quartiers comme quartiers de luxes (Figure N°56).

Figure N°56 : répartition des réponses selon la classification des quartiers.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 75% des personnes enquêtées au sein du secteur I, ont répondu que leurs quartiers sont modestes, cela peut être expliqué par l'existence des maisons menaçants ruines au sein de la vieille ville ainsi que le quartier de port Saïd.
- 87% des répondeurs au niveau du secteur IV ont certifié que leurs quartiers ont une classe moyenne, tandis que 13% ont répondu que leurs quartiers étaient de classe modeste, cela est due à la nature de ces quartiers, avec des maisons coloniales, comme la colonne et l'Orangerie.

**Tableau N°34: répartition des réponses selon la classification des quartiers par secteur**

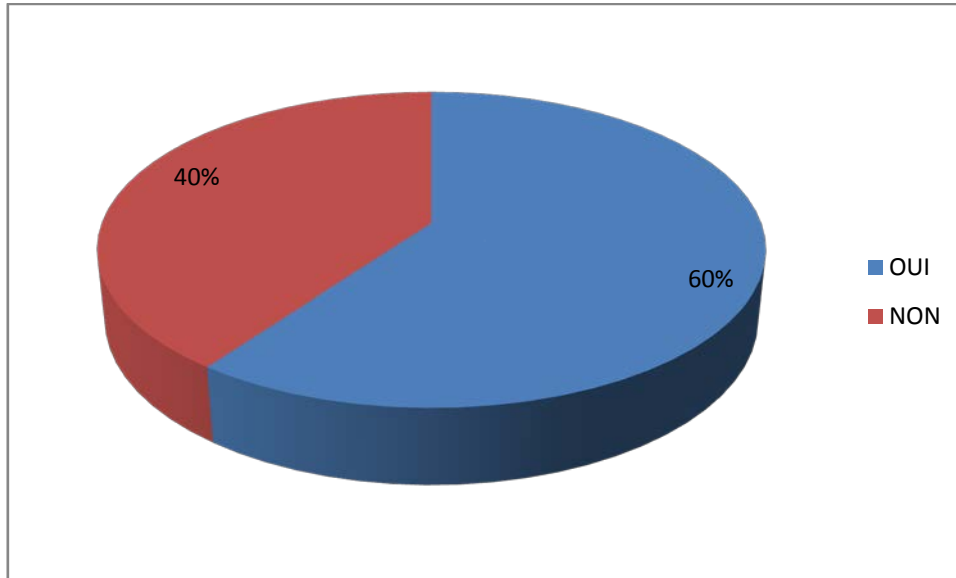
DESIGNATION	Secteur I	Secteur II	Secteur III	Secteur IV	Secteur V	EL BOUNI-	HADJA R	SIDI AMAR
Modeste(%)	75	00	25	13	17	14	13	64
Moyen(%)	25	67	62	87	83	57	69	28
De luxe(%)	00	33	13	00	00	29	18	08

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### **2.3.Sentiment de la population envers le quartier.**

- 60% de la population interrogées ont répondu qu'ils aiment leurs quartiers, contre 40% qui ont répondu qu'ils ont des sentiments négatifs envers leurs quartiers (Figure N° 57).

Figure N°57 :répartition des réponses selon sentiment de la population envers le quartier.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- En contrepartie de leurs classements des quartiers comme modestes, la majorité de la population enquêtée, a déclaré que ses sentiments par rapport aux quartiers sont positifs, ce qui peut être expliqué par les relations sociales et socio-spatiales formé avec leurs espaces.
- 85% des personnes interrogées au niveau d'El Bouni ont répondu qu'ils aiment leurs quartiers, tandis que 71% des répondeurs au niveau de sidi Amar, ont déclaré qu'ils n'aiment pas leurs quartiers, cela peut être expliqué par la pollution que la ville de Sidi Amar connaît, due à sa distance par rapport à la zone industrielle d'El Hadjar, ainsi que les sentiments d'insécurité et le phénomène de criminalité (Tableau N°35).

**Tableau N°35 :répartition des réponses selon sentiment de la population envers le quartier par secteur.**

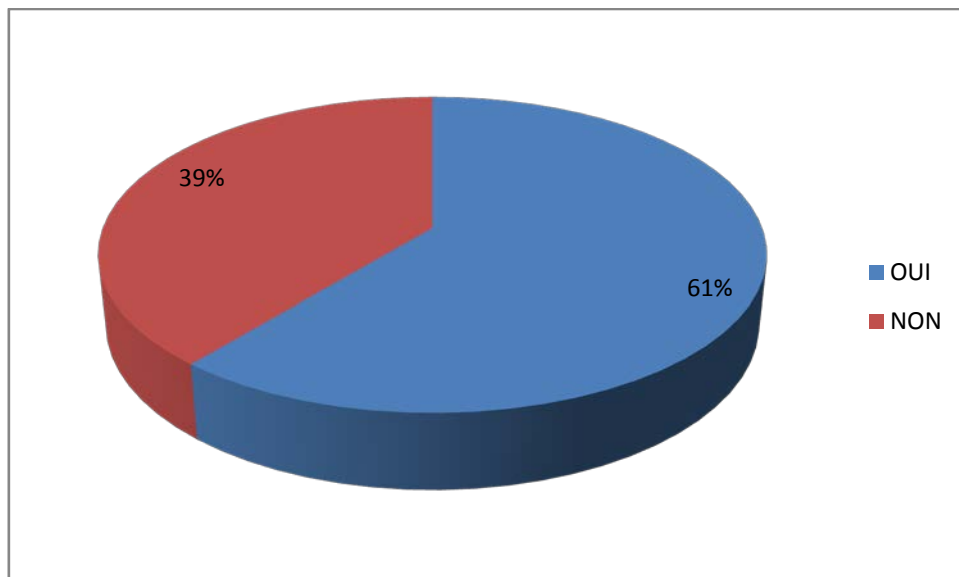
DESIGNATION	Secteur I	Secteur II	Secteur III	Secteur IV	Secteur V	EL BOUNI-	HADJA R	SIDI AMAR
OUI(%)	50	66	56	65	70	85	65	29
NON(%)	50	34	44	35	30	15	35	71

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

#### **2.4.Le quartier, un espace pratiqué durant le temps libre.**

- 61% de la population interrogées ont répondu qu'ils passent leurs temps libres au sein du quartier, par contre 39% ont répondu qu'ils passent leurs temps libres au sein des autres espaces (Figure N° 58).

**Figure N°58 : répartition des réponses espace pratiqué durant le temps libre.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**« La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba »**

**Troisième Partie : « le grand Annaba : la pratique de la mobilité pendulaire »**

**Chapitre VII : « les effets de socio-spatiaux de la mobilité pendulaire sur grand Annaba »**

- 80% de la population enquêtée au niveau du secteur II, 75% de la population interrogée au niveau du secteur I ainsi que 71% des personnes sondées par notre étude ont répondu qu'ils passent leurs temps libres à leurs quartiers.
- A contrario 67% e 63% de la population interrogée au niveau des secteurs V et secteur III successivement ont répondu qu'ils préfèrent autre destination pour passer leurs temps libre (Tableau N°36).

**Tableau N°36 :répartition des réponses espace pratiqué durant le temps libre par secteur.**

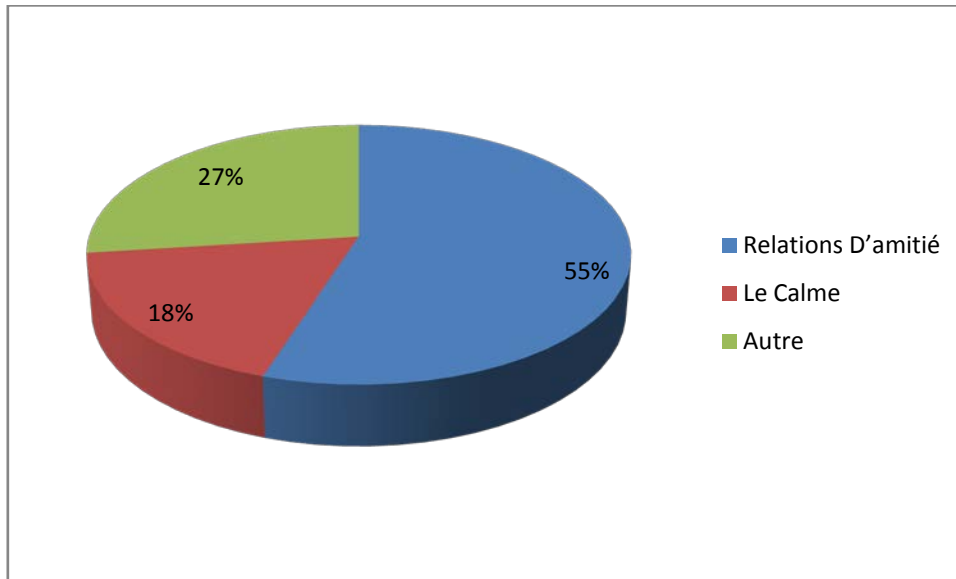
DESIGNATION	Secteur I	Secteur II	Secteur III	Secteur IV	Secteur V	EL BOUNI-	HADJA R	SIDI AMAR
OUI(%)	75	80	37	50	33	71	65	57
NON(%)	25	20	63	50	67	29	35	43

Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

**❑ Raison de choix del'espace où on passe le temps libre ?**

- 55% de la population sondée par notre étude ont répondu que les raisons pour lesquels ils choisissent l'espace où ils passent leur temps libre est les relations humaines que les attachent avec ces espaces, tandis que pour 18% de la population de la présente étude, le calme est le critère le plus important pour leurs choix (Figure N°59).

Figure N°59 : répartition par Raison de choix de l'espace où on passe le temps libre.

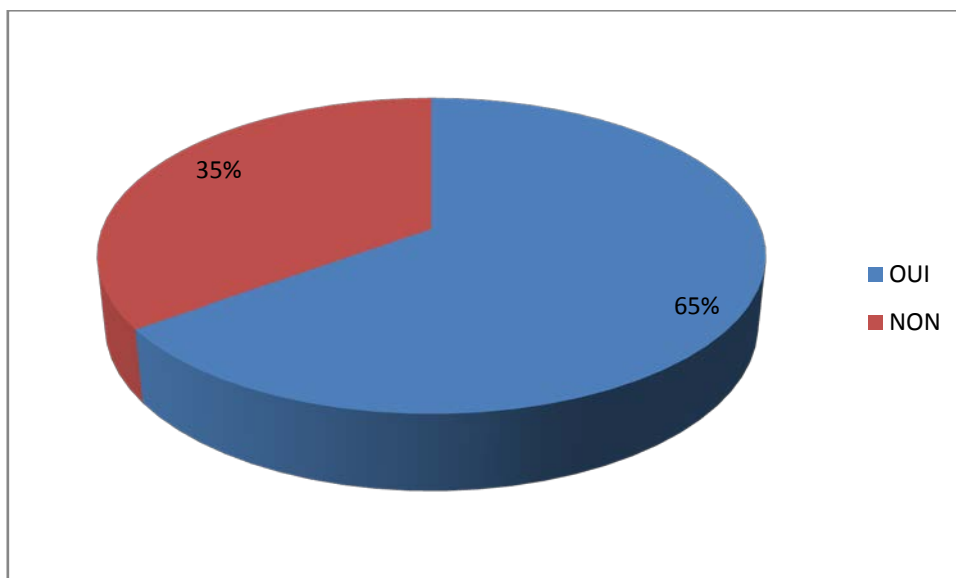


Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

### 2.5.Mobile mais sédentaire : je préfère mon quartier.

- 65% de la population enquêtée dans le cadre de notre étude ont répondu qu'ils préfèrent habiter à leurs quartiers, s'ils ont le choix (Figure N°60).

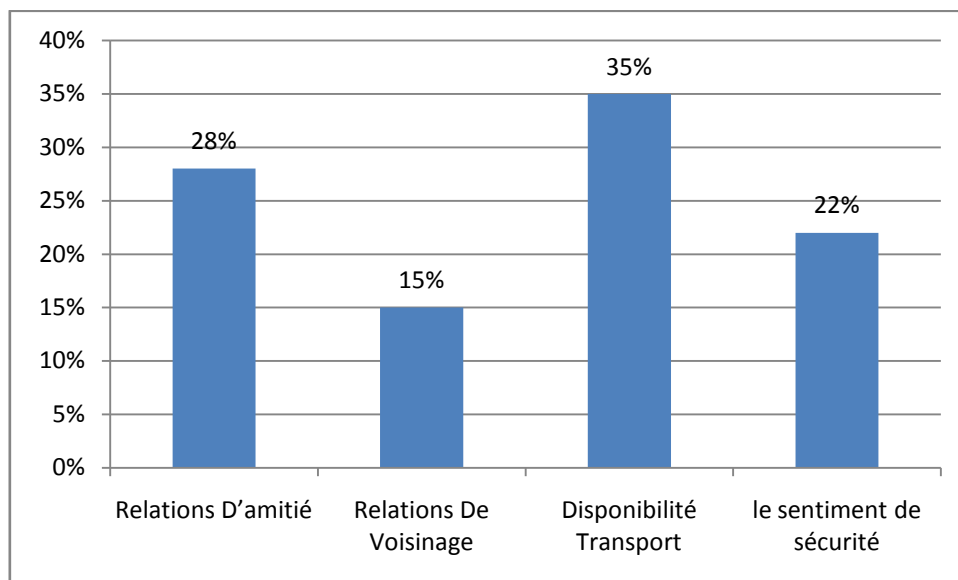
Figure N°60 : répartition par choix de lieu d'habitation.



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

- 43% de la population ont répondu que les relations humaines, est la raison pour laquelle ils sont attachés à leurs quartiers, avec 28% des réponses pour les relations d'amitié et 15% pour les relations de voisinage.
- La disponibilité de transport était la raison pour laquelle 35% de la population enquêtée son enraciné au sein de leurs quartiers actuels (Figure N°61).

**Figure N°61 : répartition des réponses selon les raisons de choix de quartier actuel pour s'enraciner.**



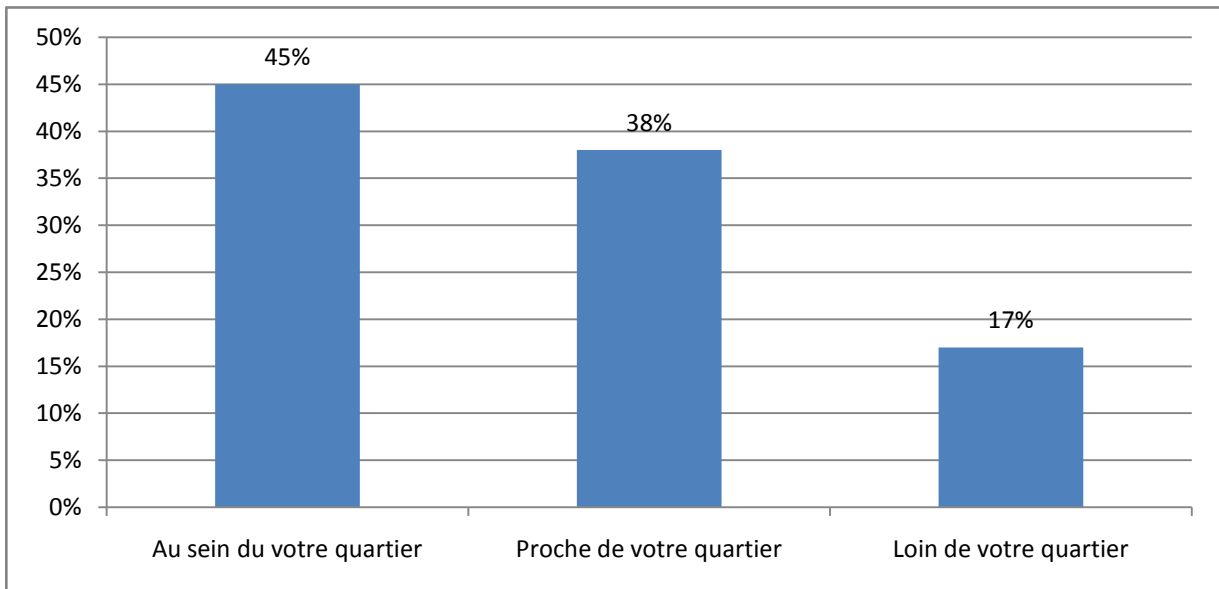
Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **2.6. Se déplacer pour s'enraciner : je préfère travailler au sein de mon quartier.**

- On a posé une question Hypothétique fermée, dans laquelle la personne enquêtée fait le choix de lieux de travail, par selon la distance par rapport du son quartier actuel.
- 45% de la population sondée ont choisi de travailler au sein de leurs quartiers actuels, 38% ont choisi de travailler dans un endroit proche de

leurs quartiers, ainsi que 17% ont choisi de travailler loin de quartier (Figure N°62)

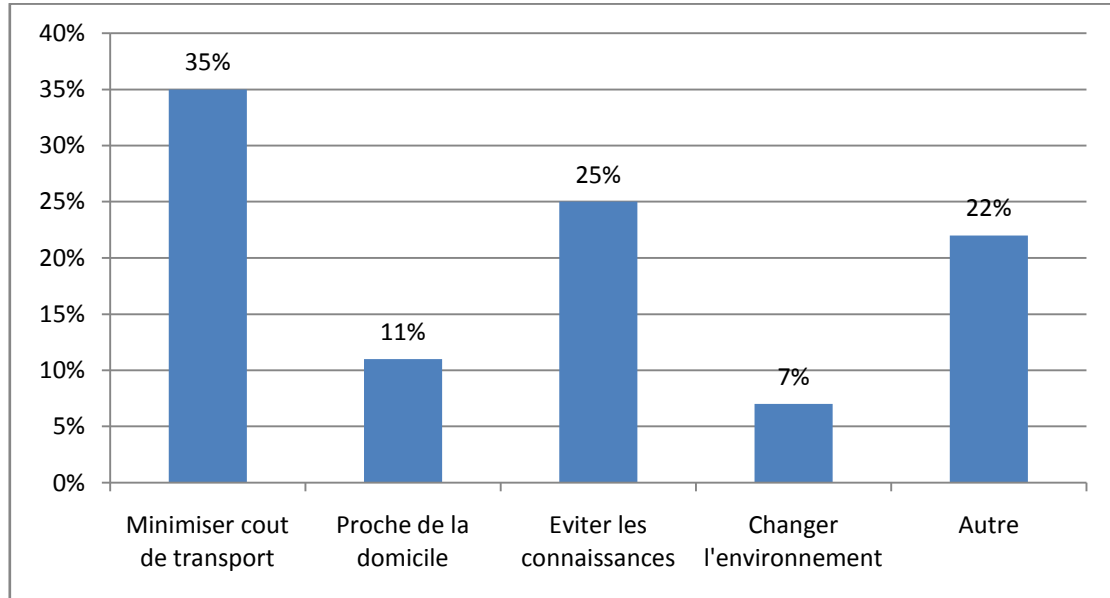
**Figure N°62 : répartition des réponses par choix Hypothétique de lieu de travail.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015..

- 35% des personnes interrogées ont choisi le lieu de travail selon le critère de coût de transport.
- 25% de la population enquêtée ont choisi un lieu de travail, qui les permet d'éviter leurs connaissances.
- 11% des réponses était pour la raison de distance par rapport à domicile
- 07% des personnes sondées ont choisi un lieu de travail qui les offre un changement d'environnement (Figure N°63).

**Figure N°63:répartition des réponses par raisons de choix Hypothétique de lieu de travail.**



Source : enquête réalisée par l'étudiant, 2015.

## **Conclusion :**

Dans ce chapitre, on a essayé d'analyser les effets socio-spatiaux de la mobilité sur l'espace du grand Annaba, par analyser l'impact de cette mobilité sur les liens entre l'individu et son espace vécu.

Le pouvoir d'accès des habitants du grand Annaba, qui représente une des potentiels de la mobilité, n'est pas égal, certains secteurs sont dépendants, à la ville mère, ou bien aux autres secteurs.

Parmi les paradoxes de la mobilité, la tendance de l'individu à sédentariser dans son espace de vie (espace d'habitat), afin de garder ces relations humaines, ainsi que ces relations avec son espace.

### **Conclusion de la partie :**

Basé sur les résultats de notre enquête effectuée sur le terrain du grand Annaba, la présente partie a le but d'analyser la mobilité au sein du grand Annaba, ainsi que ses effets sur cette espace.

L'analyse de la mobilité était par étudier la pratique de l'espace par la population active, où par stratégies individuels, en faisant la navette, ils construisent une interrelation avec l'espace pratiqué par leurs déplacements, d'une façon qu'il agit sur ces espaces et qu'ils soient affectés par la mutation de cette espace, qui est dû dans le premier plans à leurs pratiques de l'espace. Ce qui va créer une boucle d'interrelation entre l'individu et son espace.

En outre les pratiquants de l'espace su grand Annaba, via la mobilité pendulaire, veulent être sédentaire au sein de leurs quartier, en faisant la mobilité pendulaire.

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**

### Conclusion Générale :

L'objectif de notre étude était d'analyser les effets des mobilités quotidiennes effectuées par les habitants du grand Annaba, sur le plan socio-spatial, notre étude est organisée en trois parties :

Une première partie qui représente l'approche conceptuelle, est organisée en deux parties, a porté sur construire des concepts théoriques nécessaires pour les futures parties de l'étude, on a appris que la mobilité est un phénomène qui manifestent sous différentes formes, chaque une entre elles représentent une dimension, où l'espace qui est le fait de la société, représente une de ces dimensions.

La deuxième partie appelée approche analytique, était consacrée pour présenter et analyser l'espace dans lequel on a réalisé cette étude, cette espace appelé le grand Annaba, représente l'aire intercommunal de la deuxième ville métropolitaine de l'est Algérien et la quatrième à l'échelle nationale, le développement de cet espace était effectué par la mobilité pendulaires de long distance des travailleurs qui viennent de tous les willaya de la région pour travaillé au seins des zones industriels, dans les années 1970, pour cela on a essayé de connaître l'impact de la mobilité pendulaire à courtes distances, à l'intérieur de l'espace du grand Annaba.

La troisième partie a porté d'analysé les résultats de l'enquête réalisée sur le terrain du grand Annaba, par laquelle on a appris sur la pratique de la mobilité pendulaire, ainsi que les déplacements quotidiens, ces derniers créent une liaison entre l'individu et l'espace qu'il pratique, ces liens peuvent être fonctionnelles, comme le travail, l'achats et peuvent être sociales et symboliques : la promenade, les relations d'amitié.

## Conclusion Générale

---

A partir de ces étapes on a abouti les résultats suivants :

- La ville d'Annaba occupe le premier rang entre les quatre villes qui constituent l'espace du grand Annaba, en matière de l'accessibilité au travail, transport, commerce ainsi qu'aux services publics.

- Tous les secteurs de l'étude sont dépendants à la ville d'Annaba, notamment les secteurs I et II, qui représentent l'ancien centre de la ville d'Annaba, par contre les ville d'El Bouni et Sidi Amar ont le même influence sur le grand Annaba, lorsqu'il s'agit des équipements universitaires, cela est du à la polarisation universitaire (pôle universitaire de Sidi Amar et pôle universitaire d'El Bouni), cette polarisation marque l'espace d'El Hadjar et aussi de Sidi Amar qui offrent l'accès aux postes de travail au sein du pôle industriel d'El Hadjar.

- L'espace Annabi connaît des inégalités, urbaine dues à la qualité de vie dans les quartiers de certains quartiers, ainsi que les inégalités de l'accès.

- La ville d'Annaba, représente un point d'attractivité urbaine et économique pour les autres agglomérations du grand Annaba, tandis que l'attractivité est réciproque entre les villes d'El Hadjar et de Sidi Amar.

L'analyse précédente nous a permis de confirmer notre hypothèse de démarrage que les stratégies de l'individu, qui pratique l'espace Annabi, en faisant des mobilités pendulaires, entre maison et travail ont des impacts non seulement sur l'espace lui-même, mais aussi sur les liens de l'individu avec les espace qu'il traverse lors de la mobilité, d'autre mots on peut répondre à la question principale de notre étude :

La mobilité pendulaire à plusieurs incidences et effets sur l'espace du grand Annaba ces effets peuvent être sur la dimension spatiale de la société, comme la pollution, l'embouteillage, mais elles peuvent être effectuées sur la dimension sociale, c'est-à-dire la relation entre l'individu et son espace.

## Conclusion Générale

---

En faisant la navette, l'individu essaye de maintenir ces relations avec l'espace de son domicile, il se déplace chaque jour au travail, car il veut être sédentaire au sein de son quartier.

## **LA BIBLIOGRAPHIE**

# **La bibliographie :**

## **Les ouvrages :**

- LABORDE Pierre, Les espaces urbains dans le monde, éd. Nathan, Paris, 2001,
- BOURDIEU, L'effet de lieu, in La misère du monde, Paris, 1993, pp. 249-250.
- COTE Marc, L'Algérie, espace et société, édition Média-plus, Constantine, 2005, P.
- HIRSCHHORN Monique et BERTHELOT Jean-Michel, Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation, l'Harmattan, 1996.
- Jean Rémy et Étienne Leclercq, Sociologie urbaine et rurale, l'espace et l'agir, Paris, l'Harmattan, 1998.
- KAUFMANN Vincent, les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, collection le savoir suisse, Lausanne ; 2008.
- KAUFMANN Vincent et autres, mobilité et motilité de l'intention à l'action, Consultation de recherche mobilité et territoires urbains, 2003
- KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Lausanne, octobre 2004.
- LEVY Jaque, L'espace légitime, 1994.
- MAC KENZIE Roderick, spatial distance and community organization pattern, Social forces, 1927.
- NAVEZ-BOUCHANINE F. (dir.), La fragmentation en question : des villes entre fragmentation sociale et fragmentation spatiale, éd. Le Harmattan, Paris, 2002.
- PUMAIN et SAINT-JULIEN, Les interactions spatiales, Paris, Armand Colin, 2001.
- SELIMANOVSKI .C, VESCHAMBRE V, Sens et portée de la problématique des effets de lieu en géographie et en sciences sociales, Montpellier.

## **Dictionnaires :**

- LAROUSSE, édition spéciale Algérie, 1997.
- LEVY et LUSSAULT, Dictionnaire de la géographie, Paris, Belin., 2003.
- MERLIN P et CHOAY F, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, presses universitaires de France, mars 1988.
- RIFKIN Jeremy, L'âge de l'accès. La révolution de la nouvelle économie, éd La Découverte, Paris, 2000.

## **Thèses et mémoires :**

### **Les thèses :**

- TABAKA Kamila, « Vers Une Nouvelle Socio-Géographie De La Mobilité Quotidienne Etude Des Mobilités Quotidiennes Des Habitants De La Région Urbaine De Grenoble », Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, 2009.
- TELAIDJIA Djamel, gouvernance des territoires et développement local. Cas de la wilaya d'Annaba, thèse de doctorat es- science, université de Badji Mokhtar- Annaba, 2016
  - TRACHE Sidi Mohammed, mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise, Thèse de doctorat d'Etat en géographie, département de géographie et d'aménagement, Université d'Oran, Octobre 2010.
- ZHUO jian, vers un aménagement de l'espace-temps, Enjeux et modalité de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine, thèse de doctorat, l'école nationale des ponts et chaussées, France, 2007

### **Les mémoires :**

- GHORABI Nadjla, le transport urbain dans la wilaya d'Annaba : réalité et perspective, mémoire de magister, université de Constantine, 2009, (En langue Arabe).
  - KEBIR Bahia, Place et rôle des villes satellites de Sidi Amar, El Bouni et El Hadjar dans l'organisation de l'espace Annabi, mémoire de magister en urbanisme, université de Constantine, 2003.
  - KOUADRIA N.-E, Urbanisation et espace de Communication dans la wilaya de Annaba, Thèse de Magister, Institut des sciences de la terre, université de Constantine, 1995.
  - TOMAS F. Annaba et sa région, organisation de l'espace dans l'extrême- Est Algérien, Thèse de Doctorat, université Saint-Étienne, 1977.
  - VILLEPONTOUX, S. (S.d). Mobilité, géographie. Encyclopaedia Universalis cité par GUILLIN Aude et ALLOY Céline, quelle influence l'infirmière peut-elle exercer sur la mobilité spontanée des nouveaux résidents en établissement médicosocial (ems) ?, BACHELOR of science HES-SO en soins infirmiers, Haute Ecole de Santé Vaud Filière Soins infirmiers, 2014.
- ZAHI Nassira, les retombés de l'amélioration urbaine sur le cadre de vie par la réhabilitation des quartiers de la plaine Ouest de la ville d'Annaba, mémoire de magister, université de Badji Mokhtar- Annaba, 2011

### Articles dans les revues :

- BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, La Mobilité Spatiale, un processus social fondamental, in espace, populations, sociétés, 1983.
- BAUMAN. Zygmunt, liquid modernity, Cambridge, polity press, 2000.
- BENGHADBANE Foued, une approche géographique pour l'évaluation de la qualité des services de la santé, étude pratique sur la Wilaya d'Annaba, 2010(langue Arabe).
- BERTAUX , Mobilité sociale biographique. Une critique de l'approche transversale, In : Revue française de sociologie, 1974,
- BONNEL Patrick, prévision de la demande de transport, rapport présenté en vue d'obtention du diplôme d'habilitation à diriger des recherches, université Lyon, 2001
- BOUDIN Alain, Les mobilités et le programme de la sociologie, Cahiers internationaux de sociologie, 2005,
- BOUKHMISS Kaddour, HAHAM Djamel, ZEGICHE Anissa, Croissance urbaine et mutations socio-économiques dans l'Est algérien, Annales de Géographie, t. 99, n°554, 1990.
- Cologan H, 1985, cité par RAMADIER Thierry et DEPEAU Sandrine, Se déplacer pour se situer, Presses universitaires de Rennes, 2011.
- DELAUNI Daniel, Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili, revue tiers monde,2010
- FINNET Rieutord, Mutation de l'espace, mouvement de population (Annaba, Algérie).
- HEURGON Edith et LAOUSSE Dominique, Prospective de la mobilité pour une ville accessible et hospitalière in Les territoires de la mobilité. L'aire du temps, 2004.
- HALBERT Ludovic et PAIN Kathy, Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et Paris, Espace, Société, Territoire, 2010
- JOLIVET Alexia et VASQUEZ Consuelo, La santé organisante : enjeux organisationnels d'un travail de déplacement, Health Organizing: Studying the Organizational Issues of Displacement at Work, 2013,
- KAUFMANN Vincent et JEMELIN Christophe, La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?, Lausanne, octobre 2004.
- KAUFMANN Vincent, La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004.

- KAUFMANN Vincent, GALLEZ Caroline, Aux racines de la mobilité en sciences sociales, Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine in : de l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, presses universitaires de Rennes, 2009.
- KAUFMANN Vincent et JEMELIN Christophe, La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? Lausanne, octobre 2004
- LEFEBVRE H, « La production de l'espace », L'Homme et la société, N. 31-32, 1974. Sociologie de la connaissance marxisme et anthropologie. Paris, 2000.
- LEVY Jaque, L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique, presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 1994.
- Lussault Michel, La mobilité comme événement, ,2004 cité par ASCHER François et LEVY Jacques (dir), Les sens du mouvement, Editions Belin, 2004.
- MAILLIOT Stéphanie, Mobilités professionnelles : de quoi parle-t-on ?Enjeux et complexité d'une question contemporaine,2010
- MONTULET et autres, L'idéologie mobilitaire, revue de débats, Bruxelles, no 64, avril 2010.
- MATHIEU Nicole, Géographie et interdisciplinarité : rapport naturel ou rapport interdit ?
- ORFEUIL Jean-Pierre, étudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains, Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales, Paris, 2004.
- OUKACI Kamal, « L'impact d'un choc des prix du pétrole sur l'économie algérienne », revue ro'a iktissadia مجلة روى الاقتصادية, université de Bidjaya, 2012,
- PETIT JÉRÔME, cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains, les Cahiers Scientifiques du Transport, 2003
- R. SECHET et autres, Demain la géographie sociale, Vers une théorie critique et une approche dimensionnelle de l'espace, au sein des sciences sociales in Demain la Géographie, 2006.
- RAMADIER, 2002, cité par RAMADIER Thierry et DEPEAU Sandrine, Op.cit, p.16.
- RIPOLL.F et TISSOT.S, La dimension spatiale des ressources sociales, in Regards Sociologiques, n°40, 2010.
- SID Ahmed Sofiane, du gouvernement des villes a la gouvernance urbaine : vers des villes acteurs dans l'air métropolitain annabi.
- SPIGA Sassia, GUESSOUM Djamel-Eddine, la portée des projets urbains récents pour la grande ville algérienne une lecture à partir d'Annaba, Les cahiers du CREAD n°102-2012,

- TARRIUS, Anthropologie du mouvement, Caen : Paradigme, Collection Transport et communication, n°27, 1989.
- TEDDY A. (2003) : Bône et Philippeville (mémoire en images), A. SUTTON
- VESHAMBRE V, pour une approche dimensionnelle de l'espace... et une géographie sociale de plain-pied avec les autres sciences sociales, CARTA-UMR ESO, Université d'Angers.
- VODOZ Luc, les mobiles d'une approche territoriale, in les territoires de la mobilité, l'aire du temps, presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004.

#### **Site WEB :**

- COURS SEKO, Comment Rendre Compte De La Mobilité Sociale?,
- Encyclopaedia Universalis, <http://www.youscribe.com/catalogue/dictionnaires-encyclopedies annuaires/savoirs/définition-de-mobilité-géographie-2266900>.
- Wikipedia l'encyclopédie libre, [http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9\\_sociale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9_sociale)

#### **Documents administratives et rapports :**

- CERTU, Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations? Approche de la question et propositions d'indicateurs, 2005.
- DAPT, Annuaire monographique de la wilaya d'Annaba, 2009.
- ONS, Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), 2008.
- URBACO et EDR, Schéma de cohérence urbaine d'Annaba, 2006.
- URBAN, Plan intercommunal directeur d'aménagement et d'urbanisme(PDAU) d'Annaba, 2008.
- Ministère de l'industrie et petite et moyennes industrie avec programmes des nations unis pour le développement en Algérie, « appui à la mise à œuvre de la stratégie industriel et la promotion des investissements, Algérie, 2011

#### **Législations :**

- Loi n° 84-09 du 04 février 1984, relative à l'organisation territoriale du pays.
- Loi n° 11-10 du 22 Juin 2011, relative à la commune
- Ordonnance n° 67-24 du 18 Janvier 1967, portant le code communal
- Ordonnance n° 74-69 du 02Juillet 1974, relative à la refonte de l'organisation territoriale des wilayas

## **LES ANNEXES**

جامعة العربي بن مهدي - أم البواقي  
معهد تسيير التقنيات الحضرية  
استمارة معلومات في إطار مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير:

مكان توزيع الاستمارة:

المدينة:  عنابة  - البوني  - الحجار  - سيدي عمار

الشرح:

I- معطيات حول عينة البحث:

(1) هل أنتم: - ذكر  - أنثى

(2) كم تبلغون من العمر؟ .....

(3) الحالة العائلية؟ - أعزب  - متزوج  - مطلق  - أرمل

(4) ما هي طبيعة عملكم؟

- عامل  - موظف  - معلم  - أستاذ  - مهندس  - طبيب  - متقاعد

طالب  - بطل  - عامل حر

- آخر  ما هو؟ .....

(5) ما هو مستواكم الدراسي؟

- ابتدائي  - متوسط  - ثانوي  - جامعي  - ما بعد التدرج

- تقني سامي  - آخر  ما هو؟ .....

II- معطيات حول الحركية و التنقل:

(6) أين يقع مقر سكنكم؟ (المدينة، الحي)

(7) ما هي أسباب تنقلكم؟ - دراسة  - عمل  - تسوق

- آخر  ، ما هو؟ .....

(8) أين تنتقلون بشكل دائم؟ - دراسة  - عمل

(9) أين يقع مقر عملكم أو دراستكم؟ (المدينة، الحي)

(10) ما هي وسيلة تنقلكم للعمل أو الدراسة؟

- سيرا على الأقدام  - دراجة هوائية  - دراجة نارية  - نقل مدرسي / جامعي

حافلة  - قطار  - نقل العمال  - سيارة خاصة  - سيارة أجرة

11) هل تعتبرون وسيلة تنقلكم؟

- مريحة  - جيدة  - متوسطة  - سيئة

لماذا؟.....

12) هل ترغبون في تغيير وسيلة تنقلكم؟ - نعم  - لا

لماذا؟.....

في حالة الإجابة بنعم ما هي الوسيلة البديلة؟

.....

13) أثناء تنقلكم هل تواجهون ازدحام المرور في أماكن معينة بشكل دائم؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بنعم، أين؟ ( المدينة، الشارع )

.....

14) أثناء تنقلكم هل تواجهون ازدحام المرور في أيام معينة بشكل دائم؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بنعم، ما هي؟.....

15) أثناء تنقلكم هل تواجهون ازدحام المرور في أوقات معينة من اليوم بشكل دائم؟ - نعم

- لا في حالة الإجابة بنعم، ما هي؟.....

16) على أي ساعة تغادرون المنزل نحو العمل أو الدراسة؟.....

على أي ساعة تصلون.....

17) على أي ساعة تغادرون العمل أو الدراسة نحو المنزل؟.....

على أي ساعة تصلون.....

18) هل لديكم أولاد؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بنعم، كم عددهم؟..... ، كم عدد الأولاد المتمدرسين.....

أين يقع مقر دراستهم؟ ( المدينة، الشارع )

.....

19) ما هي وسيلة تنقل أولادكم أو الدراسة؟

- سيراً على الأقدام  - دراجة هوائية  - دراجة نارية  - نقل مدرسي / جامعي

- حافلة  - قطار  - نقل العمال  - سيارة خاصة  - سيارة أجرة

20) هل تتشاركون وسيلة التنقل مع أولادكم؟ - نعم  - لا

لماذا؟.....

**II - معطيات سوسيو- مجالية:**

(21) هل يحتوي حيكم على؟

- سكنات قصديرية  - سكنات اجتماعية  - سكنات ترقية  - سكنات عدل   
- بناء ريفي  - سكنات فردية  - سكنات فاخرة   
- آخر ، ما هو؟.....

(22) هل يحتوي حيكم على محلات لبيع المواد الغذائية؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

(23) هل يحتوي حيكم على محلات لبيع الخضر و الفواكه؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

(24) هل يحتوي حيكم على محلات لبيع الملابس؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

(24) هل يحتوي حيكم على محلات لبيع الأثاث؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

(24) هل يحتوي حيكم على محلات لبيع المنتجات الكهرومنزلية؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

(24) هل يحتوي حيكم على؟

- مدرسة ابتدائية  - متوسطة  - ثانوية  - جامعة  - مركز تكوين   
- لا يوجد

(25) هل يحتوي حيكم على مكان للعب الأطفال؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين يتوجه أولادكم؟

(26) هل يحتوي حيكم على ساحة عمومية؟ - نعم  - لا   
في حالة الإجابة ب لا، أين تتوجهون؟

28) هل يحتوي حيكم على مقر الحالة المدنية (البلدية)؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بـ لا، أين تتوجهون لاستخراج وثائقكم؟

.....

29) هل يحتوي حيكم على مكتب بريد؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بـ لا، أين تتوجهون؟

.....

30) هل يحتوي حيكم على مستوصف أو مستشفى؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بـ لا، أين تتوجهون للعلاج؟

.....

31) هل يحتوي حيكم على وسيلة نقل جماعي؟ - نعم  - لا

في حالة الإجابة بـ لا، أين تتوجهون؟

.....

32) هل تعتبرون أن حيكم؟ - متواضع  - متوسط  - راقى

لماذا؟.....

33) هل تحبون حيكم؟ - نعم  - لا

لماذا؟.....

34) ما هي اقتراحاتكم لتحسين حيكم؟

.....

35) هل تمضون وقت فراغكم داخل حيكم؟ - نعم  - لا

لماذا؟.....

في حالة الإجابة بـ لا، أين؟.....

35) هل تفضلون السكن في حيكم الحالي؟ - نعم  - لا

لماذا؟.....

في حالة الإجابة بـ لا، أين؟.....

36) هل تفضلون؟

- العمل داخل حيكم الحالي
- العمل قريبا من حيكم الحالي
- العمل بعيدا عن حيكم الحالي

لماذا!.....

نشكركم على الإجابة على جميع الأسئلة و نعتذر عن الإزعاج

# La Mobilité Pendulaire Et Ces Effets Sociaux Spatiaux Sur Le Grand Annaba

Evolution du parc logement total selon la catégorie par sous secteurs et quartiers – R . G . P . H : 1987 – 1998 commune de Annaba

Tableaux N° 26

Sous Secteurs	QUARTIERS	Parc logements R.G.P.H. 1987 (1)				Parc logements R.G.P.H. 1998 (2)				Evolution en valeur absolue 1987-1998				Taux de précarité		Taux d'occupation par logement habité			
		Habité	Inhabité	Préc.	total	Habité	Inhab.	Préc.	total	habité	Inhab.	préc.	total	1987	1998	1987		1998	
																brut	net	brut	net
I	Beni m'haffeur	476	010	333	819	649	224	/	873	173	214	-333	054	40,66	/	5,84	9,93	/	6,74
	Saint thérèse	842	236	/	1078	1052	147	/	1199	210	-89	/	121	/	/	/	9,70	/	6,34
	Patrice Lumumba	2576	095	/	2671	2660	130	/	2790	084	35	/	119	/	/	/	6,23	/	4,40
	Cité F.L.N.	889	001	/	890	875	073	/	948	-14	72	/	058	/	/	/	5,50	/	3,82
	Centre Ville	2081	339	/	2420	2179	279	/	2458	098	-60	/	038	/	/	/	5,96	/	4,38
	Vieille Ville	1543	019	/	1562	1448	214	/	1662	-95	195	/	100	/	/	/	6,57	/	7,12
	Beau séjour	1629	066	/	1695	1749	122	/	1871	120	56	/	176	/	/	/	5,50	/	4,73
	An naser	660	087	/	747	708	064	/	772	048	-23	/	025	/	/	/	5,34	/	4,96
	Port Said	500	/	/	500	473	027	/	500	-27	27	/	000	/	/	/	6,70	/	5,76
	Seybouse	834	07	180	1021	1050	040	/	1090	216	33	-180	069	17,63	/	6,86	8,33	/	5,52
	Zone Industrielle I-portuaire	032	/	/	032	131	007	/	138	099	07	/	106	/	/	/	6,41	/	7,07
	Avant Port	072	/	/	072	140	017	/	157	068	17	/	085	/	/	/	6,29	/	6,16
<b>Total Sect. I</b>	<b>12134</b>	<b>860</b>	<b>513</b>	<b>13507</b>	<b>13114</b>	<b>1344</b>	<b>/</b>	<b>14458</b>	<b>980</b>	<b>484</b>	<b>-513</b>	<b>951</b>	<b>3,80</b>	<b>/</b>	<b>6,31</b>	<b>6,58</b>	<b>/</b>	<b>5,19</b>	
II	O/ Eddheb	1331	024	/	1355	1928	/	/	1928	597	-024	/	573	/	/	/	7,59	/	5,23
	8 Mai 45	1445	062	/	1507	1999	161	/	2160	554	099	/	653	/	/	/	7,47	/	6,30
	11 Décembre	986	049	/	1035	1095	/	/	1095	109	-49	/	060	/	/	/	8,11	/	6,13
	Didouche Mourad	1079	011	/	1090	1191	170	/	1361	112	159	/	271	/	/	/	7,58	/	7,32
	Sidi Brahim	2354	034	/	2388	2354	010	/	2364	/	-024	/	-024	/	/	/	6,16	/	5,03
	Tabaccop	010	/	044	054	072	/	/	072	062	/	-044	018	81,48	/	7,31	39,50	/	10,07
	Cardozo	/	/	/	/	443	045	/	488	443	045	/	488	/	/	/	/	/	0,50
	<b>Total Sect. II</b>	<b>7205</b>	<b>180</b>	<b>044</b>	<b>7429</b>	<b>9082</b>	<b>386</b>	<b>/</b>	<b>9468</b>	<b>1877</b>	<b>206</b>	<b>-044</b>	<b>2039</b>	<b>0,59</b>	<b>/</b>	<b>7,17</b>	<b>7,21</b>	<b>/</b>	<b>5,58</b>
III	05 Juillet	404	116	/	520	1020	215	/	1235	616	099	/	715	/	/	/	/	/	4,74
	Entrée Ouest (Rym)	/	/	/	/	222	894	/	1116	222	894	/	1116	/	/	/	/	/	6,42
	Safsaf I	2528	681	/	3209	3511	189	/	3700	983	-492	/	491	/	/	/	6,38	/	5,20
	Safsaf II	2547	804	/	3351	3924	581	40	4545	1377	-223	40	1194	/	0,88	/	4,13	5,45	5,50
	Belaid Belgacem	1004	127	/	1131	1777	435	/	2212	773	308	/	1081	/	/	/	5,99	/	5,87
	Sidi Harb	115	/	/	115	597	116	148	861	482	116	148	746	/	17,19	/	1,81	5,64	7,03
	<b>Total Sect. III</b>	<b>6598</b>	<b>1728</b>	<b>/</b>	<b>8326</b>	<b>11051</b>	<b>2430</b>	<b>188</b>	<b>13669</b>	<b>4453</b>	<b>702</b>	<b>188</b>	<b>5343</b>	<b>/</b>	<b>1,37</b>	<b>/</b>	<b>4,98</b>	<b>5,63</b>	<b>5,72</b>
IV	Zaafraania	796	054	/	850	829	042	/	871	033	-12	/	021	/	/	/	5,95	/	5,60
	Elysa	790	015	/	805	800	11	/	811	10	-04	/	006	/	/	/	6,37	/	4,68
	O/ Forcha	1234	194	/	1428	1866	220	096	2182	632	026	096	754	/	5,14	/	7,39	5,40	5,68
	L'Orangrie	1472	051	/	1523	1630	056	/	1686	158	005	/	163	/	/	/	7,04	/	5,70
	La Colonne	3221	098	/	3319	3092	189	/	3281	-129	091	/	-038	/	/	/	6,10	/	5,09
	<b>Total Sect. IV</b>	<b>7513</b>	<b>412</b>	<b>/</b>	<b>7925</b>	<b>8217</b>	<b>518</b>	<b>096</b>	<b>8831</b>	<b>704</b>	<b>106</b>	<b>096</b>	<b>906</b>	<b>/</b>	<b>1,17</b>	<b>/</b>	<b>6,51</b>	<b>5,30</b>	<b>5,36</b>
V	R/ Zahouen	/	/	/	/	279	073	/	352	279	073	/	352	/	/	/	/	/	5,28
	Sidi Aissa	527	010	/	537	913	368	198	1479	386	358	198	942	/	/	/	4,47	7,36	8,96
	O/ kouba Gassiot	2068	186	/	2254	2157	083	/	2240	089	-103	/	-14	/	/	/	3,19	/	4,86
	Zone éparse	983	045	/	1028	288	186	/	474	-695	141	/	-554	/	/	/	5,97	/	5,13
	<b>Total Sect. V</b>	<b>3578</b>	<b>241</b>	<b>/</b>	<b>3819</b>	<b>3637</b>	<b>710</b>	<b>198</b>	<b>4545</b>	<b>059</b>	<b>469</b>	<b>198</b>	<b>726</b>	<b>/</b>	<b>4,36</b>	<b>/</b>	<b>4,14</b>	<b>5,64</b>	<b>5,95</b>
<b>Total Communal</b>	<b>37028</b>	<b>3421</b>	<b>557</b>	<b>41006</b>	<b>45101</b>	<b>5388</b>	<b>482</b>	<b>50971</b>	<b>8073</b>	<b>1967</b>	<b>-075</b>	<b>9965</b>	<b>1,36</b>	<b>0,94</b>	<b>6,08</b>	<b>6,17</b>	<b>5,43</b>	<b>5,49</b>	

(1) source: P.D.A.U intercommunal 1994

(2) source : exploitation des données exhaustives : O.N.S (Constantine)+ T.R.C communal+ données A.D.S (Oued El-D'heb)

## **LE RESUMÉ**

### **Le résumé :**

Les déplacements urbains sont considérés comme l'un des phénomènes urbains qui ont une influence sur l'aménagement ainsi que la structuration de l'espace, les motifs de ces déplacements se défont, déplacement domicile- travail/ étude, déplacement domicile-service publics et vice versa, ce qui implique des impacts sur l'individu ainsi que l'espace, autrement dit, ces déplacements ont une dimension spatiale et sociale, ces déplacements, au sein de cette étude on appelle "mobilité" , tous déplacements influent sur la position spatiale, ainsi que sociale de l'individu, c'est-à-dire, les déplacements domicile-travail et domicile-étude.

Notre recherche s'inclut dans le cadre des études de la mobilité pendulaire pratiquée au niveau du grand Annaba (Annaba, El Bouni, El Hadjar et Sidi Amar), cette mobilité connaît une diversité des motifs, mode et moyens des déplacements, on constate une inégalité au niveau des déplacements réciproque entre la ville d'Annaba et ces villes satellites, où la mobilité entrante à Annaba des autres villes de l'espace du grand Annaba, pour des raisons de travail, étude, achats...etc. ce pendant on ne peut pas négliger les déplacements vers les villes satellites : les villes d'El Bouni et Sidi Amar se distinguent dans l'accueil des mobilités vers les services de l'enseignement supérieur (les pôles universitaires), tandis que les villes d'El Hadjar et Sidi Amar accueillent les mobilités pour travail (sidérurgie El Hadjar qui est située à une distance relativement courte par rapport à ces deux villes, ainsi que le pôle universitaire du Sidi Amar).

Les effets de cette mobilité sur le grand Annaba se manifestent sous différentes formes, et dimensions, elles influent sur la répartition des fonctions urbaines sur l'espace Annabi, ainsi que sur la dimension sociale, notamment les inégalités d'accès, qui est partiellement due à la diversité des modes et moyens de transports ainsi que leurs spécifications : confort, ponctualité, prix ...etc.

Même ainsi, nous l'avons vu à travers l'étude, une volonté des habitants qui pratiquent la mobilité pendulaire de se sédentariser, en gardant leurs liens sociaux, économiques et de service avec l'espace vécu.

### **Mots clés :**

Déplacement, déplacement domicile-travail/ étude, mobilité, mobilité spatiale, mobilité pendulaire, mobilité alternante, dimension sociale, dimension spatiale, effets socio-spatiaux, grand Annaba, Annaba, El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar.

### المخلص:

تعتبر التنقلات الحضرية للسكان في اتجاهات مختلفة من أهم المظاهر التي تنظم المجال وتهيكله، و التي تخضع لعدة دوافع لاسيما من مجال السكن نحو مناطق الخدمات العمومية و العمل و العكس، و تتضح انعكاساتها على الفرد (السكان) و كذلك على المجال، مما جعلها تأخذ بعدا اجتماعيا و مجاليا. وفي خضم هذه الدراسة يطلق عليها بـ: "حركية" كل تنقل يؤثر على الوضعية المجالية و كذلك الوضعية الاجتماعية للفرد، بمعنى آخر التنقلات من المسكن نحو العمل أو الدراسة.

ويسلط هذا البحث الضوء على الحركة النواسية (العمودية أو المتناوبة) في المجال الحضري لعنابة الكبرى، كأحد أهم تنقلات السكان التي تضيفي تنظيما مجاليا و بعدا اجتماعيا، و التي تأخذ عدة أشكال نظرا لتعدد دوافعها و أساليبها، هذا التنوع يبرز في فضاء عنابة الكبير (عنابة، البوني، الحجار و سيدي عمار) ، حيث تحتل مدينة عنابة الصدارة في استقبال التنقلات الوافدة إليها من المدن التوابع و ذلك بغرض العمل، التسوق، تلقي الخدمات ... و تتضح الحركة العكسية من خلال استقبال المدن التوابع للتنقلات الوافدة إليها من مدينة عنابة أو فيما بينها، حيث تبرز مدينتي البوني و سيدي عمار في مجال الخدمات التعليمية (احتوائهما لقطبين جامعيين)، و كذا مدينتي الحجار و سيدي عمار في مجال العمل (مصنع الحديد و الصلب الذي يتوسط المدينتين بالإضافة إلى القطب الجامعي لسيدي عمار).

و قد ترتب عن هذه التنقلات انعكاسات متعددة خاصة المجالية و التي قدمت صورة واضحة عن تنظيم المجال الحضري لعنابة الكبرى، بتوزيع الوظائف الحضرية، بالإضافة للأبعاد الاجتماعية، خاصة من ناحية عدم المساواة في سهولة الوصول، نظرا لتنوع وسائل النقل و اختلاف نوعيتها خاصة من ناحية توفير الراحة و دقة المواعيد، و رغم ذلك فقد لمسنا من خلال الدراسة رغبة السكان بالتمسك بمجالهم المعيشي (مجال السكن)، و المحافظة على روابطهم مع المجال من النواحي الاجتماعية والاقتصادية والخدمية.

### الكلمات المفتاحية:

التنقل، التنقل منزل-عمل / دراسة ، الحركية، الحركية المجالية، الحركية النواسية، الحركية العمودية، البعد الاجتماعي، البعد المجالي، التأثيرات السوسيو- مجالية، عنابة الكبرى، عنابة، البوني، الحجار، سيدي عمار.

### **Abstract:**

The urban mobility, is one of urban phenomena that affect the organization as well as the structure of the space, it is due to different motifs, home- work/ study moving, home- public services moving, and vice versa, which impact the individual and the space at once, this means that those moving have a spatial and a social dimensions, in this study, is called " mobility" every moving that affect the spatial position as well as the social one of the individual, which means home-work and home-study moving.

This study is interested to the commuting (pendulum mobility or alternate mobility), practiced in the great Annaba (Annaba, El Bouni, El Hadjar and Sidi Amar), this mobility knows a diversity of motives, modes and means of moving, we notice an inequality in the reciprocals moving between Annaba and its satellite towns, where the entering mobility into Annaba from the other spaces of the great Annaba, have the reasons of work, study, shopping...etc. however we can't deny the incoming moves into the satellite towns: El Bouni and Sidi Amar are distinguished by having the mobility for study reasons (university's poles), in the other hand the towns of El Hadjar and Sidi Amar are known by the entering mobility for work ( the steel industry position which is relatively near to the both of the towns).

The effects of this mobility on the great Annaba appear in different forms and dimensions; it impacts on the repartition of urban functions in the Annabi's space as well as on the social dimension, the access's inequalities in particularly, which are due to the diversity of modes, and means of transportation as well as their specifications: comfort, punctuality, price,...etc.

However we have noticed the will of the inhabitants practicing the commuting of keeping their socials, economics and services links with their space, they call home.

### **Key Words:**

Moving, home-work/ study moving, mobility,spatial mobility, pendulum mobility,alternate mobility, social dimension , spatial dimension , socio-spatial effects , great Annaba, Annaba, El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar.