REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Hadj Lakhdar - BATNA 1

Institut d'architecture et d'urbanisme

Département d'Architecture

THÈSE

Présentée en vue de l'obtention du

Diplôme de Doctorat en Sciences en Architecture

Par :

FANTOUS Amina

Thème :

Impact des disparités spatiales sur la ségrégation sociale,

Cas de la ville de Batna

Spécialité : Architecture

Soutenue le : 21 /04 / 2024

Devant le jury :

Président :	Dib Belkacem	Professeur	Université Batna1
Rapporteur :	Naceur Farida	Professeur	Université Batna1
Examinateurs :	Assassi Abdelhalim	MCA	Université Batna1
	Gasmi Malika	Professeur	USTO
	Alikhoudja Mehdi	MCA	Université Sétif 1
	Sakhri Adel	MCA	Université Biskra

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma gratitude à ma directrice de thèse, le Pr Farida Naceur. J'apprécie sa patience et sa disponibilité envers moi. J'ai pu améliorer considérablement la qualité de mes travaux de recherche grâce à ses conseils et remarques constructives.

Je remercie également les membres du jury qui ont volontiers accepté d'évaluer ce document. Qu'ils trouvent ici, l'expression de mon respect et de ma gratitude.

Merci à mes amies Hacina Abdelaziz, Ahlem Keltoum, Shaima Sabri Sayid Elleithi et Hafidha Tebbi, pour leurs encouragements et leurs conseils toujours avisés

Je tiens également à remercier les personnes que j'appelle "ressources" dans ma thèse, qui m'ont été d'une grande aide.

Merci aux nombreuses personnes qui ont pris le temps de m'aider en remplissant des sondages ou en participant à des entretiens.

Mes sincères remerciements à mon époux Farès et à mes frères pour leur aide et leur soutien dans le travail d'enquête.

DEDICACE

À la mémoire de mon cher PAPA

A ma mère

Je tiens à exprimer ma gratitude pour votre attention et votre assistance au fil des années. Merci de m'avoir inculqué une forte passion pour l'apprentissage et de m'avoir encouragé à faire de votre mieux pour m'aider à réussir.

A mon époux Farès pour son soutien, son aide précieuse,

A mes sœurs Amel et Hala, mes frères Djalal, Younes et Yacine

Sans oublier mes petits-enfants Limar et Kossay

Merci d'avoir supporté mes longues heures de travail et de privation avec autant d'affection et de patience

RESUME FRANÇAIS

Cette thèse vise à explorer les croissances informelles et leurs adaptations progressives en s'appuyant sur l'étude des disparités spatiales et l'impact de celles-ci sur la ségrégation. Cette étude permet d'identifier les variables clés des éléments d'analyse (pauvreté, transport et éducation) sur deux axes de recherche (disparité spatiale et isolement social) et de questionner leur impact sur la vie quotidienne des habitants des quartiers informels. Ces variables révèlent simultanément des facteurs sociaux, économiques, sociologiques et spatiaux.

En interrogeant les incidences de cette évolution spatiale dite « informelle » et les déséquilibres sociaux économiques qui en découlent, nous avons met en exergue les différentes formes de ségrégations socio-spatiales dans la ville de Batna, une ville moyenne de l'est Algérien que nous avons choisi en tant que cadre d'étude et qui est susceptible d'être représentative de la plupart des villes Algériennes, en fonction de sa taille et ses spécificités.

En effet, les quartiers informels où les inégalités sont importantes sont plus susceptibles d'être socialement ségrégués, avec des concentrations de populations ayant des niveaux de revenus similaires. Les quartiers plus pauvres et plus éloignés du centre ont tendance à être plus ségrégués que les quartiers plus riches et plus proches du centre-ville. En raison du manque de données officielles sur l'offre de transport et la pauvreté dans la ville de Batna, nous avons choisi de mener une enquête détaillée sur le réseau de transport public et d'interroger les résidents des quartiers informels.

Les résultats de cette étude mettent en évidence les fortes inégalités d'accès à la ville de Batna, au détriment des habitants des quartiers informels, ce qui a un impact important sur leur vie quotidienne, qu'il s'agisse d'accès au travail, à l'école ou encore à la vie sociale ou aux achats. Leur ségrégation est exacerbée par les contraintes et le malaise épuisants auxquels sont confrontés ces habitants exacerbant ainsi leur isolement, inhérentes aux disparités d'accès au transport, à l'éducation.

Mot clé : Ségrégation sociale, disparité spatiale, pauvreté, transport, éducation, Batna, habitat informel, croissance urbaine.

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف نمو البناء العشوائي وتكيفاته التدريجية بناءً على دراسة التباينات المجالية وتأثيرها على العزل الاجتماعي. أتاحت لنا الدراسة تحديد المتغيرات الأساسية لعناصر التحليل (الفقر، النقل، التعليم) وفق محوري البحث (التباينات المكانية، والعزل الاجتماعي) واستنطاق انعكاساتها على الحياة اليومية لسكان الأحياء العشوائية، وتنم تلك المتغيرات عن العوامل الاجتماعية والاقتصادية والمجالية.

من خلال البحث في الآثار المترتبة على ما يسمى بالتطور المكاني "العشوائي" وما ينتج عنه من اختلالات اجتماعية واقتصادية. قمنا بتسليط الضوء على الأشكال المختلفة للتباين الاجتماعي-المجالي في مدينة باتنة (المدينة المتوسطة الواقعة بشرق الجزائر) التي اخترناها كحالة للدراسة اعتبارا لحجمها وخصوصياتها والتي يمكن أن تكون نموذجا لمدن الجزائر.

يبدو أن الأحياء العشوائية حيث تكون التفاوتات كبيرة، هي القابلة لأن تكون معزولة اجتماعياً مع تمركزات سكانية ذات مستويات دخل متماثلة، في حين تميل الأحياء الأفقر البعيدة عن المركز إلى أن تكون أكثر اختلالا من الأحياء الأكثر ثراءً القريبة من مركز المدينة. واعتبارا لعدم وجود بيانات رسمية حول إمدادات النقل والفقر في باتنة، تم إجراء مسح تفصيلي لشبكة النقل العام ومسح السكنات وسكان الأحياء العشوائية.

أظهرت نتائج الدراسة التفاوتات الكبيرة للوصول إلى مدينة باتنة، على حساب سكان الأحياء العشوائية، مما يؤثر بشكل كبير على حياتهم اليومية، سواء كان ذلك في الوصول إلى العمل أو إلى المدرسة أو حتى الحياة الاجتماعية وقضاء الحاجات اليومية ما يفاقم عزلهم، ويزيد من حدة العزل المتأصل في التفاوتات للوصول النقل والتعليم.

الكلمات المفتاحية :العزل الاجتماعي، التباينات المجالية، الفقر، النقل، التعليم، الأحياء العشوائية، باتنة، التوسع الحضري.

SUMMARY

This thesis aims to explore informal growth and its gradual adaptation by studying spatial disparities and their impact on segregation. This study identifies the key variables in the analysis (poverty, transport and education) in two research areas (spatial disparity and social isolation) and examines their impact on the daily lives of residents of informal settlements. These variables simultaneously reveal social, economic, sociological and spatial factors.

By examining the impact of this so-called 'informal' spatial development and the resulting social and economic imbalances, we have highlighted the different forms of socio-spatial segregation in the city of Batna, a medium-sized city in eastern Algeria that we have chosen as the framework for our study and which is likely to be representative of most Algerian cities, given its size and specific characteristics.

Indeed, informal settlements with high levels of inequality are more likely to be socially segregated, with concentrations of populations with similar income levels. Poorer neighborhoods further from the center tend to be more segregated than wealthier neighborhoods closer to the city center. Due to the lack of official data on transport provision and poverty in the city of Batna, we chose to conduct a detailed survey of the public transport network and interview residents of informal settlements.

The results of this study highlight the major inequalities in access to the city of Batna, to the detriment of residents of informal settlements, which has a major impact on their daily lives, whether in terms of access to work, school, social life or shopping. Their segregation is exacerbated by the exhausting constraints and discomfort faced by these inhabitants, exacerbating their isolation, inherent in disparities in access to transport and education.

Key word: Social segregation, spatial disparity, poverty, transport, education, Batna, informal settlement, urban growth

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS

DEDICACE

RESUME……III

LISTE DES FIGURES XI

LISTE DES TABLEAUX XIII

LISTE DES CARTES XIV

LISTE DES FICHES XV

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE 1

1. PROBLEMATIQUE 2

1.1 FONDEMENT DE LA RECHERCHE 2

1.2 OBJECTIF DE LA RECHERCHE 3

1.3 LES HYPOTHESES DE LA RECHERCHE 4

2. METHODOLOGIE 5

2.1 LES INDICATEURS DE VERIFICATION DES HYPOTHESES 6

2.1.1 DISPARITES D'ACCES AU LOGEMENT, PAUVRETE ET SEGREGATION RESIDENTIELLE 6

2.1.2 DISPARITES D'ACCES AU TRANSPORTS COLLECTIFS 6

2.1.3 DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION ET SEGREGATION SCOLAIRE 7

2.2 L'ENQUETE SOCIOLOGIQUE 8

CHAPITRE 1 : DISPARITES SPATIALES, INJUSTICE SOCIALE

INTRODUCTION DU CHAPITRE 12

1. DISPARITE SPATIALE ET INJUSTICE SOCIALE 13

2. EQUITE ET EGALITE 14

3. DISPARITES SOCIO-SPATIALES ET SEGREGATION 15

4. ACCESSIBILITE, MOBILITE ET ACCES AU TRANSPORT 15

5.1 ROLE DU TRANSPORT DANS L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE URBAIN…….. 18

5.2 INEGALITES D'ACCESSIBILITES ET EXCLUSION SOCIALE 19

5.3 TRANSPORT, MOBILITE ET EXCLUSION SOCIALE 21

5.4 DES INEGALITES ACCRUES DE MOBILITE DANS LES PERIPHERIES URBAINES 22

5.5 MESURER LES DISPARITES D'ACCES AUX TRANSPORTS 23

5. DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION 25

6.1 LA MICRO-PLANIFICATION DE L'EDUCATION ET LA CARTE SCOLAIRE 27

6.2 LE RENDEMENT SCOLAIRE, L'ECHEC ET LA DEPERDITION SCOLAIRE 28

6.3 ACCES A L'EDUCATION, QUALITE DE L'ENSEIGNEMENT ET INEGALITES SCOLAIRES 30
6.4 DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION DANS LE MONDE 32
6.4.1 INEGALITES SCOLAIRES ENTRE URBAIN ET RURAL, L'EXEMPLE CHINOIS 32
6.4.2 INEGALITES SCOLAIRES DES IMMIGRES, DISCRIMINATION PAR ORIGINE, L'EXEMPLE FRANÇAIS 33
6.4.3 INEGALITES SCOLAIRES, DISCRIMINATION PAR LE SEXE, L'EXEMPLE DE BURKINA FASO 34
6.4.4 INEGALITES SCOLAIRE ENTRE CLASSES SOCIALES, CAS DE L'AMERIQUE LATINE 35
6.4.5 INEGALITES ENTRE CENTRE ET PERIPHERIE 36
6.5 INEGALITES SOCIALES ET FORMATION DES INEGALITES SCOLAIRES 36
6.6 LES INEGALITES SOCIALES SE CONJUGUENT AUX DISPARITES SPATIALES 38
6.7 L'ENVIRONNEMENT URBAIN COMME FACTEUR EXPLICATIF DU RENDEMENT SCOLAIRE ... 38
6.8 IMPACT DE LA STRATIFICATION SOCIALE SUR LA STRATIFICATION SPATIALE 39
6.9 **MESURER LES INEGALITES SCOLAIRES 41**
6. PAUVRETE ET DISPARITES D'ACCES AUX LOGEMENTS 42
7.1 LA PAUVRETE UN CONCEPT AMBIGU DIFFICILE A DISCERNER 43
7.2 ANALYSE SPATIALE DE LA PAUVRETE 44
7.3 L'ACCES AUX LOGEMENTS SOCIAUX, UN INDICATEUR DE PAUVRETE ET D'INEGALITE 45
7.4 LOGEMENT, QUARTIER ET STIGMATISATION SOCIALE QUELLE LECTURE PEUT-ON FAIRE ? 47
7.5 TOUT LE MONDE N'EST PAS LOGE A LA MEME MANIERE 48
7.6 PAUVRETE DANS L'HABITAT INDIVIDUEL, LES QUARTIERS INFORMELS 49
7.7 MESURER LA PAUVRETE 50
CONCLUSION DU CHAPITRE 52

CHAPITRE 2 : SEGREGATION, DISCRIMINATION OU MARGINALISATION, CONCEPTS ET THEORIES

INTRODUCTION DU CHAPITRE 54
1. LA SEGREGATION, CONCEPTS, DEFINITIONS ET FORMES 55
1.1 FORMES DE SEGREGATION 57
1.2 LA DISCRIMINATION, CONCEPTS ET DEFINITIONS ET FORMES 58
2. LA SEGREGATION, UNE CONCENTRATION SPATIALE DE POPULATIONS DEFAVORISEES 60
3. SEGREGATION : QUARTIERS MARGINALISES, POPULATIONS PAUVRES 62
4. EXEMPLES DE FORMES DE SEGREGATION DANS LE MONDE 63
4.1 FORMES DE SEGREGATION DANS LES VILLES D'EUROPE ET DE LA MEDITERRANEE 63
4.2 FORMES DE SEGREGATION DANS LES VILLES D'AMERIQUE 65
4.3 FORME DE SEGREGATION RACIALE EN EN AFRIQUE DU SUD : REGIME DE L'APARTHEID .. 66
4.4 CASTE ET SEGREGATION EN INDE 68
5. LES FORMES DE SEGREGATION SPATIALE 69
5.1 DIVISION DE LA VILLE : LE MODELE DES QUARTIERS CENTRAUX ET LA BANLIEUE 70

5.2 DIVISION DE LA VILLE : LE MODELE CENTRE-PERIPHERIE 71
5.3 DIVISION DE LA VILLE LE MODELE ZONES URBAINES SENSIBLES 73
5.4 LA SEGREGATION URBAINE A L'ECHELLE DU QUARTIER 74
6. LES FORMES DE SEGREGATION SOCIALE 76
6.1 SEGREGATION RESIDENTIELLE 76
6.2 SEGREGATION SCOLAIRE 78
6.3 SEGREGATION SEXUEE 79
6.4 SEGREGATION ETHNIQUE ET RACIALE 80
7. DISPARITES SPATIALES ET SEGREGATION 82
8. MESURER LA SEGREGATION 83
8.1 DIMENSIONS ET INDICATEURS DE LA SEGREGATION 84
8.2 ZONES GEOGRAPHIQUES 86
CONCLUSION DU CHAPITRE 87

CHAPITRE 3 : INFORMALITE ET PAUVRETE

INTRODUCTION DU CHAPITRE 90
1. L'INFORMALITE, CONCEPTS ET TYPOLOGIE 92
1.1 LES BIDONVILLES 92
1.2 HABITAT PRECAIRE OU HABITAT INFORMEL 93
1.3 QUARTIERS INFORMELS OU QUARTIERS SPONTANES 94
2. L'URBANISATION INFORMELLE UN ENJEU MONDIAL 96
3. URBANISATION INFORMELLE CONSEQUENCE DE LA DEFAILLANCE DE PLANIFICATION 96
4. LES ETABLISSEMENTS INFORMELS, SIGNIFICATIFS DE DESORDRE ET D'ANARCHIE 99
5. L'HABITAT INFORMEL, L'IMAGE DEGRADEE DE LA VILLE 100
6. L'INFORMEL, UNE URBANISATION DANS DES TERRAINS A RISQUES 102
7. QUARTIERS MARGINALISES, EXCLUSION SOCIAL ET EFFETS DE QUARTIER 103
8. LE CHOIX DU QUARTIER, RAPPORT DE L'HABITANT A LA VILLE 106
9. DES HABITANTS PAUVRES, UNE POPULATION FRAGILE ET DES ZONES URBAINES EN CRISE 108
10. LES QUARTIERS INFORMELS, SOURCE D'INSECURITE DE DELINQUANCE ET DE CRIMINALITE 110
11. LE SENTIMENT D'APPARTENANCE A LA VILLE 113
CONCLUSION DU CHAPITRE 115

CHAPITRE 4 : DISPARITES, SEGREGATION ET INFORMALITE EN ALGERIE

INTRODUCTION DU CHAPITRE 118
1. LA VILLE ALGERIENNE, « GEREE » EN FONCTION DES BESOINS DU MOMENT 120
1.1 FAIRE DE L'ALGERIE UNE SOCIETE 120
1.2 LES PROGRAMMES DE LOGEMENTS UNE REPONSE A LA CRISE URBAINE 121

1.3 D'UNE POLITIQUE DU LOGEMENT VERS UNE POLITIQUE DE L'HABITAT 123
2. CRISE URBAINE, COMMENT ON EST ARRIVE LA ? 124
3. L'HABITAT INSALUBRE UN PHENOMENE QUI GAGNE LES GRANDES VILLES 127
4. QUARTIERS INFORMELS EN DUR, DES VILLES SANS IDENTITE ARCHITECTURALE 128
5. UNE POPULATION DERACINEE 131
6. L'INFORMALITE, UN MOYEN DE RESISTANCE A LA PLANIFICATION, LES NOUVELLES CENTRALITES 132
7. MARCHE DU FONCIER ET INSTALLATION URBAINE INFORMELLE 133
8. URBANISATION ET MUTATIONS SOCIALES, LA VILLE FAÇONNEE PAR LE SOCIAL 134
9. HABITAT INFORMEL, MEDIOCRITE ET MARGINALITE 139
10. STRATEGIE DE MOBILITE SOCIALE ET POLARITES URBAINES 140
11. UNE DISTINCTION SOCIALE A PARTIR DU TYPE D'ACTIVITE 141
12. LA CONCENTRATION DE LA PAUVRETE DANS LES ZONES URBAINES FRAGILES 143
13. QUARTIERS INFORMELS ET DEGRE DE DELINQUANCE 143
CONCLUSION DU CHAPITRE 146

CHAPITRE 5 : CROISSANCE URBAINE, URBANISATION INFORMELLE A BATNA ET POPULATION ENQUETEE

INTRODUCTION GENERALE 149
1. CROISSANCE DE LA VILLE DE BATNA, LES PREMIERES FRACTURES URBAINES 150
2. LANCEMENT DES PROGRAMMES D'HABITAT COLLECTIF A BATNA 155
3. EXODE RURAL, DEMOGRAPHIE ET AMPLEUR DES TISSUS INFORMELS A DEVELOPPE 157
4. URBANISATION INFORMELLE ET FRACTURE SPATIALE A BATNA 160
5. FRACTURES SPATIALES ET DESEQUILIBRES URBAINS 164
6. ENQUETE SOCIOLOGIQUE 166
CONCLUSION DU CHAPITRE 171

CHAPITRE 6 : INFORMALITE, PAUVRETE ET SEGREGATION RESIDENTIELLE A BATNA

INTRODUCTION DU CHAPITRE 174
1. TISSU URBAIN PLANIFIE ET INFORMEL LOGIQUE DE FORMATION 176
2. LE PRIX DE L'HABITAT UN ELEMENT DETERMINANT DE DISTRIBUTION DE LA PAUVRETE 178
3. DES PROFILS SOCIOECONOMIQUES FRAGILES 183
4. MOBILITES RESIDENTIELLES A BATNA 185
5. STRATEGIE D'ACCES A LA VILLE PLANIFIE : UNE RAISON IMPLICITE 187
6. LE CHOIX DE LOCALISATION RESIDENTIELLE DES DIFFERENTES CLASSES SOCIALES 190
7. LE RAPPORT AU QUARTIER ET AU LOGEMENT 192
8. PRECARITE ET AUGMENTATION DE LA PAUVRETE, CREUSEMENT DES INEGALITES DANS LES ZONES URBAINES INFORMELLES 197
9. ETAT DES CONSTRUCTIONS ET CARTE DE LA PAUVRETE A BATNA 200

10. GRANDES INEGALITES D'ACCES AUX SERVICES DE BASE : EAU POTABLE, ELECTRICITE, ET COLLECTE DES DECHETS 208
11. INSALUBRITE ET GESTION DES DECHETS SOLIDES 212
12. DEGRE D'INSECURITE ET PERCEPTION DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BATNA (TAUX DE CRIMINALITE) 213
CONCLUSION DU CHAPITRE 216
CHAPITRE 7 : DISPARITES SPATIALES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF
INTRODUCTION DU CHAPITRE 219
1. QUARTIERS INFORMELS ET POLITIQUE DE TRANSPORT EN ALGERIE 221
2. BATNA : URBANISATION INFORMELLE ET DISPARITES SPATIALES 222
3. ÉVOLUTION DE LA MOBILITE A BATNA ET IMPACT SUR LES QUARTIERS INFORMELS 226
4. DISPARITES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF PAR BUS 227
5. LES DIFFICULTES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF PAR BUS : UN MALAISE AU QUOTIDIEN 231
6. LES QUARTIERS INFORMELS A BATNA : VERS DES ZONES D'EXCLUSION ? 235
7. UN PARC DE TRANSPORT ANCIEN ET DETERIORE, FACTEUR D'INCONFORT ET DE STRESS 236
8. DES UTILISATEURS INSATISFAIT DU SERVICE 238
9. ENTRE L'USAGE DE LA VOITURE PERSONNELLE ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS 240
10. LE TEMPS DE DEPLACEMENT 243
CONCLUSION DU CHAPITRE 245
CHAPITRE 8 : DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION ET SEGREGATION SCOLAIRE
INTRODUCTION DU CHAPITRE 248
1. SYSTEME EDUCATIF EN ALGERIE 250
2. LE DECROCHAGE ET LA DEPERDITION SCOLAIRE EN ALGERIE 253
3. L'ECHEC SCOLAIRE, INEGALITES SCOLAIRES DES SUJETS PEU ABORDES EN ALGERIE 254
4. DISPARITES SPATIALES DE L'OFFRE D'EDUCATION A BATNA 258
5. SEGREGATION SCOLAIRE AU PRIMAIRE 262
5.1 L'ECHEC SCOLAIRE ET LE TAUX DE REDOUBLEMENT 262
5.2 TAUX D'ABANDON DANS LES ECOLES 263
5.3 DEPERDITION SCOLAIRE 264
5.4 LE TAUX D'OCCUPATION PAR CLASSE 266
6. SEGREGATION SCOLAIRE AU MOYEN 266
6.1 L'ECHEC SCOLAIRE ET LE TAUX DE REDOUBLEMENT 266
6.2 DEPERDITION SCOLAIRE 268
6.3 LE TAUX D'OCCUPATION PAR CLASSE 269
7. SEGREGATION SCOLAIRE AU SECONDAIRE 270
7.1 L'ECHEC SCOLAIRE ET LE TAUX DE REDOUBLEMENT 270
7.2 DEPERDITION SCOLAIRE 271

7.3 Le Taux d'Occupation par Classe 271
8. Segregation scolaire dans les etablissements scolaire a Batna 272
9. Disparite spatiale et segregation scolaire entre ETS et ETP 273
10. Inegalites scolaires dans les ecoles primaires 274
11. Deperdition scolaire et marginalite a Batna, quelle relation ? 277
12. La massification recouvre des inegalites dans les differents paliers 280
Conclusion du chapitre 282

Conclusion Generale

Conclusion Generale 285
1. Rappel de la problematique 285
2. Apport de la recherche 287
3. Principaux resultats de la recherche 287
4. Limites de la recherche 293
5. Les perspectives et approfondissements 294

Bibliographie Generale

Bibliographie Generale 297

Annexes

Annexes1 297
Annexes2 330

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Deux mondes séparés par une autoroute **67**
Figure 2 : Des enfants se regroupant lors de l'arrivée des touristes à Cato Manor, Durban **67**
Figure 3 : Central Business District et habitat informel à La Paz - El Alto (Amérique du Sud) . **69**
Figure 4 : Vue de Johannesburg, principale ville d'Afrique du Sud **69**
Figure 5: Les cinq dimensions de la ségrégation **85**
Figure 6: L'habitat informel dans le monde, une urbanisation sans planification **98**
Figure 7: Image dégradée des installations informels dans le monde **101**
Figure 8 : Maisons qui sont vulnérables aux glissements de terrain **103**
Figure 9 : Cours d'eau remplis de déchets solides **103**
Figure 10 : La forte occupation des bas-fonds. **103**
Figure 11: Dégradation des maisons dans la capitale Alger **124**
Figure 12 : Réalisation de logements urbains entre 1990 et 2007 ..... **126**
Figure 13 : Habitat insalubre à Alger **128**
Figure 14 : Bidon-villes algériennes **130**
Figure 15 : Urbanisation anarchique des villes algériennes **130**
Figure 16 : Quartiers en mutation, constructions inachevées **130**
Figure 17 : Constructions inachevées et pollution visuelle **130**
Figure 18 : Habitat informel, Béjaia **135**
Figure 19 : Bidonvillisation des villes côtières **135**
Figure 20 : Rejet de la poubelle près des quartiers informels, Constantine **135**
Figure 21 : L'informel, construction sur le toit **135**
Figure 22 : La ville de Ali Mendjeli (Constantine) **137**
Figure 23 : La ville de Sidi Abdellah (Alger) **137**
Figure 24 : Principe de l'enquête sociologique utilisée **167**
Figure 25 : Répartition de la population enquêtée par sexe **168**
Figure 26 : Répartition de l'échantillon selon les tranches d'âge **168**
Figure 27 : Répartition de la population enquêtée selon le niveau scolaire **169**
Figure 28 : Répartition de notre échantillon selon le type d'occupation **169**
Figure 29 : La répartition des répondants selon le choix du quartier actuel **178**
Figure 30: Répartition de la population enquêtées selon l'activité **183**
Figure 31: Caractéristiques socio-professionnels des habitants enquêtés **183**
Figure 32: Raisons principales du changement du quartier **189**
Figure 33: Raisons familiales du déménagement vers les quartiers informels **189**
Figure 34: Mobilité résidentielle pour des raisons liées à l'habitat **189**

Figure 35: Raisons liées au coût de la vie dans les quartiers planifiés **189**
Figure 36: Répartition de la population selon le niveau scolaire **192**
Figure 37: Le quartier à faible degré de sécurité selon la population de notre étude..... **193**
Figure 38 : Le choix de changer ou non le quartier habité..... **194**
Figure 39: Nombre de voiture dans les familles de notre population **195**
Figure 40: Distribution des demandeurs de couffins de Ramadan **198**
Figure 41: Origine des habitants des quartiers à Batna, à travers l'enquête sociologique..... **203**
Figure 42 : Degré d'insécurité et perception de la criminalité à Batna..... **214**
Figure 43 : Degré d'insécurité dans les quartiers perçu par les habitants **215**
Figure 44 : Évolution de la mobilité et des trafics motorisés entre 1996 et 2002 ..... **227**
Figure 45 : La fréquence d'utilisation de bus par la population enquêtée **239**
Figure 46 : Degré d'insatisfaction par quartier **240**
Figure 47: Degré d'utilisation de transport collectif chez la population enquêtée **241**
Figure 48 : La répartition de la population selon la fréquence d'utilisation de bus / semaine... **242**
Figure 49 : Raison pour laquelle on se déplace par transport collectif **243**
Figure 50 : Temps d'arrêts au terminus et durée de trajet (allée) **244**
Figure 51: École arabe à Alger pendant la colonisation française (1889) **250**
Figure 52: Structure du système éducatif algérien **252**
Figure 53: Population de la ville par sexe et âge **256**
Figure 54 : Total des élèves scolarisés au primaire par sexe et âge 2015-2016..... **257**
Figure 55: Croissance des élèves dans le secteur éducatif par sexe au primaire **258**
Figure 56 : Nombre des redoublants selon le sexe, le niveau pour les années scolaires **262**
Figure 57 : Taux de redoublement au primaire (années- type) **263**
Figure 58 : Taux d'abandon au primaire (années- type) **264**
Figure 59 : Taux de déperdition au primaire (années- type) **265**
Figure 60 : Le TOC au primaires (années- type) **266**
Figure 61: Taux de redoublement au moyen (années-type) **267**
Figure 62: Taux de déperdition au moyen (années-type)..... **269**
Figure 63: Taux d'occupation par classe au moyen (années-type) **270**
Figure 64: Taux de redoublement au secondaire (type) **270**
Figure 65: Le taux de déperdition au secondaire (type)..... **271**
Figure 66 : Taux d'abandon au secondaire (type)..... **272**
Figure 67 : Diagramme en nuage de point des taux de passage et le Toc..... **272**
Figure 68 : Diagramme en nuage de point des taux de passage et le Toc..... **272**
Figure 69 : Taux de passage des élèves (de 1ère année jusqu'à 3e année) **280**

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Surface des quartiers de la ville de Batna, ampleur de la croissance urbaine **155**
Tableau 2 : Le développement démographique de la ville de Batna depuis 1925. **158**
Tableau 3 : Quelques chiffres sur les quartiers étudiés **160**
Tableau 4 : Typologie des programmes d'habitat (ZHUN) **161**
Tableau 5 : Répartition de l'habitat dans la ZHUN 1 **162**
Tableau 6 : Répartition de notre population selon l'état matrimonial **169**
Tableau 7 : Répartition de la population selon la durée de résidence dans le quartier qu'ils habitent **183**
Tableau 8 : Le nombre d'enfants dans la famille **184**
Tableau 9 : Modèles des occupations des habitants à Batna **184**
Tableau 10 : Répartition de l'échantillon selon le revenu **185**
Tableau 11 : Mobilité résidentielle intra-urbaine **187**
Tableau 12 : Tableau des taux des demandeurs du couffin de ramadan **199**
Tableau 13: Etat des habitations à l'aide de la grille d'analyse **206**
Tableau 14 : Evolution de nombre de véhicules, opérateurs et places offertes **237**
Tableau 15 : Récap des caractéristiques de l'échantillon **239**
Tableau 16: La répartition de la population selon le moyen de transport utilisé **241**
Tableau 17: Avez-vous une voiture ? **241**
Tableau 18 : Avez-vous une voiture personnelle ? (Spontané planifié) **242**
Tableau 19 : Les causes d'insatisfaction des utilisateurs de bus **244**
Tableau 20 : Temps des trajets par bus et cause du retard **244**
Tableau 21: Nombre des enfants non scolarisés pour l'année 2008 **256**
Tableau 22: Norme de distance minimale entre école et habitation **257**
Tableau 23 : Le manque en nombre de classe **258**

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Carte de situation de la ville de Batna **150**
Carte 2 : Localisation de Batna par rapport aux communes environnantes **153**
Carte 3 : Wilayat limitrophes de la wilaya de Batna **153**
Carte 4: Etapes de croissance de la ville de Batna **156**
Carte 5 : Densité de population dans la ville de Batna **161**
Carte 6: Ampleur des quartiers informels à Batna **166**
Carte 7 : Carte des densités des habitations **167**
Carte 8 : Carte des prix des terrains à Batna **181**
Carte 9: Situation judiciaire des terrains constructibles à Batna **205**
Carte 10: Etat des constructions dans les quartiers à habitat individuel **207**
Carte 11 : Programme d'approvisionnement en AEP **210**
Carte 12 : Répartition spatiale des conduites selon leur l'âge **211**
Carte 13: Ampleur des quartiers informels de Batna **223**
Carte 14 : Nombre d'habitants par quartier en 2014 ..... **224**
Carte 15: Réseau du transport collectif et distribution des équipements **225**

LISTE DES FICHES

Fiche 1: Lignes et arrêts de transport collectif dans la ville de Batna (réseau privé) **228**
Fiche 2: Lignes et arrêts de transport collectif dans la ville de Batna (réseau public) **229**
Fiche 3: Zone d'influence des arrêts de bus (lignes privées) **230**
Fiche 4: Zone d'influence des arrêts de bus (lignes publiques) **231**
Fiche 5 : Temps d'accès au centre-ville à 8h00 (heure de pointe) **234**
Fiche 6 : Densité de population, distribution des établissements primaire et zone d'influence. **259**
Fiche 7: Densité de population, distribution des CEM et zone d'influence **260**
Fiche 8: Densité de population, distribution des lycée et zone d'influence **261**
Fiche 9: Etude statistiques Primaire : TOC/Taux de redoublement **331**
Fiche 10 : Etude statistique primaire TOC/Taux de passage..... **332**
Fiche 11 : Etude statistique primaire : TOC/ déperdition..... **333**
Fiche 12 : Etude statistique : comparaison du taux de passage entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané..... **334**
Fiche 13 : Etude statistique : comparaison des taux de redoublement entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané **335**
Fiche 14 : Etude statistique : comparaison des taux de déperdition entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané..... **336**
Fiche 15 : Etude statistique : comparaison du TOC entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané..... **337**
Fiche 16 : Etude statistique : comparaison du TOC entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané..... **338**
Fiche 17 : Etude statistique : comparaison du taux de pauvreté entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané..... **339**

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

La ville ne cesse de se métamorphoser, de s'étaler, mais aussi de « se détruire » et « se reconstruire » H. Ahreweiler, 2005. De cette optique, les formes de croissance urbaines ont toujours marqué les mutations urbaines de la ville et accompagné leur évolution. Les formes de croissance urbaine sont à la fois le produit et l'origine des transformations des villes ; elles ne vont cependant pas sans un certain nombre de conséquences sociales, environnementales, urbanistiques et architecturales. En acquérant les outils de production et en les développant, l'homme a quitté le centre urbain de la ville, qui était auparavant le centre de l'identité du citadin. Quelles seront les répercussions d'une telle transformation spatiale ? Et à quel point l'éloignement des populations du centre aura un impact sur leur qualité de vie.

Certaines formes de croissance urbaine induisent de véritables fractures très perceptibles au niveau des villes et des banlieues qui constituent une entité géographique et sociologique, et apparaissent aujourd'hui comme le négatif de la ville. Les villes amplifient des déséquilibres sociaux et économiques tout au long de leur développement, ce qui contribue à la formation de différentes formes de « ségrégations socio-spatiales » (Navez-Bouchanine, 2002).

Les disparités spatiales désignent les différences géographiques dans les conditions de vie, les niveaux de richesse, les opportunités économiques et sociales, ainsi que les conditions environnementales entre différentes zones géographiques. Ces disparités spatiales peuvent avoir une influence significative sur la ségrégation sociale, comme elles peuvent être à l'origine de celle-ci, qui est la tendance à la séparation et à l'isolement des groupes sociaux dans différents espaces. Les disparités spatiales peuvent également avoir des effets négatifs sur la cohésion sociale, en créant des tensions entre les différentes zones géographiques et les groupes sociaux qui y vivent. Elles peuvent également renforcer les inégalités économiques et sociales, en limitant les opportunités des personnes vivant dans les zones défavorisées et en favorisant l'accumulation de richesses dans les zones plus riches.

Les villes occidentales ont été caractérisées par une ségrégation en fonction de la classe, de l'ethnicité et de la race. Ces marqueurs d'identité se croisent souvent pour créer des frontières d'habitation discernables (Cutler, Glaeser et Vigdor, 1999 ; Logan et Parman, 2017a). Les " ghettos "ethniques ou "enclaves" ethniques, deux faces de la même médaille de la ségrégation, se maintiennent dans le temps grâce à une politique d'aménagement du territoire perverse qui se traduit par des valeurs de logement élevées, reproduisant l'inégalité spatiale (Rothstein, 2017).

La ségrégation sociale peut être le résultat des choix individuels de résidence, mais elle peut également être encouragée par des politiques et des pratiques discriminatoires dans les domaines du logement, de l'éducation, de l'emploi et des services publics. Elle peut avoir des conséquences négatives sur la qualité de vie des personnes vivant dans les zones défavorisées, qui peuvent avoir moins d'opportunités économiques et sociales, moins d'accès à des services de qualité, et être exposées à des environnements nuisibles pour la santé. C'est pourquoi, la lutte contre les disparités spatiales et la ségrégation sociale est devenue une priorité pour de nombreux gouvernements et organismes internationaux. Des politiques de développement urbain, des programmes de réduction de la pauvreté et des politiques d'intégration sociale sont autant de mesures qui peuvent contribuer à réduire les disparités spatiales et favoriser une plus grande égalité d'accès aux opportunités économiques et sociales pour tous les groupes de population.

Il est donc important de comprendre les mécanismes des disparités spatiales et leurs conséquences sur les territoires et les populations, afin de mettre en place des politiques publiques adaptées pour réduire ces écarts et favoriser une répartition plus équitable des ressources et des opportunités sur un territoire donné.

1. PROBLEMATIQUE

1.1 FONDEMENT DE LA RECHERCHE

Plus que jamais, La focalisation croissante du débat public sur la ville et les inégalités socio-spatiales souligne l'émergence d'une "nouvelle problématique spatiale" alimentée par la fracture et la ségrégation urbaines. Ces questions suscitent des préoccupations quant à la capacité de notre société à maintenir sa cohésion. Le creusement des écarts socio-spatiaux depuis 20 ans a conduit à réfléchir aux causes de ce phénomène, notamment celles liées à la forme.

L'étude de l'isolement en tant que processus permet d'identifier les origines et les répercussions de manière multidimensionnelle et à différentes échelles. Dans de nombreuses régions du monde, les inégalités sociales exercent une influence déterminante sur la configuration et la définition des espaces urbains.

Cette dynamique souligne l'importance de repenser les politiques urbaines et sociales pour promouvoir une ville inclusive et équilibrée, où chaque individu a accès à des opportunités équitables et à des services de qualité. Il est crucial de développer des stratégies intégrées qui visent à réduire les disparités socio-spatiales et à favoriser une plus grande mixité sociale au sein des villes. Cela nécessite une approche holistique, impliquant une collaboration étroite entre les pouvoirs publics, les acteurs locaux, la société civile et les citoyens eux-mêmes.

Malgré le fait que de plus en plus de travaux mettent l'accent sur les dysfonctionnements et les effets négatifs de la ségrégation ou de la non intégration (E. Laurent, Maurice, & Fitoussi, 2004), il est impératif d'adopter le mécanisme de ségrégation afin de mieux prévoir l'avenir de la ville. L'intérêt pour l'étude de l'apartheid est venu de tous les dysfonctionnements sociaux (chômage de masse, échec scolaire, violence urbaine).

Comme toutes les agglomérations urbaines du monde, en particulier des pays en voie de développement, les villes en Algérie ont connu une croissance urbaine rapide, ce qui a modifié leur paysage et leur morphologie urbaine, suite à l'explosion urbaine spectaculaire qu'elle a subie. Cette spécificité a motivé notre choix de la ville de Batna comme cadre d'étude afin d'examiner ses incidences sur la fracture socioculturelle.

1.2 QUESTION DE LA RECHERCHE

A travers cette recherche nous allons interroger les formes de croissances urbaines et leurs incidences sur le vécu des populations. Dans cette thèse, l'accent sera mis sur les défis et les répercussions de la croissance urbaine de Batna. Quelles seraient les incidences de la croissance urbaine sur leur vécu quotidien ? Comment et à quel point les occupants de la ville de Batna sont-ils affectés par ces formes de croissance ? Les quartiers informels résultants de la croissance urbaine, seraient-ils des espaces ségrégués avec une mauvaise accessibilité au logement, au transport à l'éducation et aux services à la ville, et condamnés à rassembler les populations défavorisées et pauvres ? Telles seront les questions auxquels tend à répondre cette recherche. Ces questions seront au cœur de notre analyse, dans le but de fournir des éclaircissements sur les dynamiques socio-spatiales à Batna.

1.3 OBJECTIF DE LA RECHERCHE

La ville de Batna, en Algérie, connaît une croissance urbaine dynamique, caractérisée par diverses formes d'expansion géographique, de densité et d'aménagement urbain. Cette croissance peut être observée à travers plusieurs modalités, telles que l'extension des zones résidentielles, l'expansion des infrastructures commerciales et industrielles, ainsi que le développement de quartiers périphériques. Chaque forme de croissance urbaine présente des caractéristiques spécifiques qui influent directement sur les conditions de vie des habitants.

À travers ce travail, nous allons tenter de démontrer que la ségrégation spatiale est une réalité et qu'elle se développe à différentes échelles spatiales, d'analyser en profondeur l'espace urbain Batnéen, sa morphologie et ses pratiques sociales. La recherche morphologique, quantitative et qualitative vise à identifier les effets spatiaux causés par les formes de disparités

spatiales. Notre objectif est d'étudier les liens entre les formes de croissance urbaine de Batna et la ségrégation sociale qui affectent certains de ses résidents. Les objectifs seront :

- Analyser les différentes formes de croissance urbaine à Batna et leurs caractéristiques spécifiques en termes de densité, d'expansion géographique, et de types d'aménagement urbain.
- Évaluer l'impact de ces formes de croissance sur les conditions de vie des habitants, en se concentrant sur des quartiers sélectionnés en fonction de critères socio-économiques, démographiques et géographiques…etc.
- Examiner les mécanismes par lesquels la ségrégation socio-spatiale influence les expériences des résidents dans différents quartiers de Batna, en analysant les mobilités résidentielles dans la ville de Batna.
- Étudier la structuration des nouveaux espaces urbains à Batna, en analysant la distribution des ressources et des services urbains : habitat, mobilité, transport collectif et équipements scolaires.

En combinant ces objectifs de recherche avec une approche interdisciplinaire, cette thèse vise à fournir des contributions significatives à la compréhension des défis et des opportunités liés à la croissance urbaine à Batna, ainsi qu'à proposer des solutions pratiques et innovantes pour promouvoir un développement urbain plus équitable et durable.

1.4 LES HYPOTHESES DE LA RECHERCHE

Nous postulons comme hypothèse principale que l'extension démesurée et non contrôlée de l'espace de la ville de Batna, a induit des disparités spatiales qui sont à l'origine d'une ségrégation sociale fortement perçue dans certains quartiers d'habitat, et que les formes de croissance urbaines seraient à l'origine de la fracture sociale perçue dans certains quartiers. Et pour étudier la validité (ou non) de cette hypothèse, nous avons fait recours à des hypothèses secondaires :

Hypothèse 1 : La pauvreté est le premier facteur de distribution des inégalités spatiales et de concentration de la population défavorisées dans les quartiers informels. Les quartiers informels peuvent être considérés comme un produit de la pauvreté, de la marginalisation et de la discrimination économique, sociale et spatiale car c'est un indicateur de disparités spatiales qui génèrent la ségrégation.

Hypothèse 2 : La mobilité et les transports collectifs ont un impact significatif sur la ségrégation sociale en créant des inégalités et des discriminations dans l'accès aux opportunités

économiques, éducatives et culturelles dans les différentes parties de la ville, et par la suite augmenter la ségrégation sociale et à freiner l'accès à une ville plus équitable.

Hypothèses 3 : Les disparités spatiales de distribution des équipements scolaires contribuent dans l'augmentation du taux d'échec scolaire et de déperdition et quelles sont génératrices de ségrégation scolaire, et que la situation géographique de l'équipement scolaire - dans un tissu urbain planifié ou spontané- est un facteur déterminant de production des inégalités scolaires et contribue dans l'augmentation de taux de déperdition scolaire.

2. METHODOLOGIE

Dans notre recherche on vise à mesurer les disparités spatiales et leurs impacts sur la ségrégation sociale. Pour atteindre cet objectif nous avons essayé de faire un tour sur les méthodes et les indicateurs utilisés afin de mesurer disparité et ségrégation. Les recherches concluent en l'existence de trois types de facteurs déterminant les inégalités : facteurs économiques : densité de la population[1], revenu[2] ; déterminants sociaux[3] : taille du ménage[4], chômage[5] et l'aide[6]. Troisièmement, les déterminants institutionnels tels que la démocratie[7], l'origine[8] et la fragmentation ethnolinguistique[9] (in (Nkoa & Song, 2019).

Les disparités spatiales peuvent être mesurées de plusieurs manières, selon le type de disparité que l'on souhaite étudier. : à travers l'écart-type[10], la cartographie[11], les indices de disparité[12], l'analyse spatiale[13] et la modélisation[14]. Il convient de noter que les différentes méthodes utilisées pour mesurer les disparités spatiales varient en fonction des données étudiées et de l'objectif de l'étude. Ces différentes mesures peuvent être utilisées de manière

[1] (Heerink, Mulatu, & Bulte, 2001)
[2] (Midlarsky & Roberts, 1985)
[3] (éducation (Moller, Huber, Stephens, Bradley, & Nielsen, 2003)
[4] (Mahmood & Noor, 2014)
[5] (Checchi & García-Peñalosa, 2010; Shafiullah, 2011)
[6] (Monnin, 2014; Saidon, Yusop, Ismail, & Hook, 2013)
[7] (Brunori et al., 2015)
[8] (Bigstein, 2018)
[9] Shimeles et Nabassaga, 2018)
[10] L'écart-type est une mesure statistique qui permet de mesurer la dispersion des données autour de leur moyenne. En mesurant l'écart-type des valeurs d'une variable dans différentes zones géographiques, on peut évaluer la dispersion spatiale de cette variable.
[11] La cartographie permet de représenter graphiquement les disparités spatiales. En représentant des données sur une carte, on peut visualiser les zones où les valeurs sont élevées ou faibles, et ainsi repérer les disparités spatiales.
[12] Il existe différents indices qui permettent de mesurer les disparités spatiales. L'indice de Gini, par exemple, mesure l'inégalité entre les zones géographiques en fonction d'une variable donnée.
[13] L'analyse spatiale consiste à étudier la distribution spatiale des données. Elle permet de déterminer si les valeurs sont regroupées ou non, et si les regroupements ont une signification statistique.
[14] La modélisation permet de simuler des situations hypothétiques afin d'évaluer l'impact de différents facteurs sur les disparités spatiales. Elle peut être utilisée pour prévoir l'évolution des disparités spatiales dans le temps

complémentaire pour obtenir une vue d'ensemble des inégalités sociales dans une population donnée. Il convient également de noter que d'autres indicateurs peuvent être utilisés en fonction du contexte, des données disponibles et des objectifs de l'analyse.

Pour atteindre notre objectif la démarche analytique sera basée à la fois sur une analyse spatiale de la structure urbaine de la ville, et une analyse sociale de la population. Les méthodes d'enquêtes auprès de la population nous permettront de discerner les enjeux et les répercussions du phénomène de ségrégation sur les habitants de certains quartiers d'habitat affectés par les disparités spatiales. Pour comprendre les inégalités, il faut comprendre comment elles forment un système d'ensemble où divers facteurs interagissent.

2.1 LES INDICATEURS DE VERIFICATION DES HYPOTHESES

Pour mener à bonne fin notre recherche, et pour tester les hypothèses citées en haut, on a adopté une méthodologie fondée sur l'analyse de plusieurs indicateurs [15] comme suit :

2.1.1 DISPARITES D'ACCES AU LOGEMENT, PAUVRETE ET SEGREGATION RESIDENTIELLE

Les différences d'accès à l'habitat entre les habitants des quartiers informels et les habitants des quartiers planifiés sont abordés à partir d'une enquête de terrain. Fautes des données 80% du travail est réalisé sur la base d'une exploration de terrain. Le projet global de collecte de données a couvert les différents quartiers de la ville de Batna, parmi lesquelles les quartiers informels. Le degré de pauvreté des habitants a été mesuré à l'aide de deux types de données. Les données fournies des œuvres sociales de la commune de Batna (APC), qui se matérialisent par le nombre des demandeurs de "Couffins de Ramadan" de la ville de Batna, complétés par une étude de terrain basée sur une grille d'analyse des habitations individuelles de la typologie et l'état des constructions.

2.1.2 DISPARITES D'ACCES AU TRANSPORTS COLLECTIFS

Une analyse du réseau des transports collectifs et des conditions d'accès aux services de transport permet d'apporter des éléments de réponse à nos questionnements. Nous avons focalisé notre attention sur le transport collectif par bus, car c'est le moyen de transport le plus accessible à la totalité des habitants de Batna, en l'absence du tramway. Le coût très abordable du

[15] Nous allons à travers nos entretiens chercher des indices qui nous permettront de vérifier nos hypothèses.

transport par bus le rend plus attractif que les taxis, dont le prix d'une course égale à 10 fois plus que le bus.

L'idée était de confronter des mesures d'accessibilité aux transports collectifs par bus avec des niveaux de ségrégation socio-spatiale dans les quartiers. Dans cette perspective, nous avons cherché à apprécier la qualité de la desserte, l'utilisation des services et d'identifier le potentiel de déplacement. Faute de disposer de données détaillées sur l'offre de transport (tracé des lignes, arrêts, etc.)[16] , nous avons privilégié le travail empirique sur le terrain, en combinant à la fois la technique de l'observation directe et les entretiens semi-directifs. Le recours à l'enquête de terrain nous a permis d'actualiser les données du réseau de transport collectif et de déterminer le circuit exact des bus et leurs arrêts, en parcourant par bus nous-mêmes, durant plusieurs jours, différents itinéraires à différentes heures de la journée. Nous avons pu ainsi localiser précisément les arrêts de bus et tracer les itinéraires. Ce travail d'observation et de diagnostic quantitatif des services de transport collectif a été complété par une enquête qualitative, sous forme d'entretiens réalisés auprès des usagers des transports en commun et des responsables des transports de la ville. L'objectif étant de mieux appréhender les malaises et les difficultés vécues au quotidien par les populations défavorisées à Batna en raison des disparités d'accès aux transports.

2.1.3 DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION ET SEGREGATION SCOLAIRE

Les élèves peuvent être classés dans le système éducatif en fonction de leur dernière classe fréquentée : les analphabètes, les élèves du primaire, du secondaire et du supérieur. D'autres mettent fin à leur scolarité très tôt. L'abandon, la déscolarisation ou la déperdition scolaire, peuvent être causées par des résultats médiocres, des préoccupations financières de la famille ou des équipements scolaires, mais fréquemment par l'élève lui-même. Cet arrêt empêche l'acquisition de certaines connaissances scolaires.

Nous allons nous intéresser, en premier lieu, à mesurer les disparités spatiales de l'enseignement primaire, moyen et secondaire, pierre angulaire de notre système éducatif car c'est à ce niveau que l'individu acquiert en tout premier lieu une formation initiale qui peut contribuer à la formation du capital humain (Djistera, 2007). Dans un deuxième lieu, nous avons analysé l'impact de ces disparités sur la ségrégation solaire et pour cela nous avons fait recours à d'autres indicateurs de mesures, tel que le taux de pauvreté et la situation géographique de l'établissement scolaire (carte scolaire) qui peut participer dans la création de ségrégation au sein des écoles.

[16] Les seules données disponibles sont anciennes et se résument aux plans de déplacements de la ville de 1997 et de 2004, date d'élaboration de l'enquête « ménage-déplacements »

2.2 L'ENQUETE SOCIOLOGIQUE

L'enquête sociologique est réalisée sur deux étapes, une première de Janvier 2020 jusqu'à Janvier 2023, interrompue par une rupture de 6 mois à cause du confinement suite à la pandémie du COVID 19. Le déroulement du questionnaire a privilégié la technique face à face, pour toucher un grand nombre nous avions eu recours à une douzaine d'enquêteurs qui ont été formés et auxquels on avait distribué le questionnaire en Arabe, cela nous a permis de toucher un plus grand nombre d'interviewés.

La taille de l'échantillonnage a ainsi couvert un total de 3 650 individus, la période du déroulement de l'enquête s'est étalée durant les périodes de 2020 et 2023. Dans une ville qui compte plus de 42 072[17] habitants, le résultat final semblait acquis.

Concernant le choix d'échantillonnage, nous avons opté pour un échantillon stratifié par quartiers combinant également la méthode des quotas[18]qui tient compte de la variabilité des paramètres (sexe, l'âge, catégorie socioprofessionnelle, parmi les interviewés, ainsi que leur lieu de résidence de la population enquêtée). Ainsi nous avons veillé à la répartition équilibrée des interviewés sur l'ensemble des quartiers de la ville en respectant le pourcentage de 10% d'interviewés par rapport aux occupants de chaque quartier.

En plus du questionnaire, pour des données qualitatives, 30 entretiens avec des ménages ont été menés dans une première étape. Ces derniers étaient structurés autour de rubriques permettant d'identifier les malaises, et les incidences de la ségrégation sur le vécu des populations.

Pour le traitement des données on a fait recours à SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) qui a été utilisé pour gérer, analyser et interpréter des données quantitatives. Le SIG a été utilisé pour cartographier les zones géographiques où les disparités spatiales et la ségrégation sociale sont les plus marquées, ainsi que pour identifier les causes sous-jacentes de ces phénomènes. Il nous a également aider à visualiser les données de manière efficace.

3. CORPS DE LA THESE

La thèse est divisée en ensembles hiérarchisés en 8 chapitres. Les quatre premiers chapitres sont théoriques. Ils couvrent l'analyse des différents concepts employés dans la thèse, disparité (chapitre 1), ségrégation (chapitre 2), informalité et pauvreté (chapitre 3), en plus d'un chapitre présentant les différents concepts dans les recherches portant sur l'Algérie (chapitre 4).

[17] Recensement 2012

[18] La méthode des quotas d'échantillonnage garantit la représentativité d'un échantillon en lui conférant une structure semblable à celle de la population de base.

Il était primordial de commencer la recherche par une exploration de la littérature pour identifier les directions liées aux questions que nous avons formuler et aux hypothèses que nous avons proposées. Dans le **premier chapitre** on a traité de tout ce qui va nous aider dans la compréhension de la terminologie : disparités, équité et égalité, accessibilité, accès à la ville, à la mobilité, au transport, les disparités spatiales d'accès à l'éducation, la pauvreté et les disparités d'accès au logement.

Pour le **deuxième chapitre** il traite la terminologie en s'appuyant sur la ségrégation, marginalisation ou discrimination, des notions qui relèvent de déséquilibres socio-spatiaux dans nos villes et qui reste l'un des principaux obstacles à l'égale droit d'accès à la mobilité, à un logement convenable, à l'éducation, à la ville. Le chapitre a abouti à une classification des formes de ségrégation ainsi qu'une définition et historique du therme : d'après la recherche bibliographique on a pu classer les types de ségrégations et donner des exemples sur la ségrégation spatiale et la ségrégation sociale dans le monde.

Pour comprendre le processus de fabrication des villes, il est important de prendre en compte leurs configuration spatiale et c'était l'objectif du **3e chapitre**. Dans ce chapitre on a abordé la question des installations et des tissus informels, à travers l'origine et l'évolution de ces formes urbaines, leurs causes, les mutations que connait l'espace urbain, en interrogeant les modalités générales et cherchant les articulations entre les formes urbaines, les disparités spatiales, la pauvreté, les délinquances et la ségrégation.

Cependant, **le chapitre 4** explore les disparités, la ségrégation et l'informalité dans le contexte de l'urbanisation en Algérie. Les recherches sur l'urbanisation en Algérie ont révélé que malgré les politiques d'aménagement du territoire, l'urbanisation s'est largement développée à grande échelle, avec les avantages concentrés dans les grandes villes. Les plans d'urbanisme ont souvent été élaborés pour réguler une urbanisation déjà avancée, et les différentes phases de construction de logements sociaux n'ont pas réussi à résoudre la crise du logement, contribuant ainsi à une urbanisation désordonnée et à la croissance des quartiers informels en périphérie des villes.

Cependant, les quatre derniers chapitres présentent l'analyse et le travail de terrain et comportent le cas d'étude et la population enquêtée (chapitre 5), les différents concepts déjà étudiés, le logement et la ségrégation résidentielle (chapitre 6), le transport et accès à la ville (chapitre 7), l'éducation et la ségrégation scolaire (chapitre 8).

Dans le **chapitre 5**, nous avons analysé les types morphologiques prédominants caractérisés par leurs infiltrations dans la ville formelle à Batna ainsi qu'une présentation de

l’enquête sociologique, l’objectif était d’interroger les manières dont l'image du secteur informel jouent au regard formel de la ville.

Le **chapitre 6** vise à identifier les caractéristiques des habitants de l'espace urbain de Batna et à analyser leur situation dans les quartiers. En se basant sur le contexte de Batna nous avons examiné les inégalités d'accès au logement et leurs impacts dans les quartiers informels en se concentrant sur les disparités spatiales ainsi qu’une population pauvre avec des caractéristiques socio-économiques similaires, en tenant compte du nombre d'habitants et de leur satisfaction à l'égard des services au sein de la ville.

Le **7e chapitre** propose d’analyser les disparités d’accès aux transports dans la ville de Batna, et d’interroger leurs répercussions sur le quotidien des habitants des quartiers informels. L'analyse se concentre sur les disparités spatiales dans l'accès aux transports collectifs, en particulier le réseau de transport collectif par bus et son efficience, ainsi que le degré de satisfaction des habitants des quartiers de la ville de Batna à l'égard des services de transport.

En dernier, le **8e chapitre** a pour objectif d'analyser le degré de disparités spatiales d’accès à l’éducation dans les trois paliers primaire, moyen et secondaire, et ce dans la ville de Batna et leur impact sur le degré de ségrégation scolaire. Ainsi que les processus qui ont abouti aux séparations scolaires entre les quartiers de la ville d’un point de vue spatial. A travers des facteurs de la ségrégation scolaire le taux d’échec et d’abandon, où dominent les facteurs socio-économiques discriminants comme le niveau de richesse et le niveau d'éducation des parents, mais aussi l’importance des inégalités spatiales.

CHAPITRE 1 : DISPARITES SPATIALES, INJUSTICE SOCIALE

INTRODUCTION DU CHAPITRE

Les différenciations régionales et locales ont toujours été un sujet d'intérêt pour la géographie. C'est même l'un de ses thèmes de recherche les plus importants. Mais étudier les inégalités ou les changements dans l'espace pose divers problèmes méthodologiques : quoi mesurer, que mesurer et comment le faire. Le climat mondial de la crise sociale à la fin des années 1990 a permis d'attirer l'attention sur les inégalités d'accessibilité et leur impact sur l'exclusion sociale dans des villes européennes (Fol, Gallez, 2013, 2017). Les occupants des quartiers pauvres, souffrant des difficultés d'accès aux ressources urbaines (équipements, services, commerces et emplois), ont accusé des retards considérables en matière d'intégration sociale (Clifton, Lucas, 2004 ; Hine, Grieco, 2003 ; Hine, Mitchell, 2001 ; Lucas, 2003, 2004, 2012 ; Wixey, 2005).

La situation est particulièrement préoccupante dans les pays en voie de développement, où de nombreuses villes, sous le poids de leur forte croissance démographique et urbaine, génèrent de l'exclusion faute d'assurer l'accessibilité des habitants (Olivera, Plat, Pochet, 2005b), au point où c'est souvent "la mobilité des pauvres" qui est évoquée (Henry, 1986). Dans les métropoles, le processus d'étalement urbain s'est accompagné par une forte croissance des communes périphériques alors que les centres-villes continuent de concentrer les emplois. De cette fragmentation urbaine, il en résulte une forte augmentation des distances entre le lieu de résidence et les zones d'emploi. Les inégalités de mobilité entre individus se sont accrues, les classes moyennes n'en sont pas épargnées (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012).

Nous commençons notre recherche par une exploration de la littérature pour identifier les directions liées aux questions que nous voulons formuler et aux hypothèses que nous proposons. Dans cette perspective, la revue de la littérature est un élément essentiel du processus de recherche, afin d'approfondir les connaissances sur le sujet. Ce travail est basé sur l'expérience empirique, la vie quotidienne et/ou la recherche théorique générée par les prédécesseurs. Notons ici que l'éducation, les transports et la pauvreté sont des domaines très larges qui intéressent de nombreux experts : éducateurs, psychologues, sociologues, etc.

Le plan du chapitre est le suivant : la première section examine l'accessibilité des transports en commun, cherchant comment mesurer l'efficacité et la performance du réseau de transport en commun. La deuxième section présente un aperçu rapide des travaux empiriques les plus importants visant à mesurer l'efficacité (ou le rendement) de l'éducation, allant de l'approche microéconomique aux études macroéconomiques directement focalisées sur la relation entre l'éducation et les inégalités d'accès au logement. L'objectif de cette section n'est pas de faire une revue exhaustive de la littérature. Au lieu de cela, il s'agit d'identifier les points clés et les idées

clés qui ont alimenté et alimentent toujours le débat académique. Une troisième partie se concentre sur la pauvreté et l'accès au logement.

1. DISPARITE SPATIALE ET INJUSTICE SOCIALE

Les disparités, différences observées dans la répartition d'une composante de l'espace, par exemple l'habitat, les activités, les équipements, etc., mettent en évidence une situation de déséquilibre territorial (par exemple en termes de revenus), et correspond à une "absence d'accord, d'harmonie entre les éléments". Les disparités renvoient à des notions de "dissonance, dissemblance, contraste, hétérogénéité ou diversité"[19]. Le terme "disparité" invoque en premier lieu, une inégalité. Cependant, c'est à la fois une inégalité "ressentie, perçue et vécue comme une injustice". (R Brunet, Ferras, & Théry, 1992 ; Mérenne-Schoumaker, 1994). Si cette absence de parité peut indiquer une disparité de niveau dans divers domaines (économiques, sociaux, culturels), elle est principalement liée à une disparité de revenus et de niveaux de vie, ainsi qu'à une différence de formation, de soins ou en général d'accès aux services.

Les disparités sont donc difficiles à mesurer. Ce sont des "écarts par rapport à une norme" qui sont généralement évalués (Aydalot, 1985). Le sujet est très complexe car il est central aux justices sociales et justices spatiales (Bernadette, 1994). La justice spatiale, une forme de justice sociale liée à la compensation relative des inégalités d'accès aux équipements et autres avantages comparés des lieux, et surtout liée à la compensation des écarts de revenus locaux, est un problème difficile à résoudre (Roger Brunet, Ferras, & Théry, 1993b). Le principe fondamental de la justice spatiale est l'équité, qui signifie une répartition équitable des richesses entre les individus et l'espace urbain. Cependant, elle est souvent altérée par les fluctuations du marché et les actions spontanées des acteurs.

La définition qu'en donnent P. Merlin et F. Choay peut être généralisée *: "Inégalités, reflétées par des variables économiques ou sociales, dans la répartition entre les territoires, voire au sein d'un territoire, des revenus, des activités, des équipements et des potentialités de développement*"[20]. La seconde définition suggère une inégalité, un déséquilibre et une hiérarchie entre les parties d'un territoire. Essentiellement utilisé au pluriel, « différence » est toujours qualifié en termes de paramètres, de variables et de comparaisons. Ainsi, les écarts résultant des mesures de disparités sont souvent quantifiables, et les déséquilibres territoriaux peuvent être condamnés. Mais il arrive de parler de "disparités" dans un sens plus qualitatif, pour qualifier une situation

[19] Dictionnaire de la langue française, le Petit Robert -1992

[20] Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, PUF - 1996

générale vécue et perçue comme injuste[21]. Les disparités socio-spatiales peuvent être observées à divers niveaux, notamment dans les environnements urbains et ruraux. Selon les critères et la manière de les mesurer, les classements que l'on peut faire, sont assez variables (Severac, 1959).

Donc nous pouvons dire que les disparités décrivent des inégalités perçues comme injustes dans la répartition de composantes telles que l'habitat, les activités et les équipements, révélant des déséquilibres territoriaux souvent en termes de revenus et de services. Elles sont évaluées par rapport à une norme et reflètent des écarts économiques ou sociaux entre différentes zones ou au sein d'une même zone, pouvant être quantifiées ou qualifiées selon les perceptions de justice. La justice spatiale cherche à équilibrer ces inégalités, mais est complexe à atteindre en raison des fluctuations de marché et des actions spontanées des acteurs.

2. EQUITE ET EGALITE

Les définitions des deux termes « égalité » et « équité » sont différentes. La définition des inégalités selon Larousse est "*une inégalité est ce qui n'est pas égal*". Une égalité, également connue sous le nom d'aequalis en latin, est ce qui est comparable de même niveau « *Semblable en nature, en quantité, en qualité, en valeur* »[22]. L'équité selon le Robert consiste en une *« Justice spontanée, qui n'est pas inspirée par les règles du droit en vigueur »*. Elle implique de donner plus aux personnes les plus démunis (Observatoire des inégalités).

La question des inégalités ne se limite pas aux revenus mais s'étend à l'éducation à l'emploi, la santé et les loisirs, etc. Ces indicateurs seront appelés « domaines », l'observatoire des inégalités a maintenu cinq principaux : « *revenus, éducation, emploi, lien social et politique et conditions de vie »* à. Chacun d'entre eux comprend des sous-ensembles tels que "niveaux de vie", "salaires" et "patrimoine" pour le domaine des revenus[23].

« Examiner l'organisation de l'espace suppose au départ une claire distinction entre trois notions présentes ici d'une façon implicite depuis le début : différence, inégalité, injustice » (Bret, 2009). Il explique dans son article comment la différenciation centre-périphérie est bien une inégalité mais qu'elle produit ne produit d'injustices. Et que *« La question renvoie au rôle que joue le centre par rapport à la périphérie »*

La gestion des inégalités s'étend au-delà des revenus à des domaines comme l'éducation, l'emploi et la santé, nécessitant une analyse des différences, inégalités et injustices dans l'organisation spatiale, en particulier surtout dans l'organisation de l'espace urbain.

[21] http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/disparites
[22] Op.cit.
[23] https://www.inegalites.fr/Qu-est-ce-qu-une-inegalite consulté de 15/07/2022

3. DISPARITES SOCIO-SPATIALES ET SEGREGATION

« L'inégalité est étroitement associée à la notion de disparité entendu comme une différence de niveau dans les domaines économiques, sociaux, culturels… » (Roger Brunet et al., 1993b). De nombreux historiens et sociologues ont démontré la sensibilité de la société à l'inégalité, et en particulier en matière d'éducation, comme il est le cas en France (Baudelot & Establet, 1989 ; Durkheim & Fauconnet, 1922 ; Tronchère & Priouret, 1972), en Amérique (Heckman & Taylor, 1969 ; Koenigsberg, 1968 ; Schelling, 1969). Les inégalités sociales sont présentes dans tout territoire, à commencer par une inégalité d'accès aux services publics tels que le transport, la santé ou l'éducation. L'inégalité d'accès résulte de la distribution inégale des ressources dans l'espace (services, équipements, revenus) et de l'organisation de l'espace ou du territoire (Raynaud, 2013).

On ne peut pas parler de disparités sans évoquer la ségrégation. Un aspect clé de la notion est que le mot ségrégation désigne étymologiquement une pratique volontaire opposant un acteur responsable à un sujet qui la subit. Même si le champ d'application des emplois métaphoriques s'est considérablement élargi, une partie importante dérive de cette première acception et pèse sur les usages actuels. La notion de ségrégation, dans son sens le plus strict, est étroitement liée à la notion de discrimination, ou du moins en est très proche (Bernand & Brun, 1994). Par contre, si l'idée de "distance spatiale" est déjà présente dans la définition classique de la ségrégation. Plus exactement, la mise à l'écart que subit un groupe de population n'est pas nécessairement de nature spatiale, et en tout cas ne concerne pas toujours conjointement tous les usages de l'espace. Les séparations des aires d'habitat ont souvent été des instruments de ségrégation plus importants que l'exclusion de fait ou de droit de certains lieux publics, établissements culturels, moyens de transport, interdits professionnels, matrimoniaux, etc.

4. ACCESSIBILITE, MOBILITE ET ACCES AU TRANSPORT

Les disparités ne sont pas un problème récent. Elles sont au centre des débats sociaux depuis les années 60-70. L'augmentation du chômage de masse, du sous-emploi et de la précarité ont marqué les ruptures de croissance économique observées dans les années 70 mais surtout la crise et la regression économique des années 80-90.

Le renouveau d'une littérature importante sur les disparités, la pauvreté et l'exclusion a été provoqué par ces « nouvelles formes de pauvreté ». Il y a eu de nombreuses recherches dans les domaines de la santé (Leclerc & Lang, 2009), de l'éducation (D. Goux & É. Maurin, 2000; Meuret, 2000), de l'emploi et du logement (CSERC, 1997), ou encore du logement (Caussat, 1998).

Cette question a trouvé échos dans le domaine des transports principalement au début des années 90 (Begag, 1995).

La question de l'équité de l'accès aux villes et aux aménités urbaines a fait l'objet d'un grand nombre de recherches dans le domaine des études urbaines, de la planification territoriale, des transports et de la mobilité aux États-Unis et au Royaume-Uni depuis les années 1990. Néanmoins, il existe un paradoxe dans la littérature : malgré la prolifération des études sur l'accessibilité, des réflexions sur l'idée d'équité et des travaux empiriques, la prise en compte des inégalités sociales et l'application de la notion d'accessibilité dans le domaine des transports sont encore peu développées (Sylvie & Gallez, 2013).

Le concept d'accessibilité est couramment utilisé pour évaluer ces résultats sociaux des systèmes de transport urbain, *« L'accessibilité se définit alors comme une mesure de la performance d'un réseau de transport au travers de la variation des surplus qu'elle génère pour les différents types d'usagers. »* (Raux, Mercier, & Ovtracht, 2008). L'accessibilité apparait donc comme une mesure éminemment spatiale (Lhomme, 2016). Les constats de Gould sur l'ambiguïté et la difficulté de mesurer l'accessibilité à la fin des années 1960 semblent toujours valables aujourd'hui, malgré les nombreux usages théoriques et empiriques du concept dans les domaines de la géographie, de l'aménagement, de la sociologie et de l'ingénierie des transports. Il semble que l'accessibilité soit un concept complexe et difficile à mesurer.

L'accessibilité a été définie de diverses manières depuis les années 1950. L'accessibilité est le degré avec lequel un lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs autres en utilisant tout ou partie des moyens de transport existants (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005) in (Sylvie & Gallez, 2013). L'accessibilité à la ville, à une ressource (emploi, service, etc.) ne dépond pas uniquement de la performance de la mobilité ou de système de transport mais également de la manière dont cette ressource est répartie dans l'espace. On parle par exemple de l'accessibilité à l'emploi à partir d'un lieu donné, compte tenu de la manière dont ces emplois se localisent dans l'espace autour de ce lieu et des moyens de transport disponibles pour s'y rendre dans ces différents lieux.

L'accessibilité est la facilité d'atteindre les destinations, et elle est souvent citée comme locataire clé d'une bonne forme urbaine (Lynch, 1984). Dans les villes modernes, des niveaux plus élevés d'accessibilité ont été associés de manière significative à des temps de trajet plus courts (Kawabata & Shen, 2007), à des taux d'emploi accrus (L. A. Merlin & Hu, 2017), à des taux d'activité plus élevés (Páez, Gertes Mercado, Farber, Morency, & Roorda, 2010), cela réduit les risques d'isolement social (Garrett & Taylor, 1999), et cela peut favoriser l'inclusion sociale

(Lucas, 2012). L'accessibilité est la facilité d'accès aux lieux, tandis que la mobilité est la facilité de mouvement (Cervero et al., 1997) in (Jeff, 2018). « *Bien que de nmbreux travaux empiriques aient été réalisés depuis les années 1990, les liens entre l'exclusion sciale, la mbilité et l'accessibilité demeurent mal identifiés* » (Sylvie & Gallez, 2013).

L'accessibilité à certains modes de transport et services est influencée par des facteurs individuels tels que le revenu, l'âge, le sexe, le milieu social, les capacités physiques et mentales, ainsi que le degré de discrimination (Sylvie & Gallez, 2013). Par conséquent, une évaluation optimale de l'accessibilité devrait inclure au moins quatre aspects interdépendants (Geurs & Van Wee, 2004): l'organisation des opportunités spatiales, les performances du système de transport, les opportunités temporelles pour les organisations et les individus (horaires d'activités, horaires personnels), et enfin un emploi du temps personnel.

La mobilité est également la capacité d'une personne ou d'un objet à se déplacer dans un espace. Cet espace peut être visible : par le transport des marchandises (circulation des marchandises) et des personnes. Les trois types de mobilité, à savoir la mobilité physique des personnes et des biens et la mobilité virtuelle, forment des systèmes et se réorganisent sous diverses formes.

Depuis la révolution industrielle, le mouvement d'urbanisation massive et la croissance des transports routiers, aériens et ferroviaires au 19e siècle, et renforcée par le développement des transports routiers, aériens et ferroviaires après la Seconde Guerre mondiale, le besoin de mobilité a augmenté en raison de la vitesse accrue et de la déconnexion des lieux de travail, de la consommation et de l'habitation. Il est parfois possible de différencier la mobilité nécessaire et idéale des formes de mobilité influencées par la publicité ou la mode. Le philosophe Pierre-André Taguieff considère cela comme un phénomène émergent du XXe siècle et le nomme « Bougisme » (Taguieff, 2001).

Le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire l'ensemble des actions qui conduisent au déplacement des personnes et des objets matériels, est appelé mobilité. La mobilité oblige les individus et les groupes humains à maîtriser la distance (Lussault & Levy, 2003). Cela ne se limite pas au mouvement physique réel et à la technologie des transports, ni à l'accessibilité, mais aussi à l'idéologie et à la technologie des mouvements en cours dans la société. Ainsi, elle combine un ensemble de valeurs sociales, de conditions géographiques, d'outils technologiques et une multitude d'acteurs et de techniques. Chaque participant, qu'il s'agisse d'un individu ou d'un groupe social, possède un capital de mobilité qui lui permet de structurer et de gérer son propre «

système de mobilité ». Les processus d'échange et de diffusion (valeurs, idées, technologies, etc.) sont essentiels au développement de l'humanité et sont basés sur la circulation des personnes.

Selon Gallez (2007), l'une des principales préoccupations des citadins est les transports, qui jouent un rôle essentiel et moteur dans l'intercommunalité. Dans ce cadre très étendu, le transport est le système technique directement utilisé pour ces déplacements. Bien qu'ils fassent partie de l'économie, ils ne sont qu'une partie de la sphère de la mobilité. Cette dernière comprend à la fois les systèmes techniques qui régissent et rendent possibles les transports (comme la production des moyens de transport, la gestion des systèmes de transport et les services de mobilité), ainsi que le lien entre la pratique des transports et ses objectifs économiques, sociologiques, ethnologiques et politiques. Somme toute, étant donné que la mobilité est un élément essentiel au fonctionnement des sociétés prolifiques, elle ne peut être pensée qu'en la reliant aux grandes dynamiques sociales.

5.1 ROLE DU TRANSPORT DANS L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE URBAIN

Le rôle du système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales et sociales tout en garantissant l'accessibilité à tous les points de la ville (Sylvie & Gallez, 2013). Le transport a un impact à la fois spatial, social, politique et économique, mais son rôle principal est le désenclavement spatial. Une bonne mise en place et une bonne planification d'un système de transport facilite l'accessibilité et diminue la marginalisation, la ségrégation et l'isolement. (Heyrman, 2008).

« *Les systèmes de transport entraînent la concentration ou la dispersion des hommes et des activités dans l'espace en fonction de leur spécificité* » (Mérenne, 2013). Le transport est un secteur essentiel de n'importe quelle société car il permet aux gens de se déplacer au travail, à l'école et à participer à de nombreuses activités économiques et sociales. Il améliore également la qualité de vie dans les villes en favorisant les déplacements vers les lieux de loisirs, en réduisant la pollution et en transportant plus de personnes à mobilité réduite (Troger, 1997).

Tout projet d'aménagement, toute implantation résidentielle ou économique fait recours au transport. Monsieur Daniel L'Huillier s'exprime dans son article « transport et structuration de l'espace », et confirme la relation de la planification des transports avec l'organisation de l'espace. Il dit que *« on peut donc affirmer que le transport est scandé par l'aménagement, qu'il est essentiellement une manœuvre au service d'objectifs stratégiques supérieures »* et *« que le transport et l'aménagement sont indissolublement liés »*. Le transport participe à façonner et à créer nos villes.

5.2 INEGALITES D'ACCESSIBILITES ET EXCLUSION SOCIALE

Pendant les dernières décennies, les recherches sur les disparités de mobilité ont connu un grand développement. Les périodes de crise sociale ont accéléré les réflexions sur les liens entre la pauvreté ou le chômage et l'accès aux transports (Sanchez & Brenman, 2008), que ce soit en France (Le Breton, 2005; Orfeuil, 2004a), aux États-Unis (Pucher et Rennes, 2003), en Grande Bretagne (Lucas et al., 2001 ; SEU, 2003) ou en Australi (Delbosc & Currie, 2011). Récemment, les recherches sur de l'accessibilité tendent à méliorer la compréhension des inégalités sociales et à trouver des solutions politiques. Des travaux évaluant les inégalités d'accès aux services et aux équipements ont été menés en Grande-Bretagne (Wixey, Jones, Lucas, & Aldridge, 2005), aux Etats-Unis (S. L. Handy & Clifton, 2001), en Australie (P. K. Currie, Nguyen, Buijse, & Zitha, 2007) au Canada (Apparicio et Seguin, 2006 ; Paez et al., 2010) et plus rarement, en France in (Sylvie & Gallez, 2013).

Les recherches de (Jeff, 2018; Raux et al., 2008) montrent que la répartition des réseaux planification du territoire et de transport dans les villes n'est jamais spatialement uniforme, les zones situées au centre auront généralement un meilleur accès que celles plus éloignées du centre et que les zones périphériques auraient moins accès car elles seraient plus éloignées de l'ensemble des destinations d'activité que les zones centrales. Les niveaux d'accessibilité bas peuvent entraîner une pauvreté dans les transports. Jeff allen et al. ont constaté que la prestation de transport en commun est répartie de manière plus égale dans les petites villes, tandis que les grandes régions urbaines ont une plus grande inégalité globale d'accès au transport en commun aux emplois.

L'accès aux transports en commun présente une répartition inégale par rapport a l'accès en voiture, notamment dans les zones urbaines périphériques où l'accès aux emplois par les transports en commun est considérablement limité comme le souligne Charles Raux et al. Le niveau d'accessibilité est plus favorable à la voiture personnelle expliquée par les vitesses plus élevé et l'absence de charge et du durée d'attente aux correspondances contrairement au bus et au tramway, pour certains cas où les lignes de transports en commun disposent de lignes de bus de rabattement sur le tramway, ou d'une ligne rapide menant directement au centre.

La pauvreté dans les transports survient lorsque le désavantage lié au transport (le fait de ne pas avoir accès à une voiture, de mauvaises options de transport en commun, etc.) s'accompagne à d'autres formes de désavantage social potentiel (chômage ou faible revenu, handicap ou mauvaise santé, etc.) (Lucas, 2012) et même favoriser l'exclusion sociale (Jeff, 2018).

L'évolution fonctionnelle des espaces urbains et les disparités territoriales qui en découlent ont renforcé les inégalités d'accès aux ressources urbaines : biens, activités et services (Wenglenski, 2005). La spécialisation voire la stratification sociale des territoires s'est révélée très lourde de conséquences sur certaines catégories d'individus en termes d'insertion sociale[24] (Coutard, Dupuy, & Fol, 2004). D'après les recherches réalisées par (Lucas, 2012) et (Garrett & Taylor, 1999), l'accessibilité favorise l'inclusion sociale et permet de diminuer les risques d'isolement social. La difficulté d'accès à la ville et aux ressources urbaines (équipements, services, commerces et emploi) en particulier pour les occupants des quartiers pauvres a accentué les problèmes de leur intégration sociale et renforcé leur exclusion sociale. Ce résultat a été mis en exergue dans plusieurs travaux de recherche, en citant celles menées en Europe et aux Etats-Unis. (Hine et Mitchell, 2001, 2003 ; Lucas, 2003, 2004 ; Wixey et al., 2005).

Aujourd'hui, de plus en plus de chercheurs plaident pour admettre le droit au transport, à la mobilité pour tous car le droit au travail, au logement, à l'éducation, à la santé, etc., sont conditionnés par le droit à la mobilité. En effet, l'accès à la mobilité est un facteur important dans la lutte contre l'exclusion (Godard, 2003; Mignot & Rosales-Montano, 2006). Le droit au transport comme condition d'égalité des chances pour chacun découle de l'accès de tous aux biens et aux aménités de la ville (Caubel, 2006). La recherche d'une cohésion sociale dans l'espace urbain dépend étroitement des chances pour tous d'accéder aux ressources de la ville. Sans cette accessibilité, la ville se transforme en un lieu d'exclusion.

On parle fréquemment de « la mobilité des pauvres » dans les pays en voie de développement. La situation est aggravée par la présence des sites « informels » (Ananya, 2005 ; Al sayad, 2004), ces quartiers irréguliers où se concentrent les populations pauvres et qui tendent à constituer une partie importante du paysage urbain dans les villes en voie de développement. Concentrés dans ces sites souvent très éloignés des centres d'emplois et d'activités, les populations sont quotidiennement confrontées à des contraintes exténuantes de déplacement.

Dans les villes latino-américaines, la croissance des communautés périphériques s'est accompagnée du processus d'étalement urbain, tandis que les centres villes continuent de concentrer les emplois. La fragmentation urbaine entraîne une augmentation significative des distances entre la résidence et les zones d'emploi. Les disparités de mobilité entre les personnes ont augmenté, touchant même les classes moyennes (Dureau, Gouëset, Le Roux et Lulle, 2012).

[24] accès à l'emploi

Aux temps longs de transports, l'inefficacité de l'offre des transports collectifs (Dureau & Gouëset, 2010) s'ajoute la cherté du transport. A Sao Paulo, les populations pauvres dans les périphéries pauvres consacrent la majeure partie de leurs revenus au transport, (Vasconcellos,2005 in Rodolfo Bebevenuto,2019). A Lima les habitants pauvres sont obligés de ne pas rentrer chez eux tous les jours (Avellaneda, 2008). Les inégalités sont encore plus cruciales lorsqu'ils affectent les catégories les plus fragiles tels que les personnes âgées contraint à subir « l'immobilité » (Quiroga, 2015).

En Afrique sub-saharienne, la population pauvre de la périphérie incapable de payer les coûts du transport collectif fait recourt à la marche à pied, devenue la seule alternative et le seul moyen de transport accessible (Olvera, Plat, & Pochet, 2005). Devant les défaillances de gestion urbaine et l'incapacité d'intégration des populations défavorisées, ces derniers inventent des stratégies pour se déplacer malgré l'accumulation des difficultés (Diagana, 2010). En Afrique de l'ouest, des écarts croissants se creusent entre populations habitants des mêmes villes, régions ou pays (Lombard & Ninot, 2010).

La diffusion de la notion d'exclusion sociale a été accompagnée d'une prise en compte de la dimension spatiale dans la perception des inégalités sociales, ce qui implique particulièrement une acception large de la notion d'accessibilité qui va au-delà des problèmes de transport (Sylvie & Gallez, 2013). Cependant, la réponse au problème de l'accès à la ville continue d'être formulée en termes de politiques de transport et de mobilité, comme le souligne la relative confusion entre l'utilisation des termes de mobilité et d'accessibilité. Même si de nombreuses études empiriques ont été menées depuis les années 1990, les liens entre l'exclusion sociale, la mobilité et l'accessibilité restent mal définis.

Les résultats au Québec montrent que l'augmentation des taux d'activité des femmes et à la progression des femmes sur le marché du travail entre 1977 et 1996 grace à une meilleure accessibilité aux emplois et un meilleur accès des femmes à l'automobile (Vandersmissen, Villeneuve, & Thériault, 2001). La localisation des emplois et l'accessibilité aux modes de transport ne sont généralement pas considérées comme des facteurs qui affectent l'égalité à l'emploi des femmes ; cependant, selon Rutherford et Wekerle (1988), ces facteurs sont aussi importants que la responsabilité des enfants.

5.3 TRANSPORT, MOBILITE ET EXCLUSION SOCIALE

De ce fait, de maintes prospections empiriques ont analysé les conditions d'accès de certains groupes d'exclus tels que les chômeurs, les résidents de communautés défavorisées et les

familles monoparentales, mais n'ont pas précisé le rôle de l'accès dans le processus d'exclusion. Des recherches ont été menés au Royaume-Uni sur les disparités d'accès aux services et aux équipements (Wixey et al., 2005), aux USA (S. L. Handy & Clifton, 2001), en Australie (G. Currie et al., 2010), au Canada (Apparicio & Séguin, 2006; Paez, Mercado, Farber, Morency, & Roorda, 2010) et moins fréquemment en France (Caubel, 2006; Motte, 2006).

Bien que la question de l'exclusion sociale nécessite d'élargir le concept d'accessibilité, La mobilité est principalement liée aux disparités sociales en matière d'accès aux villes. Les techniques d'analyse ou d'évaluation des transports mettent l'accent sur une conception étroite de l'accessibilité, centrée sur des mesures de performance des réseaux ou des observations de pratiques réelles de mobilité.

Selon Thomas et al. (2011), améliorer les conditions de déplacement est synonyme d'amélioration de l'accessibilité. Néanmoins, les améliorations de l'accessibilité diffèrent selon l'étendue spatiale (l'échelle spatiale prise en compte) :particulèrement les infrastructures de transport rapide favorisent l'accès à de longues distances par rapport à ceux à moyenne distance. En outre, l'amplification des réseaux de transport, qui favorisent l'expansion des villes et créent des zones périurbaines peu peuplées, peut finalement entraîner une diminution de l'accessibilité. En revanche, il est difficile d'interpréter directement les différences de mobilité individuelle en termes d'inégalités sociales ou de degré d'intégration sociale, contrairement au lien souvent positif entre mobilité et intégration sociale. En réalité, une mobilité élevée peut être due à des limitations d'accès ou à la mise en œuvre de programmes d'activités complexes pour les personnes pauvres ou à risque . Une faible mobilité, en revanche, peut être une option, en particulier pour les populations riches qui peuvent se permettre de trouver un logement dans les centres les plus denses des aménités urbaines. Nombreux chercheurs ont souligné la déficience d'indicateurs pertinents pour examiner le lien entre exclusion sociale et transports (Sylvie & Gallez, 2013).

5.4 DES INEGALITES ACCRUES DE MOBILITE DANS LES PERIPHERIES URBAINES

Les inégalités de mobilité liées aux ressources du ménage ont tendance à augmenter lorsqu'une personne s'éloigne des centres urbains (Antoni et al., 2011). Les études menées sur des agglomérations urbaines en France ont démontré que les différences d'accès entre les centres et les périphéries urbaines sont notables et ont tendance à augmenter (Caubel, 2006; Motte-Baumvol, 2008; Motte, 2006). Au Canada, la raison pour laquelle la moitié des résidents de logements sociaux ont un accès très limité aux services et aux équipements, la localisation périphérique, d'une partie des logements sociaux est la principale (Apparicio & Séguin, 2006). Même pour les

ménages motorisés à faible revenu, les avantages d'accessibilité liés à l'appropriation d'une voiture sont plus faibles dans les zones périphériques (Páez et al., 2010).

En Australie, les problèmes de transport et d'accessibilité sont plus susceptibles d'entraîner l'inconfort et l'exclusion sociale dans les zones rurales et périurbaines que dans les zones centraux (Delbosc & Currie, 2011). En effet, les ménages moins motorisés et mal desservis par les transports en commun réduisent leur mobilité quotidienne, ce qui réduit leur participation à de nombreuses activités et leurs possibilités d'intégration. (Delbosc et Currie, 2012).

Cebollada (2009) souligne l'importance des disparités territoriales dans la ville de Barcelone en ce qui concerne la mobilité et l'accès à l'emploi. Il montre que, en raison de la proximité des emplois et de l'utilisation des transports publics, les ménages non motorisés ont accès à des opportunités d'emploi et des marchés du travail plus limités et sont moins susceptibles de trouver et de garder un emploi. Ces inégalités peuvent se produire dans les zones denses des agglomérations. Selon d'autres études, dans les zones périphériques, les familles sans véhicule doivent utiliser des solutions précaires, impossibles voire risquées pour se rendre au travail. Les femmes, en particulier, sont souvent contraintes de renoncer à leur emploi ou de se limiter à des postes locaux, sous-qualifiés et mal rémunérés. (Camarero et Oliva, 2008 ; Ortar, 2008).

5.5 MESURER LES DISPARITES D'ACCES AUX TRANSPORTS

Pour mieux comprendre la difficulté que rencontre la socio-économie des transports pour analyser les inégalités de mobilité, il suffit de considérer le manque d'information sur les niveaux et les comportements de mobilité. Les difficultés méthodologiques inhérentes aux caractéristiques des transports, peuvent expliquer pourquoi la plupart des études qui se proposent de considérer la dimension sociale de la mobilité tendent à limiter leur analyse à la mobilité des individus rencontrant d'autres difficultés. Leurs conditions de vie (précarité familiale et professionnelle, pauvreté, habitants de quartiers difficiles) et leur mobilité peuvent constituer pour eux un obstacle supplémentaire (Mignot, 2004b; Orfeuil, 2004b). Les inégalités sont rarement considérées de manière holistique et les comparaisons entre différents groupes socio-économiques restent relativement rares. (Mignot, 2004 ; Orfeuil, 2004b).

Pour la majorité des pays européens, la supputation des projets de transport est basée sur un calcul « coûts-avantages » classique, qui évalue les avantages en matière de gain de temps. Cependant, l'évaluation des gains de temps a amplement suscité plusieurs critiques (Metz, 2008) . Selon les recherches empiriques, les agents économiques réorientent les augmentations de la vitesse de déplacement à moyen et à long terme pour atteindre de nouvelles opportunités plutôt

que pour gagner du temps. En partant du même constat, certains auteurs ont suggéré de généraliser une approche en ce qui concerne le gain d'accessibilité (Koenig, 1974).

En outre, les approches coûts-avantages, qui reposent sur les théories utilitaristes de maximisation du surplus total, ne distinguent pas les bénéfices ou les pertes en fonction des individus ou des groupes d'individus, ce qui les empêche de tenir compte des inégalités sociales. Cette approche est basée sur l'hypothèse d'une répartition optimale des revenus, ignorant le fait que l'utilité marginale d'une unité monétaire varie selon le niveau de richesse ou de pauvreté d'une personne. Bref, cette méthode présume qu'il existe une corrélation positive entre les bénéfices attendus du projet et le nombre total de déplacements prédits par le modèle de trafic. Selon cette hypothèse[25], il est préférable de développer des relations les plus rémunératrices, quels que soient les risques d'équité spatiale (Bonnafous & Masson, 2003), et sur le plan social, de prioriser les personnes les plus mobiles et les plus motorisées (Martens, 2006 ; Gould, 1969).

Les travaux menés depuis quinze ans ont permis d'estimer objectivement la valeur subjective des citadins au temps réel de déplacement et aux facteurs d'inconfort (déplacements, attente, recherche d'une « place de parking ») ; mesurer l'effet de la nature de la desserte d'un secteur sur son taux d'urbanisation et sa densité résidentielle (P. Merlin, 1978). Dans la planification des transports urbains, la prise en compte du temps de parcours et de l'inconfort, à travers la notion de coût de déplacement généralisé constitue une avancée décisive sur le plan méthodologique. En effet, elle déplace les objectifs de l'aménagement d'une approche strictement économique voire financière (rentabilité d'exploitation et nouveaux investissements) vers une approche sociale (prise en compte de l'intérêt global des usagers).

Diverses méthodes permettent de mesurer la valeur du temps de trajet, comme il est subjectivement perçu par l'usager (la méthode de Warner, Beesley et Barbier-Merlin était la plus ancienne, et finalement la plus utilisée). Ces méthodes sont désormais systématiquement utilisées par les experts des transports urbains, et leurs critiques ne peuvent leur remplacer par aucune méthode (P. Merlin, 1978). Cette nouvelle approche peut montrer une rentabilité sociale positive (parfois dans une large mesure) sur les investissements, en particulier dans les transports publics, où la rentabilité financière est négative et ne s'accumule jamais. Il n'est donc pas exagéré de souligner que l'approche générale des coûts de déplacement constitue la base théorique de la priorité aux transports publics.

[25] Hypothèse de rendements croissants

Dans le secteur des transports, le terme de performance fait souvent référence à des dimensions très diverses. Le plus souvent assimilé à un rendement, il renvoie à la notion de rapport qualité/prix et inclut aussi bien l'idée d'efficacité (sur le plan socio-économique) que d'efficience. Le site "Forum de la performance" du gouvernement français met l'accent sur l'efficacité des politiques publiques en utilisant des indicateurs de performance basés sur des missions spécifiques.

Bien que le terme performance soit souvent utilisé dans le secteur des transports de nos jours, le concept fait fréquemment référence à des dimensions très variées. Semblable au rendement, il fait généralement référence au concept de rapport qualité-prix, combinant les concepts d'efficacité (au niveau socio-économique) et d'efficience. L'accent est mis sur l'efficacité des politiques publiques, gérées au travers d'indicateurs de performance, basés sur des missions précises. Ainsi, il y a trois familles d'indicateurs qui sont privilégiées :

- Les indicateurs d'efficacité socio-économique (point de vue du citoyen) évaluent les avantages attendus des politiques publiques pour le citoyen, comme la réduction de la pratique du tabagisme ;
- Les indicateurs de qualité de service (point de vue de l'usager) évaluent l'amélioration du service rendu à l'usager, comme la réduction des délais de réponse judiciaire.
- Les mesures d'efficience [26] (selon le point de vue du contribuable) visent à optimiser les méthodes utilisées en comparant les produits obtenus aux ressources consommées[27].

Ainsi, l'analyse des performances du transport public doit prendre en compte trois domaines : la sphère des transports collectifs (caractéristiques des infrastructures, du matériel et des services offerts), la sphère des déplacements (organisation globale du système de déplacements) et la sphère urbaine (fonctionnement du système urbain dans son ensemble). Chaque initiative implique une variété d'acteurs (Faivre d'Arcier et al., 2012).

5. DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION

En 2012, 54 % des enfants dans le monde ont reçu une éducation avant d'entrer en primaire, contre 35 % en 2000. La situation progresse. Cependant, ce chiffre indique également que la moitié des jeunes enfants ne sont pas autorisés à fréquenter l'école. La question demeure de savoir si les enfants peuvent commencer à fréquenter l'école dès l'âge de cinq ans dans les pays les plus démunis du monde. Bien que le taux de scolarisation dans l'enseignement pré-primaire soit

[26] L'efficacité est le degré d'atteinte d'objectifs préalablement fixés, tandis que l'efficience est l'optimisation de la relation entre les moyens mobilisés et les résultats.
[27] http://www.performance-publique.gouv.fr/glossaire/lettre/i/indicateur-de-performance.html?no_cache=1

de 88 % dans les pays développés, il est seulement de 20 % en Afrique subsaharienne et de 25 % dans les Etats arabes (Unesco, 2012).

Entre 2000 et 2012, le pourcentage d'élèves scolarisés dans le monde est passé de 84 à 89 % en primaire et de 59 à 73 % au secondaire. Selon le rapport 2014 de l'Unesco sur l'éducation pour tous, l'accès à l'éducation progresse : le nombre d'enfants non scolarisés a presque été baissé à la moitié, passant de 99,7 millions à 57,8 millions.[28]. Cependant, les informations dissimulent des disparités persistantes entre les nations. Dans le monde, 258 millions d'enfants, adolescents et jeunes, soit 17 % de la population, ne sont pas scolarisés. Dans les pays en développement, la proportion est considérablement plus élevée : contre 3 % en Europe et en Amérique du Nord, 31 % en Afrique subsaharienne et 21 % en Asie centrale[29].

Au-delà des questions d'équité et de droits humains fondamentaux, de nombreuses preuves démontrent les avantages économiques et sociaux de l'éducation (UNESCO, 2014a). Les travaux liés à la théorie du capital humain et aux rendements de l'investissement dans l'éducation (G. S. Becker, 1975, 2002), d'autres études ont examiné non seulement les avantages économiques mais aussi sociaux de l'éducation (McMahon, 2009 ; Stacey, 1998 ; Vila, 2000). Cette partie cherche à mettre en lumière des processus de construction des inégalités scolaires et essayer de faire une synthèse des disparités de l'éducation dans le monde.

L'éducation permet à un individu d'améliorer sa manière de vivre dans la société. (Sawadogo, 2013). Par conséquent, il existerait différents types d'éducation, notamment l'éducation familiale, l'éducation à l'école et l'éducation à la rue. Notre recherche se concentre sur l'éducation scolaire, en particulier l'éducation formelle, qui est définie comme l'ensemble des activités éducatives qui se déroulent dans des établissements scolaires, universitaires ou de formation professionnelle[30]. Emile Durkheim considère « *L'éducation comme l'action exercée par les générations adultes sur celles qui ne sont pas encore mûres pour la vie sociale. Elle a pour but de susciter et de développer chez l'enfant un certain nombre d'états physiques, intellectuels et moraux que réclament de lui et la société politique dans son ensemble et le milieu spécial auquel il est particulièrement destiné.* » (Durkheim & Fauconnet, 1922). En bref, l'éducation est l'acte de transmettre des connaissances et des compétences à un groupe de personnes par un groupe de

[28]« Enseigner et apprendre : atteindre la qualité pour tous », rapport mondial de suivi de l'éducation pour tous, Unesco, 2014.
[29] Ibid., p. 4, 7
[30] La loi française N° 013-2007/AN loi d'orientation.

professionnels travaillant dans des institutions professionnelles telles que des écoles, des collèges, des lycées, des universités, etc.[31] (Dewey, 1968).

6.1 LA MICRO-PLANIFICATION DE L'EDUCATION ET LA CARTE SCOLAIRE

La carte scolaire est définie par l'UNESCO comme un ensemble de méthodes pour l'estimation des besoins futurs en éducation au niveau local et envisager les mesures à prendre pour les satisfaire. L'objectif de la carte scolaire est de trouver une meilleure adéquation entre l'offre et la demande d'éducation, ce qui en fait un exercice de micro-planification. Une carte scolaire ne doit pas être confondue avec un simple atlas scolaire montrant uniquement les installations scolaires. Les cartes scolaires sont souvent présentées comme un outil de mixité sociale et d'égalité. Cependant, à y regarder de plus près, les mécanismes d'exécution et l'appropriation parentale de leurs biens renforcent les inégalités sociales liées à l'école. Ce constat invite à réfléchir à des alternatives aux politiques actuelles (Barrault-Stella).

Toutefois, il convient de souligner que l'exercice de localisation, qui revêt une grande utilité, constitue uniquement la première étape dans le processus de préparation de la carte scolaire. Initialement, le terme a été conçu pour décrire le processus de développement de l'offre scolaire, incluant la mise en place et la construction des infrastructures, l'ouverture et la fermeture des établissements scolaires, la détermination de leur capacité d'accueil, la localisation des programmes d'enseignement spécialisés, des options et des filières du baccalauréat, ainsi que la répartition correspondante des ressources nécessaires en termes de personnel et d'heures d'enseignement. (Van Zanten & Obin, 2008). Une carte scolaire est disponible dans différents pays, notamment au Japon, en Suède, en Finlande ou en France[32].

Dans son acception la plus large, la micro-planification de l'éducation englobe l'ensemble des activités de planification menées à l'échelle infranationale, à savoir régionale, locale et institutionnelle. La micro-planification est définie en relation avec la macro-planification en lui attribuant une connotation plus spécifique. L'objectif principal de cette initiative consiste à améliorer l'efficacité du système éducatif en renforçant les activités d'aménagement à l'échelle régionale et locale. Étant donné que les grandes orientations sont établies au niveau national, leur objectif est de garantir une plus grande équité dans la répartition des services éducatifs, d'améliorer l'adaptation de ces services aux besoins des communautés locales et d'optimiser l'utilisation de toutes les ressources.

[31] Cette définition fait référence à John Dewey
[32] https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Carte-scolaire.html consulté le 18/07/2022.

Durant les décennies des années 1960 et 1970, de nombreux pays en développement ont instauré des systèmes de planification de l'éducation centralisés. Quelques années plus tard, force est de constater que ces attentes n'ont pas toujours été comblées. L'intérêt grandissant pour la micro-planification résulte d'une certaine désillusion concernant les résultats des expériences de planification. D'après Françoise Caillods (2010) les systèmes éducatifs possèdent une dynamique intrinsèque qui n'est pas nécessairement corrélée à la présence d'un plan ou à ses objectifs. L'évolution des divers niveaux d'enseignement s'écarte souvent considérablement des prévisions. Les politiques établies au niveau central ne sont pas systématiquement exécutées au niveau régional et local en raison de leur inadéquation.

En outre, les disparités entre les groupes sociaux dans les régions, les zones urbaines et rurales ont persisté, malgré les priorités accordées par les plans nationaux. Bien que les disparités aient parfois diminué dans l'enseignement primaire, ce n'était qu'à des fins de transmission aux niveaux supérieurs, en particulier dans l'enseignement secondaire. Dans la plupart des pays disposant de systèmes de planification de l'éducation, le plan éducatif définit pour une période donnée les objectifs quantitatifs et qualitatifs que les autorités nationales se fixent dans le domaine de l'enseignement. La carte scolaire et la micro-planification vont être les moyens de traduire ces objectifs concrètement sur le terrain.

6.2 Le Rendement scolaire, l'echec et la deperdition scolaire

Les résultats scolaires, également appelés rendement scolaire, désignent les performances accomplies pendant le travail scolaire. En d'autres termes, c'est l'évaluation et l'appréciation d'un enseignant du travail d'un élève. C'est la preuve qu'un élève a reconnu sa valeur. Les notes et les moyennes sont utilisées pour calculer cette valeur. Les performances des élèves peuvent être évaluées qualitativement en utilisant des termes tels que très bien, excellent, bon, mauvais et médiocre. Il est possible d'évaluer quantitativement les résultats des élèves, tels que la note de 15/20, la moyenne de 08/20 et le nombre d'épreuves réussies de 15/25. Le rendement scolaire peut également être considéré comme la mesure à laquelle les objectifs établis auparavant ont été atteints (Sawadogo, 2013). Il est crucial de souligner que le rendement scolaire peut être exprimé sous la forme de rapports entre les objectifs, les moyens déployés et les résultats obtenus ou sous la forme de pourcentages.

Pour établir des faits sur la société dans son ensemble et pour expliquer son évolution, cette définition implique des méthodes statistiques à grande échelle. Les inégalités sont éventuellement le problème le plus sérieux de l'éducation au monde. Les différences d'accès à l'éducation, de fréquentation scolaire et, surtout, d'apprentissage générés, peuvent être attribuées à

diverses causes. L'accès à l'éducation est relié à divers facteurs, notamment le bien-être des élèves, leur origine sociale, leur milieu culturel, la langue parlée par leur famille, leur emploi et, dans certains pays, leur sexe.

La prévention de l'échec scolaire est l'une des principales préoccupations des écoles depuis environ quarante ans. Des études statistiques récurrentes ont montré que même si l'éducation préscolaire de longue durée est fortement associée à la réussite scolaire ultérieure, elle ne réduit pas l'importance des inégalités sociales préscolaires (Classique, 2016 ; Tronchère & Priouret, 1972).

« *La déperdition renvoie à la combinaison de quatre facteurs d'importance inégale : le redoublement, l'abandon volontaire, ou involontaire, qui intervient avant la fin du cycle, l'exclusion définitive (par le conseil de classe ou le conseil de discipline, l'insuffisance de rendement), le décès qui interrompt et la vie et les études* » (Balma et al., 2011 ; Sawadogo, 2013). En effet, en fin d'année scolaire, il est courant de voir sur les bulletins de notes des élèves les notes telles que : admis en classe supérieure, redoublement de cours ou exclusion.

En d'autres termes, chaque groupe d'élèves a été divisé en trois groupes en fin d'année : promotion, rétention, exclusion pour sous-performance et/ou décrochage. En un mot, la déperdition scolaire est causée par une combinaison de deux facteurs fondamentaux, le redoublement et le rejet en raison de mauvaises notes, d'un mauvais comportement ou d'un abandon. Pour Compaoré, Félix ND, le terme « déperditions scolaires » ou « déperditions d'effectifs » fait référence à *« la sortie prématurée d'une partie des effectifs scolaires engagés dans un cycle ou dans un programme d'études* » (Compaoré & Ouédraogo, 2007). Ainsi, les déperditions scolaires sont toutes les difficultés qui empêchent un élève inscrit dans un cycle de terminer ses études dans les délais impartis. C'est un événement qui a un impact négatif sur le succès scolaire.

La déperdition scolaire, entre autres, engendre de multiples conséquences sur le devenir des personnes en question et le développement de leur pays. Basé sur l'analyse statistique de la distribution des taux de déperdition aussi bien par sexe, par niveau scolaire que par typologie spatiale, nous pouvons noter que la déperdition scolaire, qui recouvre y compris le redoublement et l'abandon, a des effets à la fois externes et internes sur le système scolaire. Parmi les causes extrascolaires, on peut citer l'insuffisance des infrastructures éducatives, les problèmes économiques et sociaux et l'organisation de la cellule familiale (Kaboré-Konkobo, 2008).

6.3 ACCES A L'EDUCATION, QUALITE DE L'ENSEIGNEMENT ET INEGALITES SCOLAIRES

Dans les démocraties contemporaines, la question de l'inégalité scolaire revêt une importance particulière. Ces sociétés se fondent sur le fait que le statut de chacun doit découler de ses compétences, de ses talents et de son mérite, plutôt que de sa naissance ou de son origine. De cette optique, l'école joue un rôle clé, car sa mission est de développer la jeune génération, de démontrer les compétences acquises à travers les diplômes qu'elle remette. Afin que cela fonctionne pleinement, et afin de ne pas fausser le jeu, il faut que tout le monde ait la même chance, donc le succès dépend principalement du talent et de l'effort de chaque élève plutôt que d'autres facteurs hérités ainsi le niveau économique ou surtout le niveau d'instruction des parents. (R. Becker, 2013). Le diplôme définit aujourd'hui fortement la position sociale et le salaire, ce qui est l'une des manifestations concrètes de cette conception de lien entre individus, école et société. Ceci est le cas dans la plupart des pays développés (LES INDICATEURS, 2011).

Au cours des dix dernières années, la scolarisation a beaucoup progressé, mais la qualité de l'enseignement, ainsi que le nombre d'élèves par enseignant (le sixième objectif de l'éducation des Nations Unies), n'a pas toujours été améliorée, même s'il y a eu une légère diminution à l'échelle mondiale. En Afrique subsaharienne, il y avait en moyenne 42 élèves par enseignant dans l'enseignement primaire et 26 élèves dans l'enseignement secondaire en 2012. Ces chiffres n'ont pas diminué de 2000 à 2012[33]. Les moyennes cachent des disparités importantes : de nombreux pays pauvres ont construit rapidement des écoles secondaires, avec des classes de 40 ou 50 élèves et limitées à une éducation bon marché. Ailleurs dans le monde, les élèves du secondaire et du primaire ont diminué de "un à sept" durant cette période.

Un rapport récent démontre la façon dont les pays évaluent les progrès de l'éducation pour les groupes les plus marginalisés. Le quatrième objectif de développement durable (ODD4) est mis l'accent sur deux principes clés – l'impartialité et l'égalité des conditions. Il réclame un enseignement de qualité inclusive et équitable pour les personnes handicapées, les peuples originaires, les enfants fragiles et d'autres risquant d'être privées de l'éducation. Mesurer l'équité dans l'éducation et l'apprentissage, tout en admettant que l'équité est une question politique qui ne peut être dissociée des décisions politiques.

L'impartialité souligne que la discrimination scolaire basée sur le sexe, la richesse ou la race est injuste. Les mesures d'impartialité examinent la façon dont les entrées et les résultats d'apprentissage varient en fonction de ces caractéristiques distinctes.

[33] Rapport 2014 , « l'éducation pour tous », Unesco

L'égalité des conditions fait référence à la dispersion de l'éducation au sein de la population, sans tenir compte des différences entre les groupes. Malgré l'impossibilité, voire le souhait, d'obtenir une égalité totale des conditions scolaires, des disparités significatives ou croissantes entre les élèves les moins éduqués et les plus éduqués peuvent être inquiétantes.

Selon Felouzis et al [34], deux théories peuvent participer à expliquer les origines de l'inégalité sociale et comment elle est amplifiée à l'école. La dimension familiale est impliquée dans la discontinuité culturelle, car les élèves arrivent à l'école inégaux en termes d'origine culturelle et de niveau de langue. D'autre part, l'argument de la discrimination systémique implique une facette institutionnelle, à savoir l'offre éducative, qui prend en compte les différences. Selon Grisay (1984), il existe trois principes de la justice qui sont développés par Carahay (2000) : l'égalité des chances[35], l'égalité des traitements[36] et l'égalité d'impact[37].

L'un des effets les plus connus des inégalités et de la ségrégation se joue dans l'affectation des élèves : en effet, la question de la composition sociale des écoles met en lumière la tension entre aspirations individuelles et intérêts collectifs, et le boudage de certaines institutions par les familles, à cet égard, ne pas souhaiter de scolariser ses enfants dans des écoles à proximité de son domicile est déterminant. Les experts ont pris conscience plus récemment de l'injustice sociale et des effets contre-productifs de ce système de carte scolaire dérogatoire avec le développement des comparaisons internationales et ont opté pour une liberté de choix régulée, un système plus conforme à l'intérêt général car il est plus efficace et socialement équitable (Van Zanten & Obin, 2008).

Le choix de l'école est symbolique. Elle montre précisément à quel point l'individualisme débridé nous conduit à une impasse, et à quel point il est difficile de trouver de nouvelles façons de promouvoir le respect des libertés individuelles tout en conservant le bien commun. En ce qui concerne les cartes scolaires, l'hypocrisie semble justifiée (Obin, 2009 ; Van Zanten & Obin, 2008) : du côté du pouvoir, la proclamation d'un retour à l'objectif de développement de la mixité sociale, non plus par la contrainte mais par la régulation, ressemble de plus en plus à un affichage politique sans conséquence pratique ; du côté des partenaires sociaux, ceux qui s'opposent fermement à un retour à la coercition sont ceux qui savent le mieux.

[34] Felouzis & Charmillot, 2017 ; Felouzis & Perroton, 2005
[35] Égalité des chances comme reconnaissance juste du mérite.
[36] L'équité nécessite que tous les élèves reçoivent le même traitement.
[37] L'égalité d'impact qui soutient que les contenus enseignés doivent tenir compte des cultures de chaque groupe.

6.4 DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION DANS LE MONDE

6.4.1 INEGALITES SCOLAIRES ENTRE URBAIN ET RURAL, L'EXEMPLE CHINOIS

En Chine, le lieu de résidence est un paramètre décisif. L'écart de revenu entre les résidents urbains et ruraux continue de se creuser. En considérant les diverses aides dont les citadins bénéficient en matière de logement, de santé, d'éducation et des charges fiscales qui pèsent sur les zones rurales, le revenu moyen des villes est au moins quatre fois supérieur à celui des zones rurales (Davis, 2003).

En fait, le système éducatif chinois à deux mesures a commencé dès 1949 et 1951. Les écoles de villages étaient financées par les communautés locales (villes et bourgs) et par l'État en raison de ressources nationales limitées (Fu, 2005a, 2005b). En 1953, ils ont souligné la nécessité de développer l'éducation dans les villes et les zones industrielles et minières afin de développer l'éducation et répondre aux besoins de l'industrialisation. Dans la politique d'éducation, le "développement sélectif" signifie que les habitants des zones rurales doivent s'occuper de l'éducation de leurs enfants. En 1962, il était nécessaire de se concentrer sur la construction d'un ensemble d'écoles clés et d'écoles urbaines, ainsi que sur la sélection et la formation de jeunes talents en nombres limités au service du développement économique (Dittmer, 2015; Rai, 1983; Shaoqi, 2021). Par conséquent, les élèves ruraux devaient compter sur eux-mêmes pour suivre n'importe quel type d'enseignement que les "conditions locales objectives" permettaient. Les jeunes urbains sont ainsi sélectionnés pour devenir la future élite.

Cette politique conduit aujourd'hui à une inégalité d'accès à l'éducation. La politique chinoise permet aux enfants des zones rurales de rester à la campagne, tandis que les enfants des zones urbaines ont la possibilité de poursuivre leurs études dans le collège ou l'université, menant à obtenir de meilleurs emplois. Les possibilités d'éducation dépendent principalement des conditions locales dans un système où les écoles urbaines sont entièrement financées par le gouvernement et les écoles rurales sont entièrement financées par la communauté locale[38].En 1968, la bonne origine sociale était devenue le critère de base pour obtenir un emploi. L'enseignement était désormais principalement basé sur la production et la lutte des classes en raison de l'idéal d'égalitarisme et de communautarisme absolus[39].À la fin des années 1970, les écoles rurales financées localement et les écoles urbaines financées par l'État coexistaient avec des écoles « clés » et « non clés ». La mission des écoles rurales n'était pas de fournir des étudiants de

[38] Ruth Hayhoe, « The Evolution of Modern Chinese Educational Institutions », in Ruth Hayhoe (éd.), *Contemporary Chinese Education, op. cit.*, p. 33.
[39] Ibid., *p. 44.*

haut niveau pour les collèges et les universités, mais plutôt de former une main-d'œuvre compétente[40].

6.4.2 INEGALITES SCOLAIRES DES IMMIGRES, DISCRIMINATION PAR ORIGINE, L'EXEMPLE FRANÇAIS

Le Conseil national d'évaluation du système scolaire (Cnesco) montre que les inégalités sociales à l'école en France sont causées par l'école elle-même. Selon la synthèse du Cnesco, il existe une "longue série de processus inégaux" qui se multiplient et se renforcent à chaque étape de l'éducation. Ces inégalités incluent des inégalités de traitement, de résultats, d'orientation, d'accès aux diplômes et même d'insertion professionnelle inégale. Les divisions se multiplient à partir du collège car elles sont limitées à l'école primaire. En comparaison avec 80 % des élèves qui reçoivent une éducation privilégiée, les élèves des écoles les plus défavorisées ne parviennent à acquérir que 35 % des compétences attendues en français à la fin de la troisième année à ce niveau d'enseignement. Les premiers, à même niveau scolaire, ont deux fois moins de chances d'entrer au lycée général.[41].

En effet, même en parcours économiques et sociaux équivalent, l'écart de réussite scolaire entre les élèves issus de l'immigration et les élèves dits « natifs » en France reste bien supérieur à la moyenne des pays de l'OCDE[42]. L'enquête internationale PISA nous éclaire à nouveau, où le système éducatif français est à un niveau "record", où près de la moitié des jeunes de 15 ans ont des problèmes qui accablent leurs chances de poursuivre leurs études et leurs chances d'insertion professionnelle. Mattea Battaglia et Aurélie Collas Au bout du compte, expliquaient que toute politique serait inefficace si *« les écoles et collèges les plus ségrégués ne faisaient pas l'objet d'une politique active de mixité sociale »*. Or, la lutte en faveur de la mixité reste absente des politiques scolaires depuis trente ans.

Comme nous l'avons souligné, à l'influence de l'environnement interne de l'école s'ajoute l'influence de l'environnement externe, qui est liée au cadre de vie des enfants, notamment leur environnement familial. Dans les recherches sur cette question, on se référera principalement aux travaux de (Goux & Maurin, 1997a, 1997c, 2007). Il existe un lien persistant entre le diplôme obtenu et l'origine sociale (Goux & Maurin, 1997a). Ainsi, les enfants de cadres ou de chefs d'entreprise sont sept fois plus diplômés que les enfants d'ouvriers, d'employés ou d'agriculteurs (le premier étant moins diplômé que le second), cet indice d'inégalité est en effet stable. La

---

[40] Ibid., *p. 51*

[41] https://www.lemonde.fr/campus/article/2016/09/27/comment-le-systeme-francais-aggrave-ineluctablement-les-inegalites-scolaires_5003800_4401467.html consulté le 06/05/2022

[42] L'organisation de coopération et de développement économique

démocratisation de l'enseignement a certes amélioré le niveau général de formation, mais le ratio est plus ou moins égal entre les différents milieux sociaux (les fils d'ouvriers sont plus susceptibles d'obtenir un baccalauréat, tandis que les fils de cadre sont plus susceptibles d'obtenir un diplôme supérieur).

De nombreuses études ont montré que l'environnement familial joue un rôle important dans l'apprentissage des enfants. Cela a été démontré dans des études telles que Sathar & Lloyd, 1993 pour le Pakistan ; Patrinos & Psacharopoulos, 1996 pour la Bolivie et le Guatemala ; et Stash & Hannum, 2001 pour le Népal. Des études empiriques menées à l'aide de l'indice d'inégalités (Goux & Maurin, 1997c) montrent par ailleurs que l'origine sociale ne commande pas seulement l'accès au diplôme et, à travers lui, au premier emploi, mais qu'elle exerce une influence importante et croissante tout au long de la carrière.

6.4.3 INEGALITES SCOLAIRES, DISCRIMINATION PAR LE SEXE, L'EXEMPLE DE BURKINA FASO

Dans les grands classiques de la sociologie des inégalités scolaires, comme Les Héritiers, l'inégalité entre garçons-filles ne compte guère. Au XVIIIe siècle, les filles étaient pratiquement exclues de la scolarisation, les révolutionnaires étaient réticents voire opposés à l'éducation des femmes (Merle, 2009). Monarchistes et révolutionnaires avaient un objectif commun : *les femmes devaient être des mères attentives et des épouses soumises*. Au XIXe siècle, l'établissement d'écoles communales a permis l'introduction de l'éducation élémentaire pour les garçons. L'interdiction religieuse du mélange des sexes, qui était une véritable "obsession" de l'époque, ralentit la croissance des filles (Furet & Ozouf, 1977).

À l'échelle mondiale, neuf filles sur dix achèvent l'enseignement primaire et trois filles sur quatre achèvent le premier cycle du secondaire (équivalent à 8 à 9 années d'études). Dans les pays à faible revenu, moins des deux tiers des filles achèvent l'enseignement primaire et seule un tiers achève le premier cycle du secondaire. Au Burkina Faso, l'éducation joue un rôle important dans le développement socio-économique est crucial. De notre temps est marquée par la nécessité de la société à éduquer sa population dans sa globalité. Selon Joseph KI ZERBO (1990), l'éducation est une composante de la société globale et s'adapte aux changements de cette société.

Néanmoins, la question de la scolarisation des filles n'a été largement abordée qu'en 1980, grâce à l'initiative de la communauté internationale et des grandes institutions internationales telles que la Banque Mondiale, l'Unicef et l'UNESCO. Lors de la Quatrième Conférence mondiale sur les femmes organisée à Beijing en 1995, l'importance de cette question a été discutée.

En effet, les problèmes rencontrés par le système éducatif actuel du Burkina Faso dans le maintien des filles trouvent à la fois leurs explications à l'intérieur du système éducatif et à l'extérieur de celui-ci, à savoir la famille, la collectivité et la société en général (Sawadogo, 2013).

6.4.4 INEGALITES SCOLAIRE ENTRE CLASSES SOCIALES, CAS DE L'AMERIQUE LATINE

En Amérique Latine, en 2008, il y a eu dix millions de nouveaux pauvres. Selon le sociologue argentin Bernardo Klisksberg [43],leur nombre est passé de 190 à 200 millions. Le continent américain est considéré comme la région la plus inégalitaire du monde en raison de sa longue histoire de concentration du pouvoir, des richesses et des ressources (Roche, 2009). Albert Enriquez a souligné que *« nous sommes le continent avec le plus grand écart entre les riches et les pauvres, le continent leader en iniquités sociales et déséquilibres territoriaux, avec des inégalités de genre, d'âge et d'ethnie ».* Les principales difficultés à prendre en compte sont le contexte dans lequel les élèves vivent (la culture, le manque d'emploi, la santé, la criminalité, les variables familiales).

Au cours des années 2000-2004, l'Uruguay a traversé l'une des plus grandes crises économiques de toute l'histoire contemporaine. La pauvreté a considérablement augmenté, avec 32,6 % de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté et 3,9 % de la population vivant en situation d'indigence[44] . En Uruguay, 54 % des enfants entre 6 et 12 ans qui habitent dans des zones urbaines de plus de 5 000 habitants (soit 80 % de la population du pays) vivent sous le seuil de pauvreté, 56.5 % des enfants de 4 et 5 ans vivent dans la pauvreté. L'Uruguay, depuis la restauration démocratique, a pu protéger les plus âgés, mais pas les enfants et les jeunes.

En économie, prédomine le paradigme utilitariste qui repose sur la théorie du capital humain, qui développe l'idée que l'absence de scolarisation ou le retrait précoce de l'école est le résultat d'un choix rationnel des familles (G. S. Becker & Tomes, 1986 ; Boudon, 1973). Face à des preuves persistantes et même à des inégalités croissantes, l'école va être doublement mise en accusation. Les partisans du « choix scolaire » argumentent (Friedman, 1955) que la diversification insuffisante entrave la liberté de choix de la famille. Cependant, l'apparition d'un nouveau paradigme (Paulston, 1976), qui place l'école au cœur des conflits scolaires, permettra de démontrer que les établissements d'enseignement ne sont pas neutres (Baudelot & Establet, 1971 ; Bourdieu & Passeron, 1964 ; Bowles & Gintis, 2003) in (Henaff & Lange, 2011).

L'école « divise » (Baudelot & Establet, 1975), car la hiérarchie des types d'études reflète la hiérarchie des classes sociales. En reproduisant la classe, elle permet aux enfants des

[43] Conseiller du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD)
[44] Institut national de statistique de l'Uruguay, 2006

classes aisées d'obtenir les diplômes les plus élevés, ce qui leur donne une position sociale dominante. De plus, elle justifie le classement scolaire basé sur "l'idéologie du don". (Bourdieu & Passeron, 1970). La notion de « handicap culturel » développée par les sociologues (Bourdieu, 1966) permet au terme de « handicap » d'inclure progressivement le genre et l'origine ethnique dans le domaine social et culturel. Les recherches récentes dans ce courant ont élargi l'étude de la classe sociale aux communautés « raciales ». Cela met en évidence la disparité entre les attentes socioculturelles dominantes concernant la réussite scolaire et l'identité culturelle des élèves, notamment pour les minorités ethniques telles que les Noirs et les Latinos aux États-Unis. (Carter, 2005).

6.4.5 INEGALITES ENTRE CENTRE ET PERIPHERIE

C. Rhein (Rhein, 1982, 2002) met en évidence les traces historiques de la relation entre la division sociale de l'espace et l'équipement scolaire. Les collèges et lycées ont toujours existaient dans des zones où les habitants ont toujours eu le désir et les ressources nécessaires pour poursuivre leurs études. Cependant, dans les quartiers populaires et les banlieues, les collèges ne se sont mis en place qu'après l'extension de la scolarité obligatoire à 16 ans et la création de collèges uniques, généralement des lycées techniques ou professionnels, ont rapidement suivi le mouvement. On peut donc dire que les équipements scolaires sont installés dans le cadre d'une politique éducative spécifique, en harmonie avec l'occupation sociale de l'espace. Des études récentes indiquent que les inégalités entre collèges publics, ont eu tendance à s’élargir : légèrement pour la part des élèves des catégories socialement défavorisées, un peu plus pour la part des élèves en fort retard, plus fortement encore pour la part des élèves des banlieues.

6.5 INEGALITES SOCIALES ET FORMATION DES INEGALITES SCOLAIRES

Le problème le plus courant, sinon le plus ancien, est la formation des inégalités scolaires. Pourquoi les élèves originaires des classes sociales les moins favorisées, réussissent-ils moins bien que leurs camarades des classes les plus favorisées ? Cette question est d'autant plus importante que nous vivons dans une société qui affirme l'égalité fondamentale des individus et dans laquelle l'égalité des chances en matière d'éducation est considérée comme une valeur fondamentale de l'école.

Les caractéristiques sociales contribuent aux différences dans l'espérance de vie scolaire et la réussite des élèves. Il s'agit d'un élément crucial pour comprendre les processus qui conduisent à l'inégalité. Au cours des dernières décennies, la relation entre les disparités sociales et les inégalités scolaires a changé. Bien que les recherches aient été menées principalement à

partir des années 1960, les disparités de scolarisation entre les différents groupes sociaux ont persisté pendant des décennies (Roche, 2009).

Les recherches de Pierre Bourdieu et Jean-Claude Passeron ont joué un rôle important en expliquant que les ressources culturelles de chaque classe sociale influencent les résultats scolaires et les performances des élèves. Les élèves issus des classes populaires ont moins de « capital culturel » et plus de difficultés scolaires, tandis que les plus éduqués disposent d'une langue, de représentations culturelles et de motivations qui favorisent la réussite scolaire, et dont leurs enfants "héritent", alors que les élèves issus des classes populaires ont moins de « capital culturel » et plus de difficultés scolaires. Selon cette théorie de la reproduction, les inégalités sociales à l'école peuvent persister non seulement en raison des inégalités sociales des élèves, mais aussi parce que les écoles ont le potentiel de reproduire ces inégalités.

Il existe des différences entre les groupes en termes d'intérêts scolaires, d'ambitions de réussite et de hiérarchies professionnelles, ce qui entraîne une dévalorisation relative des diplômes, dont les groupes les plus faibles sont les victimes. Plus récemment, Marie Duru- a montré que ces deux explications pouvaient être combinées dans une large mesure, choix stratégiques individuels, déterminisme culturel et processus scolaires eux-mêmes contribuent à maintenir les inégalités scolaires (Dubet, Duru-Bellat, & Vérétout, 2010 ; Duru-Bellat & Van Zanten, 2009). Cependant, la question de la gravité des disparités sociales dans les programmes scolaires demeure cruciale, car elle résulte de la frustration que la démocratisation scolaire n'a pas réussi à garantir l'égalité des chances, qui est l'objectif principal de l'école pour tous.

En fait, car ils sont conscients des avantages de l'école et du rôle accompagnateur qu'elle joue, les parents les plus cultivés et instruits ont tendance à être plus impliqués dans l'éducation et le maintien de leurs enfants (Ateilah, Aboussaleh, & Ahami, 2012), Nous ne prévoyons pas que les enfants issus de familles modestes et à faible niveau d'instruction ne réussissent pas, mais il s’agit ici du rôle de l'accompagnement. Il est important de signaler que les parents d'élèves doivent faire des sacrifices considérables pour financer la scolarisation de leurs enfants, notamment pour les fournitures, la tenue scolaire, les moyens de déplacement, les diverses cotisations, les frais de scolarité, etc. Somme toute, l'investissement des parents dans la scolarisation et l’éducation de leurs enfants est directement relatif à leur éducation.

Paré-Kaboré souligne que la structure familiale, la classe sociale, le niveau économique, la dynamique sociale de la famille, la prise en charge des enfants, le niveau d'instruction du père et de la mère, le statut familial, la taille de la famille, les commodités domestiques, les moyens financiers, les coûts des fournitures, les coûts de scolarité des filles (coûts directs et coûts d'opportunité) affectent directement la fréquentation et la survie scolaires des filles.

6.6 LES INEGALITES SOCIALES SE CONJUGUENT AUX DISPARITES SPATIALES

La carte scolaire, initialement conçue comme un outil de planification des capacités d'accueil, est maintenant un outil de découpage de l'espace. Cependant, en analysant les expériences d'utilisation de la carte scolaire dans le monde et principalement dans les pays européens, le fossé tend à se creuser entre les écoles qui accueillent principalement des élèves de milieux sociaux aisés et celles qui mettent l'accent sur les défis de l'éducation des élèves les plus démunis. D'un côté, les familles de la classe moyenne se contentent de l'école qui leur est attribuée géographiquement, de l'autre côté, les familles aisées résident dans des quartiers où l'école jouissent d'une bonne réputation.

De manière générale, sur dix enfants, plus de sept fréquentent les établissements publics dans la zone géographique, un fréquente un établissement public différent et les deux autres fréquentent des établissements privés. Cependant, ces changements d'établissement, même s'ils sont minoritaires, contribuent à aggraver encore les écarts authentique entre les établissements : les disparités entre les établissements en matière de caractéristiques sociales de leurs élèves ont été accusées. De plus, afin de retenir les bons élèves, les chefs d'établissements souvent regroupent les élèves en "classes de niveau". À ce propos, des recherches récentes[45] ont révélé que les élèves faibles dans des classes homogènes progressent moins rapidement que les classes avec une certaine hétérogénéité (pratiques pédagogiques, effets d'étiquetage et attentes des enseignants vis-à-vis des élèves), ce qui entraîne une ségrégation qui peut entraîner des tensions, voire des comportements incivils et violents.

6.7 L'ENVIRONNEMENT URBAIN COMME FACTEUR EXPLICATIF DU RENDEMENT SCOLAIRE

Le développement de l'environnement urbain est un défi important pour les sociétés modernes. Le développement et la diversification des systèmes d'information géographique ces dernières années sont devenues quasiment indispensables pour l'organisation, le suivi, la gestion et la planification de nos territoires. La croissance démographique, et donc le nombre d'élèves dans l'école, nécessite l'ouverture de classes supplémentaires. Sur le plan spatial, cette évolution démographique se produit de manière différente selon les territoires, un phénomène remettant l'organisation scolaire névralgique et implique des réadaptations constantes des infrastructures d'accueil. Le cadre légal et structurel du système éducatif est combiné avec les dimensions spatiales, sociodémographiques ou urbaines du territoire, dans la carte scolaire, il est donc logique que son agencement doive être réévalué.

[45] Notamment Duru-Bellat, Mingat, 1997.

Depuis les années 1960, il existe dans la littérature des modèles spatiaux liés aux problèmes scolaires (S. Clarke & Surkis, 1968 ; Heckman & Taylor, 1969 ; Koenigsberg, 1968). En général, Ils ont pour but d'attribuer des entités géographiques telles que les quartiers ou les lieux de résidence à des lieux de destination tels que les écoles, sous une ou plusieurs contraintes, telles que la distance de marche maximale, l'attribution au site le plus proche, la mixité (ethnique, sociale, orientation scolaire, sexe), la logistique (capacité d'accueil, ouverture et fermeture de site). (Antunes & Peeters, 2000 ; Delmelle, Thill, Peeters, & Thomas, 2014), ou encore économiques. Une vision synoptique de nombreux modèles de ce type est fournie par les travaux de Caro et al. (2004) et plus récemment par Ivan Castillo- Lopez (2015).

En réduisant la distance domicile-école à pied tout en limitant la capacité d'accueil des écoles, cette méthode permet d'affecter les élèves aux écoles de la ville. Elle suggère de réviser le problème classique du transport optimal en incorporant des concepts d'information mutuelle (Villani, 2009). Chaque origine est attribuée avec une certaine probabilité à chacune des destinations plutôt qu'à une seule. Cette logique fait sens en termes d'organisation et de planification car elle peut établir un, deux ou plusieurs choix d'école pour chaque lieu de résidence. La cartographie des résultats révèle les zones optimales d'affectation de chaque bâtiment scolaire, tout en identifiant les habitations ou les lieux de la ville dont l'attribution est la plus incertaine. Les multiplicateurs de Lagrange, quant à eux, fournissent une évaluation de l'adéquation spatiale existante entre l'offre et la demande éducative.

6.8 IMPACT DE LA STRATIFICATION SOCIALE SUR LA STRATIFICATION SPATIALE

Les aspects à la fois sociaux et spatiaux jouent pleinement lorsqu'on remet en cause les sources des inégalités manifestes qui divisent la société et l'espace. Les travaux de Benabou, ont été consacrés à étudier l'interaction entre éducation et stratification socio-spatiale (Benabou, 1993, 1996, 2000), il analyse le rôle de l'éducation en tant qu'interface entre le contexte socio-économique local (le quartier) et le système socio-économique global (la ville).

Selon certaines hypothèses, une division sociale de l'espace risque de se produire, créant des quartiers stratifiés. Les deux catégories sociales sont composées les unes d'actifs hautement qualifiés et les autres d'actifs peu qualifiés, ce qui compense pour partie les écarts de revenu entre les deux catégories sociales étant indemnisé par des écarts de coûts d'habitation. À son tour, cette polarisation socio-spatiale peut conduire à une mauvaise répartition de la main-d'œuvre totale entre actifs hautement qualifiés et actifs peu qualifiés. Dans certains cas, la dérive peut se continuer jusqu'au retrait complet de l'activité d'une partie de la population, regroupée

dans des quartiers formant de véritables "ghettos", et à une réduction de main d'œuvre pour la machine de production.

Dans ces circonstances, l'analyse souligne une opposition entre les effets de la polarisation sociale dans l'espace urbain à court et à long terme. Une ville ou un milieu urbain stratifié avec des quartiers sociétaux distincts peut développer son économie plus rapidement qu'une ville intégrée avec une mixité sociale uniforme à court terme. Cependant, la "ville intégrée" réussit mieux à long terme, au moins en termes de développement et de taux de croissance. (Coninck, 1992). Selon Nicole Tabard (1993), la première caractéristique qui rend compte de la densité des quartiers au sein de la ville est sa position dans la hiérarchie socioprofessionnelle[46] (par ordre d'importance). La seconde caractéristique est le secteur dans lequel les habitants exercent leur activité, qu'il soit lié à la problématique industrielle ou à la prestation de services. La hiérarchie sociale est similaire à la hiérarchie spatiale, des quartiers riches aux quartiers pauvres. C'est ce que nous allons essayer de vérifier dans les chapitres prochains.

La représentation spatiale des inégalités se manifeste non seulement, en portant le regard sur les quartiers les plus défavorisés, mais aussi sur l'écart qui les sépare des quartiers les plus favorisés. Comprendre comment cet écart évolue dans le temps est également essentiel. Le risque d'une désolidarisation de la ville crée une "nouvelle question urbaine" (Donzelot & Jaillet, 2001) d'un côté, les quartiers défavorisés seraient menacés de désintégration sociale, malgré les efforts d'intégration et d'incorporation à l'urbain ; de l'autre, les populations favorisées, qui sont socialement "hyper-intégrées", seraient en voie de désintégration urbaine, quittant la ville pour s'installer à sa périphérie (périurbanisation ou "ville émergente"). Le maintien de cette approche de division aboutirait à l'involution des quartiers pauvres (création d'une classe inférieure) et à la sécession des quartiers riches (création de résidences protégées, comme dans les gated communities américaines).

Maurin met l'accent sur le fait que les disparités scolaires, qui sont évidentes par le retard d'âge scolaire en 3e année, sont plus probablement liées au revenu des familles qu'à leurs conditions socioprofessionnelles[47](D. Goux & E. Maurin, 2000 ; E. Maurin, 2002b ; É. Maurin, 2007). En montrant, par exemple, que les enfants qui dorment à plusieurs dans la même chambre ont un risque plus élevé de retard scolaire, un test confirme l'impact des conditions de vie. Ainsi,

[46] Les chefs d'entreprise, les cadres et ingénieurs de direction, les avocats, les artistes et les médecins hospitaliers sont au sommet de la hiérarchie socioprofessionnelle, tandis que les travailleurs non qualifiés des différentes ranches sont à la base. La typologie ne concerne que les hommes qui sont actifs, qu'ils soient employés ou sans emploi. Le résultat est tiré du recensement de 1998.

[47] Cette causalité est testée en examinant l'influence des variantes pures de revenus indépendantes de toute modification de variables CSP du père et de la mère.

la moitié la plus modeste de la population est logée plus loin du parc locatif social que dedans. En partie, cette situation est due au fait que l'objectif initial du parc social était de répondre aux besoins des ménages de revenu moyen (75% des ménages ont des revenus qui leur permettent d'accéder à un logement social de droit commun (E. Maurin, 2002a).

Par ailleurs, il est souligné que les locataires du parc locatif social subissent une transformation sociologique importante. Les ménages logés dans le parc locatif social sont de plus en plus pauvres. La proportion de ménages appartenant aux trois premiers déciles de revenus a augmenté considérablement au cours des quinze dernières années, tandis que les ménages ayant des ressources plus élevées ont quitté le parc locatif social (Fitoussi, Laurent, & Maurice, 2004 ; Verdugo, 2011a).

6.9 MESURER LES INEGALITES SCOLAIRES

La sociologie de l'éducation s'est appropriée la question des inégalités comme un de ses objectifs principaux. Des premières recherches de Coleman (1966) et Jencks (1979) aux Etats-Unis, à ceux de Bourdieu et Passeron (1964, 1970) en France, jusqu'aux enquêtes internationales PISA (OCDE, 2014), l'évaluation des théories et des méthodes de la discipline est influencée par la question des inégalités.

Comme nous l'avons vu, l'inégalité scolaire est définie comme une distribution inégale des biens éducatifs entre groupes sociaux selon le sexe, la race, la couleur etc. Cette définition nécessite des méthodes statistiques importantes pour établir des faits sur l'ensemble d'une société et justifier son évolution. Ces enquêtes se concentrent sur ce qui "entre" dans l'école (les caractéristiques des élèves, les méthodes utilisées, etc.) et ce qu'elle produit en fin de compte (les savoirs acquis par les élèves, les diplômes qu'ils obtiennent, les salaires qu'ils percevront sur le marché du travail, etc.). Toutes les enquêtes quantitatives sur l'école utilisent ce principe fondamental, mais il s'applique différemment en fonction des questions posées et des choix méthodologiques.

On peut résumer ces différentes options à travers deux traditions d'analyse des inégalités, qui prennent leurs sources en Europe et aux États-Unis dans la période des années 1960. La première examine l'accès des élèves à chaque niveau de scolarisation en utilisant des données longitudinales. La seconde est transversale et se concentre davantage sur les acquis scolaires des élèves. Quant aux causes intra-scolaires, nous pouvons noter les difficultés de formation pédagogique, l'inadaptation du matériel didactique, les changements des méthodes d'enseignement et l'absence de vocation professionnelle des enseignants (qui ne fait pas partie de

notre travail de recherche). Les conséquences qui en résultent sont l'exode rural, la délinquance juvénile, et le rejet de l'école en tant que système efficace d'éducation.

Le décrochage scolaire constitue un défi important. Ce phénomène complexe et multifactoriel a un impact sur le parcours scolaire des enfants et des jeunes adultes qui quittent l'école avant d'obtenir un diplôme ou une qualification qui facilitera leur intégration socio-économique. De nombreuses recherches démontrent que les raisons sont d'ordre économique, social et spatial. Cependant, il y a également des facteurs sociaux, notamment les inégalités sociales et les disparités spatiales. Les déficits sociaux, qui se manifestent par la pauvreté et la précarité des familles, l'analphabétisme des parents et leurs difficultés à suivre l'éducation de leurs enfants, ont un effet négatif sur l'apprentissage à l'école. Les disparités affectent l'échec scolaire, le redoublement et le décrochage. Ils alimentent la frustration et rendent les personnes non scolarisées vulnérables et marginalisées, ce qui peut entraîner la délinquance et la violence.

6. PAUVRETE ET DISPARITES D'ACCES AUX LOGEMENTS

La pauvreté est un élément important du débat social dans de nombreux pays. Pourtant, la définition du terme même fait débat. Ivan P. Fellegi, statisticien en chef explique que le défi sub-jacent est attribuable au lien intrinsèque entre le concept de pauvreté et l'obtention d'un consensus social à un moment particulier dans un pays donné. Selon les critères d'une nation en développement, une personne qui se comporte passablement bien pourrait être considérée comme déplorablement pauvre (Ivan P. Fellegi, statisticien en chef, 1997) in (Grisay, 1984). La difficulté de l'exercice se résume bien en ces termes : les statistiques sont indispensables au débat et à la décision publique, mais le concept n'est pas établi à l'échelle internationale, C'est le cas, par exemple, du chômage au sens du BIT[48].Cependant, Depuis plus d'un siècle, les avancées scientifiques ont été considérables et l'Union européenne a établi une définition officielle de la pauvreté, qui permet en partie des comparaisons au sein des pays membres.

Quant au logement, il n'est pas simplement un bien de consommation. Il joue un rôle social et confère un statut et une identité aux ménages, ce qui permet une meilleure intégration. Le logement peut soit appartenir à la personne, soit être loué. En ce qui concerne le parc locatif, il est principalement divisé en deux catégories : les logements privés et les logements sociaux. La propriété est souvent perçue comme un élément de stabilité sociale et un outil de constitution de patrimoine pour les ménages (Bonnal, Boumahdi, & Favard, 2013a). Le logement est également un facteur générateur de nombreuses activités économiques dont les effets touchent tous les

[48] Bureau international du travail

secteurs. Par conséquent, en raison de son rôle social et économique, il doit être le centre d'intérêt des pouvoirs publics.

L'objectif de cette partie est d'analyser les paramètres qui entre dans la sélection des ménages qui occupent le logement social dans le monde et son impact sur les disparités spatiales et le degré d'inégalités dans les zones d'habitat. L'idée est d'essayer de voir si le type de logement est lié au niveau du revenu et le degré de pauvreté des habitants, et s'il existe des critères implicites, utilisés qui aggravent l'apparition et l'étalement des zones marginalisées habitées par des ménages classés sur la base des revenus, catégorie socio-professionnelle, origine ethnique, pour attribuer les logements.

7.1 LA PAUVRETE UN CONCEPT AMBIGU DIFFICILE A DISCERNER

Rowntree (1901) est le premier à définir un niveau minimum de consommation, après l'avoir fait dans sa première étude de 1899 sur les pauvres de York. Après avoir interrogé plus de 11 000 foyers, il a établi une mesure de la pauvreté équivalente au minimum hebdomadaire permettant aux ménages de mener une vie "saine", ce qui lui a valu des critiques. Dans de nombreux pays, la politique sociale est basée sur la méthodologie de Rowntree pour définir et compter le nombre de personnes appauvries. Le nombre de personnes appauvries aux États-Unis est déterminé par des mesures basées sur la taille des ménages et le travail effectué par le gouvernement fédéral des États-Unis. Les repères sont déterminés à l'aide de panier-types qui varient en fonction de l'âge et de la structure du ménage, et ils sont mis à jour chaque année à l'aide de l'indice des prix de la consommation des ménages urbains.

Actuellement, il est communément admis que la pauvreté est un événement complexe et multifacette qui ne peut être limité à sa manifestation financière, c'est-à-dire à un manque de ressources économiques suffisantes pour vivre de manière décente. Le PNUD[49] déclare ainsi que *« la pauvreté n'est pas un phénomène unidimensionnel – un manque de revenus pouvant être résolu de façon sectorielle. Il s'agit d'un problème multidimensionnel qui nécessite des solutions multisectorielles intégrées* »[50]. D'ailleurs, la Banque mondiale certifie que la pauvreté a des « dimensions multiples », de « nombreuses facettes » et qu'elle est *« la résultante de processus économiques, politiques et sociaux interagissant entre eux dans des sens qui exacerbent l'état d'indigence dans lequel vivent les personnes pauvres* »[51]. Dans son rapport, le PNUD mentionne également la pauvreté monétaire, mais sans offrir une définition précise. La pauvreté monétaire comprend la pauvreté extrême, également connue sous le nom de pauvreté absolue, et la pauvreté

[49] Programme des Nations unies pour le développement
[50] PNUD 2000 a: 34
[51] BM 2000 : 1

générale, également connue sous le nom de pauvreté relative. Les différences entre ces deux types de pauvreté sont liées au seuil de revenu ou monétaire établi.

Cependant, la BM ne fournit aucune définition précise des différents types de pauvreté qu'elle examine, mais elle distingue la pauvreté absolue de la pauvreté relative. Un niveau de revenu nécessaire pour assurer la survie d'une personne est appelé pauvreté absolue. Ce seuil est généralement calculé en utilisant une alimentation de base. Cependant, la pauvreté relative signifie avoir « moins que les autres » et reflète une conception plus axée sur la répartition des revenus. La notion fait référence au niveau de revenu requis pour être membre et vivre dans une société donnée (logement, vêtements...). La Banque mondiale accorde une attention particulière à l'aspect monétaire lorsqu'elle aborde les différents types de pauvreté.

7.2 ANALYSE SPATIALE DE LA PAUVRETE

Étant donné que le processus de développement implique l'organisation de la production et de la distribution dans un espace donné, il est essentiel que les actions programmées prennent en compte la configuration spatiale de la création et de la distribution des richesses. Les disparités économiques, sociales et politiques entre les zones urbaines sont tout aussi importantes que les autres formes de disparités de revenus ou de richesse. En effet, la croissance induite par le secteur moderne prédominant au sein du pôle de croissance est grandement entravée par la faible relation existante entre les zones périphériques et le pôle de croissance (Lachaud, 2000).

En effet, les stratégies de réduction de la pauvreté n'ont pas vraiment réussi à intégrer les différentes politiques dans un cadre global cohérent, en prônant une redistribution des ressources productives au profit des groupes défavorisés, aussi bien dans les secteurs modernes que traditionnels. En d'autres termes, compte tenu de l'hétérogénéité des régions, il peut être insuffisant d'énumérer les politiques sectorielles définies pour les groupes pauvres, sans relier la redistribution aux besoins sur la base de critères raisonnables et équitables (Lachaud, 2000).

Dans ce contexte, une approche régionale, locale ou plus désagrégée dans l'espace est nécessaire car l'identification des groupes-cibles est en quelque sorte synonyme de détermination des unités spatiales cibles. À partir du milieu des années 1970, cette orientation a progressivement émergé, en particulier dans les stratégies de développement centrées sur la satisfaction des besoins fondamentaux (Lisk & Werneke, 1976), le développement humain[52]ou l'intégration sociale (Rodgers, Gore, & Figueiredo, 1995). Il en est de même pour les mesures d'adaptation structurelle qui visent à accroître le coût relatif des biens échangeables, qui incluent également des options qui

[52] PNUD 1997

favorisent une rééquilibration spatiale du niveau de vie des populations. En particulier, il est nécessaire de pouvoir identifier avec plus de précision les facteurs qui contribuent à la propagation des zones de pauvreté (Henninger, 1998 ; Ravallion, 1998).

Selon le modèle individualiste, les personnes sont parfaitement mobiles et choisissent de migrer ou de rester dans des zones pauvres en fonction de prix ou de salaires (Lachaud, 2000). Par conséquent, les quartiers défavorisés sont le résultat de choix personnels. Les décisions personnelles sont la cause de formation et de propagation des zones ou régions pauvres. Toutefois, si les faibles niveaux de vie persistent dans le temps, les zones périphériques peuvent également refléter les dotations en ressources locales ou l'existence de rentes - terre, logement, etc. Selon le modèle structuraliste, la mobilité est limitée et la pauvreté est le résultat de contraintes économiques, sociales ou géographiques, notamment une offre limitée d'emplois, une discrimination et une rareté des ressources naturelles.

7.3 L'ACCES AUX LOGEMENTS SOCIAUX, UN INDICATEUR DE PAUVRETE ET D'INEGALITE

Le logement social, en particulier les habitations à loyer modéré (HLM), sont un des principaux choix pour les ménages à faible revenu ou défavorisés. Un loyer inférieur d'environ 37 % (Minodier, 2004) au prix du marché est l'un des principaux avantages d'un logement social. Les seuils de revenu, calculés en fonction du mode de financement de la construction, de sa localisation et de la composition du ménage demandeur. Cet argument est particulièrement vrai lorsque l'on considère les éléments suivants ; Le taux d'effort net (Bonnal et al., 2013a) a augmenté car les loyers sur le marché locatif privé ont augmenté plus rapidement que les revenus De plus, les logements de qualité moyenne à bas loyer deviennent moins disponibles en raison des rénovations majeures du parc locatif privé. Ces deux facteurs exercent une pression de plus en plus forte sur le marché locatif social. Malgré que le nombre des logements sociaux continue d'augmenter, il reste encore insuffisant. La demande de logement social étant supérieure à l'offre locative, l'attribution d'un logement social implique une sélection des candidats.

L'insuffisance de l'offre peut être expliquée par plusieurs raisons. La faible mobilité résidentielle dans le parc locatif social est l'une des raisons les plus importantes. Cette situation est structurelle et conjoncturelle. D'une part, les ménages ont plus de difficultés à quitter le parc en raison de la hausse des prix de location et de l'accession au secteur privé. En revanche, les loyers n'étant pas indexés sur les revenus, les ménages ne sont pas incités à déménager.

En Europe, de nombreuses études ont porté sur la description des ménages occupant les logements sociaux (Driant & Rieg, 2004; Jacquot, 2006, 2007; Minodier, 2004; Verdugo, 2011b). ces recherches montrent que de plus en plus de personnes en situation de pauvreté habitent

ces logements. En outre, les personnes non européennes, les travailleurs et les personnes sans diplôme sont plus susceptibles de vivre en logement social (Fougere, Kramarz, Rathelot, & Safi, 2011). Bien que cette population soit surreprésentée dans le logement social, il semble qu'elle soit directement ou indirectement victime de pratiques discriminatoires. Bien évidemment, toute différence d'accès à un bien collectif comme le logement social ne constitue pas une discrimination. Celle-ci est avérée lorsque des critères légitimes de refus d'accès sont contournés au profit de critères illégitimes comme l'origine.

Les types d'inégalité d'accès à un logement abordable, qui permettent de définir quels ménages ont du mal à payer les charges liées au logement, dépendent en grande partie de leur statut de locataire ou de propriétaire. Les personnes qui ont complètement remboursé leur crédit immobilier sont moins soumises aux coûts immobiliers et à leurs augmentations que les locataires. En conséquence, les facteurs politiques et institutionnels, contemporains ou hérités, qui favorisent ou non l'accès à la propriété, sont en partie responsables des inégalités des coûts de logement. Il est possible de remarquer la présence du système de crédit (immobilier ou hypothécaire) dans les différentes politiques relatives au logement.

Le logement est devenu un facteur important pour déterminer la pauvreté en termes de conditions de vie. Les stratégies et les représentations des différents acteurs sont affectées par l'insuffisance de l'offre et les difficultés d'accès au logement. Pour les populations aux revenus faibles, le manque de logements à bas loyers augmente le taux d'effort, qui reste plus élevé que pour les autres ménages, avec des risques d'impayés, d'endettement, voire d'expulsion. De plus, l'allongement des délais d'attente pour l'accès au logement social crée un sentiment de déni de droit (d'inadmissibilité), d'autant plus fort que les demandeurs n'ont souvent pas les moyens de faire avancer leur demande.

Cependant, les ménages pauvres ne sont pas pour autant tous logés dans le parc social (Driant & Rieg, 2004 ; Fitoussi et al., 2004). Ils sont logés dans le parc privé (les plus jeunes), mais ils occupent souvent les segments dépréciés du parc privé, voire des formes de logements indignes : copropriétés dégradées, objets de sous-locations en cascades, immeubles insalubres ou en voie de démolition souvent loués à prix élevés par des marchands de sommeil [53], hôtels meublés. Certaines personnes n'ont pas leur propre maison. Il est courant d'être hébergé par un tiers, qu'il s'agisse d'un ami ou d'un parent, mais pour certains, cette option ne fait que retarder le processus de devenir sans-domicile (Rapport de l'ONPES 2005-2006). Selon le rapport de l'ONPES[54]

[53] Les acteurs impliqués dans la gestion du mal-logement sont les marchands de sommeil. La pratique abusive, au XIXe siècle, de certains propriétaires d'immeubles parisiens qui louaient très cher la nuitée, des logements en très mauvais état, aux provinciaux nouvellement arrivés à la capitale pour trouver du travail, semble être à l'origine du terme « marchand de sommeil ».

[54] Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale française

(2005- 2006) et pour certains, cette solution ne fait que retarder le moment de devenir sans-domicile[55]. Le rapport de l'ONPES affirme que près du tiers des personnes qui ont perdu leur logement depuis plus d'un an ont eu recours à un proche pour une durée moyenne de six mois environ. Les organismes d'aide prennent également en considération l'utilisation d'hôtels dans des conditions de logement souvent indignes.

7.4 LOGEMENT, QUARTIER ET STIGMATISATION SOCIALE QUELLE LECTURE PEUT-ON FAIRE ?

Un logement décent ne répond qu'aux normes physiques telles que la sécurité, l'hygiène et la présence de certains équipements et commodités (chauffage, sanitaires, cuisine...). Les indicateurs de dégradation du logement indiquent une moindre une qualité inférieure des logements dans les parcs locatifs privés, les logements meublés et les chambres d'hôtel (Maurel & Marpsat, 2008). Paradoxalement, la question de la qualité sociale du logement et de la construction identitaire du chez soi apparaît très clairement lorsqu'on observe des personnes qui ne possèdent pas ou plus d'un logement permanent.

Ainsi, l'étude de (Ratiu, 2001) sur la construction du chez soi dans le logement temporaire, met en évidence ce qui constitue les éléments de la qualité sociale autour de cinq principaux thèmes: ce qui permet l'enracinement (la stabilité, la continuité, la sécurité), ce qui permet l'intimité (le contrôle de son espace privé), ce qui permet l'identité (l'expression de soi, de sa culture, les marquages symboliques, son autonomie), ce qui permet les relations sociales (l'espace public, les réseaux sociaux) et, enfin, ce qui permet l'accès à la ville, aux services, aux fonctions urbaines.

Les expressions des personnes mettent en avant la qualité sociale du logement et, plus largement, de l'habitat, c'est-à-dire sa capacité à répondre satisfaisamment aux aspirations liées à la construction de chez soi et à l'établissement de relations sociales. À ce stade, il est possible de mesurer la différence entre les critères pris en compte par la plupart des enquêtes statistiques, qui prennent en compte principalement la qualité physique du logement, et les critères qui déterminent les conditions de l'acceptabilité du logement par les personnes concernées.

Afin de répondre aux diverses fonctions de l'habitat, il est nécessaire de considérer non seulement le lieu de résidence, mais également l'édifice, la rue, le quartier et la zone urbaine, chacun ayant un prolongement externe du logement. Le quartier tient une place très importante dans l'expression des personnes, et il peut à la fois être déprécié s'il est vécu comme un cadre de vie pénalisant – la stigmatisation sociale et scolaire étant surtout refusée pour les enfants – et

[55] Les personnes qui ont passé la nuit précédant l'enquête dans un service d'hébergement ou un lieu non prévu pour l'habitation sont considérées comme sans-domicile (ONPES).

constituer un lieu d'affirmation identitaire car il promeut les lieux de sociabilité quotidienne et la production de signes culturels. Selon l'enquête "Vie de quartier" de Rizk (2003 facteurs (état général, chauffage, surpeuplement...), les ménages au niveau de vie le plus bas connaissent des problèmes liés à leur environnement, comme le bruit ou la détérioration des équipements.

En plus de ces indices de la "qualité physique" du quartier, Jean-Louis Pan Ké Shon (2005) extrait six façons d'habiter, qui résume les différentes relations que les résidents entretiennent avec leur quartier. Les personnes favorisées, qui sont souvent des membres des catégories supérieures, voient leur quartier comme un ensemble de ressources, tandis que les défavorisés, qui vivent principalement dans des quartiers modestes et des zones urbaines sensibles, aperçoivent surtout de leur quartier l'insécurité et les nuisances.

7.5 TOUT LE MONDE N'EST PAS LOGE A LA MEME MANIERE

Puisque le logement est inaccessible aux personnes en difficulté, la spirale des inégalités de logement se poursuit. Les jeunes adultes et les plus modestes sont confrontés à une pression financière inhabituelle qui découle en partie de leur incapacité à posséder une propriété. Le coût d'une pièce d'habitation rapporté au budget était presque identique pour toutes les catégories de revenu, mais le logement est devenu beaucoup plus cher pour les pauvres que pour les riches (Bugeja-Bloch, 2013). Aujourd'hui, les jeunes doivent dépenser une part de leur budget trois fois supérieure à celle de leurs parents pour avoir un logement, et parfois même une pièce d'habitation par personne. Autrement dit, les plus vulnérables : jeunes, modestes, statuts précaires, donc le plus souvent les locataires, supportent, seuls, la hausse des prix du marché immobilier.

En effet, les disparités relatives aux coûts de logement en Angleterre sont beaucoup moins importantes, malgré une croissance élevée des prix. Quels que soient les niveaux de vie, les contraintes budgétaires liées au logement sont les mêmes chez tous les ménages. Par conséquent, il est possible d'utiliser certains mécanismes pour contrôler les disparités en termes de poids du logement. C'est le cas des aides au logement ciblées mais généreuses au Royaume-Uni. (20 % en 2005, contre 14 % en France)[56]. Une efficacité économique certaine, mais qui en contrepartie comme toute politique ciblée, a un effet d'étiquetage qui peut être mal vécu.

En France, le renchérissement de la hausse des prix du logement, couplé à de fortes inégalités face aux contraintes budgétaires, transforme les modes de vie et les manières de consommation selon les tranches d'âge. Les dépenses de loisirs des jeunes diminuent tandis que les aînés, avec des taux de propriétaires dépassant les 70 %, sont plus attachés aux loisirs et au confort. En outre, les disparités en matière de logement se propagent au-delà de la sphère de la

[56] https://www.inegalites.fr/Logement-la-spirale-des-inegalites consulté le 23/07/2022.

consommation, car la distinction entre la consommation des riches et des pauvres s'est encore renforcée. Il est évident que les dépenses liées aux loisirs et au confort occupent une place plus importante dans le budget des premiers et qu'elles diminuent dans celui des seconds.

7.6 PAUVRETE DANS L'HABITAT INDIVIDUEL, LES QUARTIERS INFORMELS

Entre autres facteurs, l'accélération du processus de la mondialisation et de la globalisation économique a entraîné des changements sociaux et institutionnels qui ont mis en danger plusieurs individus et groupes sociaux, notamment au Sud mais également au Nord. Nous assistons à l'émergence de nouvelles formes de pauvreté, de nouvelles figures d'errance, des tendances au repli et à l'isolement qui, dans certains cas, ont conduit à la désinsertion ou à la désaffiliation sociale. Il semble que certaines catégories sociales ne puissent pas éviter une certaine exclusion du travail et de la production, ainsi qu'un mode de vie marginalisé. En outre, il semble y avoir une nécessité immédiate de nouvelles formes d'accompagnement des personnes, de solidarité entre groupes sociaux et de modèles de gouvernance des services mieux ancrés dans la société civile et les communautés locales (Boucher, 2005 ; Clerc, 2005).

La pauvreté dans la société s'est aggravée au cours des 20 dernières années. La pauvreté ne se limite pas seulement à un manque de revenus (Boucher & Favreau, 1997), mais aussi à un manque de liens sociaux et à une diminution des réseaux d'insertion. Les gens traversent un processus, une sorte de transition vers un appauvrissement croissant qui peut entraîner la désaffiliation (Castel, 1995), la disqualification (Paugam & Duvoux, 2013), la désinsertion (Gaulejac et Leonetti, 1994) et, parfois, la marginalité, autrement dit, l'exclusion sociale.

Avec les mutations des systèmes de production et du travail intervenues depuis les années 1970 (Boucher, 2001), une frange de plus en plus importante des emplois est caractérisée par la précarité des salaires et de la durée, le peu de reconnaissance des qualifications et, dans certains cas, un exercice en dehors de tout collectif et réseau de relations sociales (le travail à domicile entre autres). Ces différentes transformations sociales ont engendré de nouvelles formes de pauvreté. La question de logement ne se pose pas ici en termes d'accessibilité seulement, mais aussi en termes de processus d'intégration sociale, comme c'est le cas dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Une autre couche sociale apparait habitants des zones urbaines « les quartiers informels ».

De nombreux pays dans lesquels les quartiers informels existent et posent problème à la puissance publique. Quartiers informels, quartiers de pauvres, ou banlieues sont des appellations désignant des zones d'habitat individuel informel concentrant des populations défavorisées, dont les habitants sont estimés représenter le tiers des habitants des villes de la planète, soit près d'un

milliard de personnes[57]. La période d'apparition des quartiers informels correspond au début d'introduction progressive de la propriété privée, suite à la promulgation de nouveaux textes constitutionnels et juridiques et le début de la répartition de la propriété foncière résidentielle (Clerc, 2005). La mise en place des nouveaux droits a abouti à l'apparition d'occupants sans droits (Boucher, 2001).

Depuis lors, le nombre de résidents des quartiers informels n'a cessé d'augmenter, attirant de plus en plus les populations défavorisées, marginalisées et à faible revenu. Les terrains qu'ils occupent sont situés sur les rives des rivières et des lacs, le long des canaux et des routes, sur des terrains publics ou privés à la campagne, dans l'enceinte des équipements ou sur les toitures terrasses immeubles des centres-villes (Clerc, 2005).

7.7 MESURER LA PAUVRETE

La définition de la pauvreté ou de ces indicateurs s'est avérée très difficile jusqu'à présent, ou de ces indicateurs. Néanmoins, certaines études abordent cet indicateur en cherchant simultanément à mesurer les inégalités. La recherche de Bonnal, Boumahdi et Favard (2013) basée sur l'estimation d'un modèle de durée en temps discret, tenant compte d'un plus grand nombre de critères observables possibles (tels que le revenu, la taille de la famille et la localisation). À partir des résultats de ces estimations, des indicateurs ont été calculés en fonction de l'origine des ménages[58]. Des différences significatives sont apparues entre ces indicateurs. Des techniques de décomposition de type Oaxaca-Ransom pour évaluer une possible discrimination ont été appliquées à ces différences afin de tester une éventuelle discrimination [59].

Cette étude montre que la durée moyenne d'accès à un logement social est plus longue pour les ménages d'origine non-européenne que pour les ménages d'origine européenne. Les caractéristiques observables telles que le type de logement demandé, la taille de la famille ou la catégorie socio-professionnelle du ménage ne peuvent pas expliquer la part relativement importante de l'écart entre les deux durées. L'analyse effectuée pourrait être complétée avec des informations plus détaillées sur la durée réelle, non pas seulement par intervalles, mais aussi sur les caractéristiques des ménages au moment du dépôt du dossier de demande de logement social, ainsi que sur l'évolution de certaines informations comme les situations professionnelles et

[57] UN-Habitat, 2003
[58] Durée moyenne d'obtention d'un logement social, probabilité d'accéder à un logement social en moins de 6 mois, par exemple
[59] Cette méthode décompose les différences de salaire entre deux groupes : un qui est "expliqué" par les différences de compétences et un autre qui est "inexpliqué" par les effets de la discrimination.

familiales. Compte tenu de la taille de l'échantillon, il n'a pas été possible de travailler avec une segmentation plus fine (Bonnal, Boumahdi, & Favard, 2013b).

Les études américaines, conformément à Jarrowsky (1997), identifient les « ghettos » à partir d'un seuil de 40% de la population pauvre. Aux États-Unis, (Galster, 2005 ; Jargowsky, 2005), il y a un débat sur la pertinence de ce seuil et ses effets sur les résultats qui en découlent. L'utilisation d'un seul seuil pour analyser la concentration des populations à faible revenu serait encore plus réduite. En revanche, l'utilisation d'une analyse de plusieurs seuils permettrait d'éviter les effets de seuil ((Poulsen, Forrest, & Johnston, 2002) , en continuant à examiner la concentration des populations concernées. Il s'agit de déterminer le degré de concentration de la population défavorisée dans les zones urbaines en fonction de chaque limite établie à l'échelle de l'arrondissement ou de la commune. La méthode est plus appropriée pour les études comparatives.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Aujourd'hui, de plus en plus de chercheurs plaident pour la reconnaissance du droit à la mobilité pour tous car le droit au travail, au logement, à l'éducation, à la santé…, sont conditionnés par le droit à la mobilité. L'accès à la mobilité est un facteur important dans la lutte contre l'exclusion. L'accès de tous aux biens et aux aménités de la ville engendre le droit au transport comme condition d'égalité de chances pour chacun. La recherche d'une cohésion sociale dans l'espace urbain dépend étroitement des chances pour tous d'accéder aux ressources de la ville. Sans cette accessibilité, la ville devient génératrice d'exclusion. La difficulté d'accès aux ressources urbaines (équipements, services, commerces et emploi) en particulier pour les occupants des quartiers pauvres, a accentué les problèmes de leur intégration sociale et renforcé leur exclusion sociale.

L'accès à l'éducation est crucial pour le développement des sociétés, et sans cela, il serait utopique d'envisager un développement durable. Elle occupe une place centrale dans le classement des Indices de développement humain de divers pays du monde. Elle est considérée comme l'un des principaux moyens de réduire la pauvreté en raison de ses effets sur la démographie, la croissance économique, les avancées sociales et politiques. En revanche, au niveau individuel, elle apporte les connaissances nécessaires pour comprendre la complexité du monde et ainsi y vivre de manière optimale. Tous sont d'accord sur le fait que l'éducation joue un rôle important dans le développement de toute société. En raison de sa participation active au développement socio-économique des sociétés, elle a toujours été considérée comme essentielle.

Quant au logement, il est redevenu un indicateur majeur de la pauvreté en conditions de vie. Le déficit global de logements, et notamment l'écart entre une offre de logements qui s'améliore en qualité et les besoins d'une société dont la solvabilité continue de se dégrader, sont les éléments majeurs de cette situation. L'accent mis sur le logement accessible prend même parfois le pas sur l'accès à l'emploi : on commence aujourd'hui à observer des mouvements de mobilité chez des ménages pauvres vers des zones où le marché du logement est moins tendu, ce qui est très préjudiciable aux opportunités d'emploi. Les difficultés rencontrées par les personnes pour accéder, vivre ou changer de logement sont révélatrices de leurs perceptions subjectives de la pauvreté : opacité et non maîtrise des processus, réduction de leurs choix et de leur autonomie, insécurité et vulnérabilité des situations, faible qualité sociale de l'offre accessible.

Accès au transport, à l'éducation et au logement sont des indicateurs très importants pour mesurer les disparités et les inégalités d'accès à la ville. Les trois indicateurs, transport, éducation pauvreté seront l'essence de notre étude par la suite en analysant les inégalités d'accès à ces indicateurs dans le cas de la ville de Batna.

CHAPITRE 2 : SEGREGATION, DISCRIMINATION OU MARGINALISATION, CONCEPTS ET THEORIES

INTRODUCTION DU CHAPITRE

Il semble que la structure de la société commence à se fragmenter et à se décomposer, passant d'une structure verticale qui était organisée en classes et hiérarchisée de manière organique, à une division horizontale qui forme un archipel composé de groupes isolés qui se concentrent principalement sur la protection de leur environnement et la sécurité des autres (D. J. Harris & McArdle, 2004 ; Van Zanten & Obin, 2008). Celle, plus moderne, de la recherche d'un équilibre entre les exigences du Moi individuel et de l'Un social, fait hausser les épaules des plus désabusés.

Ségrégation, marginalisation ou discrimination, des notions qui relèvent de déséquilibres socio-spatiaux dans nos villes et qui reste l'un des principaux obstacles à l'égale droit d'accès à la mobilité, à un logement convenable, à l'éducation, aux loisirs, à la ville. L'impact sur les populations touchées se fait sentir non seulement au niveau des ménages, mais aussi dans les modèles de ségrégation qui façonnent les inégalités à l'échelle de la société et de la ville, inégalités qui, en fin de compte, portent atteinte à l'égalité de jouissance de plusieurs droits de l'homme dans nos villes et territoires.

Les discussions autour de la question de l'égalité des chances, des inégalités entre hommes et femmes, des inégalités pour les groupes ethniquement minorisés, la reconnaissance est venue très tard, à la fin des années 90 (De Rudder, Tripier, Vourc'h, & Simon, 1995 ; Tripier, Rudder-Paurd, & Vourc'h, 1995 ; Vourc'h & De Rudder, 2006). Les individus sont séparés le long de différentes lignes et manières. Il existe une ségrégation fondée sur le sexe, l'âge, le revenu, la langue, la couleur, le goût, l'avantage comparatif. Certaines ségrégations sont organisées, d'autres sont déterminées par l'économie, d'autres encore résultent de systèmes de communication spécialisés et d'autres enfin résultent de l'interaction de choix individuels discriminatoires.

Lorsque l'on aborde la ségrégation, l'une des difficultés est de savoir de quoi l'on parle car le mot est fortement polysémique et il n'est pas inutile de revenir sur ses significations. La ségrégation spatiale est à la fois un reflet de la structure sociale existante et un mécanisme pour faire respecter cette structure (Greenstein, Sabatini, & Smolka, 2000). Compte tenu de l'urgence du sujet, le chapitre se concentrera sur la question de discrimination, de ségrégation en relation avec le droit d'accès à la ville. Une compréhension du concept et comment le mesuré serai primordiale dans cette partie de la thèse.

1. LA SEGREGATION, CONCEPTS, DEFINITIONS ET FORMES

Etymologiquement, le terme « ségrégation » provient du latin segregare, qui signifie « mettre un animal à l'écart du troupeau ». Transposé au champ urbain, il fait référence à un acte volontaire et a été utilisé pour décrire l'apartheid sud-africain ou les ghettos juifs d'Europe orientale (Lehman-Frisch, 2009). Le terme tend à définir plus largement le phénomène de division sociale de la ville en raison de l'intérêt croissant des sciences sociales pour l'espace intra-urbain (qui a été initié par les partisans de la tradition sociologique de Chicago dans les années 1920, se développant aux États-Unis dès la fin des années 1960 et en France à partir des années 1980 (Roncayolo, 1972).

Le terme ségrégation est fortement polysémique et recouvre des réalités différentes. On doit à Yves Grafmeyer (2011)), l'effort de clarifier ce concept dans un article de 1994 intitulé « La sociologie de la ville ». Selon Yves Grafmeyer, la ségrégation recouvrait l'intention de mettre à l'écart des groupes sociaux. La figure emblématique est celle du ghetto, qu'il soit religieux ou ethnique. Il s'agit d'une forme de ségrégation qui fait référence aux Juifs qui ont été internés dans des ghettos européens, aux politiques d'apartheid qui ont séparé les quartiers blancs des townships noirs ou colorés en Afrique du Sud jusqu'en 1990, et aux lois de ségrégation raciale qui ont été mises en place aux États-Unis à partir de 1870 et qui ont été abrogées en 1964. Cette définition est devenue moins courante au fil du temps, mais elle est toujours utilisée dans le discours courant.

Le caractère spatial de la ségrégation est élémentaire. La ségrégation repose avant tout sur un « pouvoir d'exclure » et résulte souvent d'une *« introduction des valeurs économiques dans les rapports sociaux […] [qui] produit des formes de pouvoir se révélant à la faveur de leur expression spatiale »* (Di Méo, Morales, & Giraud, 1998). Avant l'époque moderne, il était souvent difficile de discerner la ségrégation dans la typographie sociale, en particulier dans les grandes villes, où pauvreté et luxe se mêlent en de nombreux endroits.

La ségrégation désigne la séparation spatiale subie par les groupes sociaux (ségrégation social), qui renvoie à *« la séparation imposée, plus ou moins radicale, de personnes ou de collectivités, suivant l'âge, le sexe, le niveau d'instruction ou la condition sociale »* (Ferréol, 1995). Comme elle peut être isolée spatialement des-autres (ségrégation spatiale), et se manifeste de diverses manières dans la production spatiale et urbaine. On parle alors de ségrégation spatiale lorsque l'espace est divisé en différentes zones socialement homogènes avec de fortes disparités sociales entre elles, selon Lapeyronnie & Rouleau, 2010.

Il est courant de la qualifier de socio-spatiale pour mettre en avant l'idée qu'elle découle de décisions politiques situées dans l'espace[60]. Acte de mettre à l'écart quelqu'un, un groupe.

[60] http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/segregation consulté le 18/03/2022

Processus de distanciation sociale imposé à un groupe par rapport aux autres groupes d'une collectivité en raison de sa race, de son sexe, de sa position sociale ou de sa religion. La ségrégation peut se produire directement ou indirectement[61] soit par choix volontaires, soit par des choix institutionnels ou individuels plus ou moins neutres qui conduisent à la ségrégation.

La ségrégation urbaine est un phénomène important qui a un impact sur l'organisation et l'évolution des villes modernes. Elle est ici considérée comme une dynamique cumulative qui repose sur un ensemble de processus qui produisent à la fois une disparité socio-économique croissante dans un espace et une homogénéisation plus forte de certaines zones de l'espace. Cela se rapproche de la définition de Manuel Castells (1972) (Decamps, Gaussier, Laroque, & Gaussier, 2010).

Historiquement, la ségrégation a pu être utilisée, en particulier du XVIIIe au XIXe siècle, pour réguler la société et aménager les villes européennes. Dans les années 1970, la définition a évolué pour inclure la localisation inégale des groupes sociaux dans l'espace urbain, ainsi que les spécialisations des espaces urbains. Le marxisme craint que les travailleurs soient séparés par l'inégalité d'accès des groupes sociaux aux biens matériels et symboliques de la ville. Cela a conduit à la triple ségrégation, qui comprend la localisation et la qualité du logement, les équipements collectifs et les distances entre le domicile et le travail. Aujourd'hui, il est possible que la ségrégation soit incorporée dans toute différenciation sociale de l'espace urbain.

De nouvelles formes de ségrégation et d'inégalité spatiale sont créées par les politiques de déségrégation et de mixité résidentielle, ce qui constitue la nouvelle frontière des études sur les divisions urbaines (Bridge, Butler, & Le Galès, 2014 ; E. Charmes & Bacqué, 2016). « *Tous ces auteurs proposent une approche intégrée du concept de ségrégation, incluant à la fois le sens originel du terme développé par l'école de Chicago dans les années 1920 (le processus de mise à l'écart physique et sociale, institutionnellement encouragé, d'un groupe minoritaire principalement « racial ») et le sens plus large du concept développé en Europe à partir de la fin des années 1960 (l'état de concentration résidentielle d'un groupe social quel qu'il soit)*[62]*. La ségrégation désigne ainsi toute forme de mise à l'écart physique et sociale d'un groupe (dominant ou non, fondé sur la classe, la « race », le statut familial, etc.)* » (Fantous & Naceur, 2022).

[61] . op.cit.

[62] « *Ce n'est qu'au cours des années 1960 et 1970 que le concept de ségrégation se développe en Europe, mais au prix d'un changement de son sens (*BRUN*, 1994). Le terme y est utilisé pour désigner non plus la mise à l'écart intentionnelle d'un groupe stigmatisé, mais la simple concentration résidentielle d'un groupe social. La ségrégation est en quelque sorte réduite à la « division sociale de l'espace urbain* » (Roncayolo, 1972).

1.1 FORMES DE SEGREGATION

La ségrégation sociale existe depuis longtemps dans la ville. Avant l'avènement de l'ère industrielle, des formes de division sociale étaient présentes dans les quartiers urbains. Néanmoins, c'est pendant la période moderne que la ségrégation a été visible dans les villes, au point de devenir progressivement un sujet de recherche. Il s'agit d'une exploration à double échelle des liens entre l'espace urbain, ou le logement, et la façon dont les questions de ségrégation ou de mixité sociale sont abordées dans la construction des politiques publiques (Madoré, 2004b).

Dans son acception historique, la ségrégation s'apparente à une politique de mise à l'écart d'une population selon des critères ethniques, religieux ou raciaux (Duby, 1991 ; Gallissot & Moulin, 1995 ; Grafmeyer, 1994b) en référence, notamment, à la ségrégation raciale de la deuxième moitié du XIXe siècle en Europe, et celle aux Etats-Unis et, plus tard, de l'apartheid en Afrique du Sud (Lapeyronnie & Rouleau, 2010). Si étymologiquement, le terme renvoie au processus de séparation des individus, reste à déterminer selon quels critères, et selon quelle échelle d'analyse, se situer.

La ségrégation est un processus[63] de mise à l'écart de groupes sociaux qui résulte de stratégies spatiales concernant les lieux de résidence, d'éducation, de travail, de loisirs et de mode de sociabilité. Cette différenciation socio-spatiale peut se produire sur des bases ethniques, culturelles ou encore socio-économiques. Elle implique à la fois des mouvements subis de relégation et des mouvements choisis de l'entre-soi : un espace ségrégué peut être habité par des pauvres ou par des riches. Elle s'appuie sur les politiques urbaines et les lois du marché. De plus, c'est une perception : les représentations des groupes sociaux de l'espace urbain et d'autres groupes sociaux permettent de légitimer la séparation spatiale[64].

La ségrégation est présente à diverses échelles, allant de l'État (comme les bantoustans en Afrique du Sud pendant la période d'apartheid) à l'édifice (micro-ségrégation verticale en fonction de l'étage). Dans les métropoles des pays riches et émergents, l'enclave résidentielle à l'échelle du quartier (Loudier-Malgouyres, 2013 ; Séguin, 2011), ainsi que l'îlot ou l'immeuble de grande hauteur (Rossignol, 2014) sont désormais un moyen privilégié de développer l'habitat. Les limites des espaces ségrégués sont plus clairement définies dans l'espace (murs, grilles, voies de circulation et *buffer zone*) (Pan Ké Shon, 2009b ; Séguin, 2011) que dans les représentations.

De nouvelles formes de ségrégations sociales sont apparues ces dernières années, la découverte récente de l'existence de « discriminations raciales », enfin officiellement nommées et

[63] http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/segregation consulté le 18/03/2022
[64] Op.cit.

condamnées. Pour Brunette et al. (1993a), les formes récentes de ségrégation relèvent davantage de la pratique récurrente, parfois implicite, dans des législations. La création de groupes composés de personnes qui partagent des caractéristiques sociales similaires et forment un « entre-soi » est ce qui alimente cette activité. Elle peut être subie ou choisie (création de ghettos riches et gated communities). Dans cette situation, cela entraîne l'exclusion et la relégation géographique de populations n'ayant pas la possibilité de choisir leur lieu de résidence.

La notion de ségrégation spatiale fait référence à la répartition des groupes sociaux, des infrastructures, des activités ou de tout autre élément dans l'espace. La ségrégation spatiale peut être définie comme la séparation imposée ou préférée de groupes de personnes sur un territoire particulier en fonction de la race, de la classe sociale, de l'ethnie, de la langue, de la religion ou du niveau de revenu. Selon le contexte géographique, culturel ou historique, la ségrégation spatiale peut se manifester sous diverses formes, notamment l'exclusion économique et sociale, l'inégalité et la disparité spatiale dans l'accès aux infrastructures, aux services, aux revenus et aux moyens de subsistance.

1.2 LA DISCRIMINATION, CONCEPTS ET DEFINITIONS ET FORMES

L'émergence de la discrimination, était fort tardive, jusqu'au milieu des années 1990. Les premiers travaux sur le sujet ont été menés dans les années 1980 par des juristes, notamment Danièle Lochak, portant essentiellement sur l'emploi. Ce n'est qu'en 1994 que la presse s'est vraiment intéressée aux discriminations "raciales" - en raison des problèmes d'accès au logement (De Rudder & Vourc'h, 2006).

La ségrégation et la discrimination sont des concepts similaires dans le langage courant, parfois même utilisés l'un pour l'autre. La séparation et la différence sont les concepts principaux communs aux deux termes. Discriminer, c'est distinguer, différencier, soit tenir pour distinct ou différent et, par conséquent, traiter distinctement ou différemment. La discrimination peut être mentale (intelligence) ou matérielle (pratique concrète) (De Rudder, 1995). Par définition, dans la ségrégation, la division est moins abstraite : Le terme « ségréger », étymologiquement, fait référence à la division d'un troupeau en créant une distance physique et spatiale entre une partie (un ou plusieurs éléments) et le reste du groupe. Ainsi, les deux expressions renvoient clairement à un principe de disjonction : la séparation s'opère sur ce qui était ou pourrait être joint, considéré comme un tout.

La discrimination est une action ou une décision qui conduit à traiter négativement une personne. En vertu du droit des droits de l'homme, la discrimination est définie comme toute distinction, exclusion, restriction, préférence ou autre traitement différencié, matériel ou

immatériel, qui est basé directement ou indirectement sur des motifs de discrimination tels que la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, l'origine nationale ou sociale, la classe sociale, les opinions politiques ou autres, la propriété, la naissance ou toute autre situation, y compris le handicap, l'âge, la nationalité, la situation matrimoniale et familiale, et l'état de santé, le lieu de résidence, la situation économique et sociale - qui a pour intention ou pour effet de détruire ou de compromettre des conditions d'égalité, des droits de l'homme (Galster & Carr, 1991).

La discrimination peut prendre plusieurs formes [65]:

Discrimination directe, lorsqu'il y a une distinction explicite entre les groupes de personnes, qui empêche certains groupes de jouir de leurs droits au même titre que les autres. Par exemple, une loi exigeant que les femmes, mais pas les hommes, aient un certain niveau d'instruction pour voter constituerait une discrimination directe fondée sur le genre.

La discrimination indirecte se produit lorsqu'une loi, une politique ou une pratique est neutre (c'est-à-dire sans distinction explicite) mais désavantage un ou plusieurs groupes spécifiques. Par exemple, une loi qui exigerait que chacun ait un certain niveau d'éducation pour voter aurait des effets discriminatoires indirects sur les groupes qui sont moins susceptibles d'atteindre ce niveau d'éducation, comme les groupes ethniques défavorisés ou les femmes.

Lorsque plusieurs types de discrimination se combinent pour défavoriser un ou plusieurs groupes, cela est appelé ***discrimination intersectionnelle***. Par exemple, lorsque les femmes sont victimes de discrimination, elles reçoivent souvent des salaires inférieurs à ceux des hommes pour des postes équivalents. La discrimination envers une minorité ethnique implique souvent que les membres de ce groupe reçoivent une rémunération inférieure à celle des autres pour des postes équivalents. Des femmes d'une minorité sont victimes de discrimination intersectionnelle fondée sur le sexe, le genre et l'origine ethnique lorsque leur salaire est inférieur à celui des hommes de cette même minorité.

La discrimination est néfaste, et elle perpétue les inégalités. Il apparaît que la discrimination et la ségrégation sont associées avec des jugements éthiques négatifs et un traitement inégalitaire (Tripier et al., 1995). Cela signifie que les concepts de discrimination et de ségrégation ne sont applicables que dans les cas où les différences de traitement entraînent des inégalités et des pénalités. Si une concentration de populations favorisées est présente, tel que dans les zones « gated », la pertinence de la polarisation spatiale sera plus importante.

[65] https://www.amnesty.org/fr/what-we-do/discrimination/ consulté le 18/03/2022

2. LA SEGREGATION, UNE CONCENTRATION SPATIALE DE POPULATIONS DEFAVORISEES

Depuis les débuts de la sociologie urbaine, la question de la relation entre cohésion sociale et ségrégation fait l'objet de questionnements. Les sociologues de l'école de Chicago ont adopté une approche plus rigoureuse de l'observation de ceux qui, comme Engels, ont dénoncé les effets socialement destructeurs de l'urbanisation capitaliste du 19e siècle sur les vastes communautés ouvrières des ghettos. Dans les années 1920, leur intérêt est porté sur les quartiers pauvres qui accueillaient de nouveaux immigrants qui semblaient créer une dislocation sociale et une criminalité qui mettaient en péril les sociétés urbaines en expansion rapide.

Selon Felouzis (2003), le concept de ségrégation implique implicitement l'idée d'une pénalité supplémentaire qui s'ajoute aux caractéristiques défavorables des populations ségrégées. Sinon, nous parlerons de polarisation spatiale, un terme qui s'applique plus précisément aux résidents favorisés des communautés fermées que le terme ségrégation (Pan Ké Shon, 2009b). Dans le même contexte, Grafmeyer souligne habilement que *"l'idée de ségrégation trouve ainsi un contenu empirique précis, mais elle a le potentiel d'être assimilée, à la limite, à toute sorte de différenciation sociale de l'espace urbain"*. Comme l'affirme (Maurin, 2004), si la mixité est recherchée à l'échelle communale, régionale voire communautaire, les zones de mixité sociale peuvent juxtaposer des quartiers résidentiels aux classes sociales homogènes et fermées (Avenel, 2005), voire un micro-isolement *« D'une cage d'escalier à l'autre, d'une tour à l'autre »* (Lapeyronnie, 2008).

La plus ou moins grande importance de la mixité pour l'avenir d'une société est déterminée par la présence ou l'absence d'effets de contexte, également appelés effets de quartier. La notion de concentration des groupes défavorisés dans des zones limitées est cruciale car elle exclut la polarisation des classes supérieures dans les quartiers riches, qui sont souvent plus homogènes et concentrés.

À ce sujet, Callon et Law (1997) mentionnent un exemple évident de ségrégation raciale et spatiale causée par la construction de ponts à New York dans les années 1950, qui reliaient les principales voies routières aux plages de Long Island. Cependant, leur hauteur était conçue de sorte que les voitures puissent passer à travers eux, mais pas les autobus, qui étaient largement utilisés par les classes défavorisées, dont une grande partie des communautés noires américaines. En construisant ces ponts, il est évident comment l'espace est divisé physiquement et socialement, en partie réservé à certaines classes sociales et/ou culturelles. La discrimination est présente dans la structure physique tout au long de son existence, ou du moins jusqu'à un changement sociétal important, à savoir la démocratisation de la voiture.

« Les violences urbaines récurrentes dans certains quartiers de banlieues (de façon non-exhaustive : Paris 2005, 2007, 2013 – Lyon 1981, 1983, 1990, 1995, 2005, 2010 – Londres 1981, 1985, 2001, 2011 – Stockholm 2010, 2013) ou centraux (Los Angeles 1965, 1992 – New-York 1964, 1991 – Bruxelles 1991, 2006, 2009) illustrent le mal-être épidémique que peuvent ressentir les habitants de ces quartiers » (B. Laurent, 2014). Pour Castel (2006), ce malaise se traduit par des formes d'injustice, d'exclusion, d'absence de perspectives d'intégration sociale, de frustration économique et sociale. Des causes structurelles (Pala, 2006) sont ensuite proposées pour expliquer cette violence : exclusion sociale, discrimination raciale et ségrégation urbaine. On constate que ces émeutes surviennent dans des communautés où les difficultés socio-économiques s'accumulent, avec une forte concentration de populations défavorisées. La ségrégation est ici définie comme le phénomène de division spatiale de différentes catégories de population au sein de zones d'habitation, ce qui entraîne des quartiers avec des populations homogènes et des différences entre ces quartiers.

Par conséquent, les fonctions supérieures sont concentrées dans un nombre limité de quartiers, souvent centraux, tandis que les emplois peu qualifiés du secteur secondaire ont été relégués vers des quartiers périphériques par souci de place et de nuisance. La ségrégation peut également être aggravée par les services publics (d'éducation, de santé et de services sociaux), en raison de leur localisation et de leur couverture territoriale. Il s'agit de " la triple ségrégation du monde du travail : localisation et qualité des logements, équipements collectifs, et distance domicile-travail entre les lieux" (Préteceille, 2006b). Les groupes sociaux défavorisés se concentrent dans des quartiers périphériques avec lesquels les groupes les plus aisés prennent leur distance "ville émergente", voir "gated communities".

Pour Fujita (1989) « *c'est la distance au centre, lieu de consommation et d'emploi, qui détermine les préférences des différentes catégories de population et définit leur répartition dans l'espace. L'équilibre concurrentiel urbain repose alors sur un système d'enchères foncières pour l'attribution du droit du sol qui sera acquis au plus offrant* ». Ainsi, la localisation des ménages est influencée par les préférences des ménages les plus fortunés, ce qui entraîne l'éviction des ménages les plus modestes. Dans les années 1990 et 2000, les modèles de la Nouvelle Economie Urbaine ont été améliorés en prenant en compte les préférences des ménages pour la superficie et le type de logement (Goffette-Nagot, 1994), la présence de biens publics (Fujita & Thisse, 2003) et la présence d'aménités locales (Brueckner, Thisse, & Zenou, 1999).

3. SEGREGATION : QUARTIERS MARGINALISES, POPULATIONS PAUVRES

La ville offre une opportunité d'intégration et d'exclusion. Même si cela diffère d'une ville à l'autre, la concentration de la pauvreté semble être une caractéristique des zones urbaines (Bouzouina, 2007). Certaines villes sont plus ou moins propices à la polarisation ou au brassage des populations à faible revenu en raison de leurs ancrages historiques, politiques, économiques et institutionnels, ainsi que de leur centralité et de leur forme urbaine.

Les quartiers déjà les plus vulnérables des villes sont encore plus touchés par la pauvreté en raison de la concurrence des ménages pour les meilleures localisations et de leurs stratégies de fuite/évitement renforcent/maintiennent. Les effets cumulatifs de la pauvreté, en particulier ceux liés à l'espace, sont toujours d'actualité même plus de cinquante ans après les réflexions de Myrdal (1944) sur le sort des Noirs américains et des travaux publiés dans les années 1980 sur l'impact des ghettos sur les populations défavorisées du centre de Chicago (Wilson, 1987b). Selon des recherches récentes sur les effets de voisinage, les groupes défavorisés se regroupent négativement en termes de capital humain, économique ou social.

L'éloignement des personnes les plus riches de la société, à la fois matériellement et culturellement, de tous les autres est l'une des formes les plus marquantes de ségrégation aujourd'hui. Selon l'Enquête Emploi de l'INSEE, en divisant le territoire en petits quartiers d'environ trente logements adjacents, la majorité des 10 % de personnes ayant les salaires les plus élevés se trouvent dans une petite minorité de quartiers. En revanche, il n'y a pas de personnes ayant un salaire élevé dans environ la moitié des quartiers, ceux-là mêmes où se trouvent les 10 % de travailleurs les plus pauvres (É. Maurin, 2004). Au total, les dix pour cent des employés les plus aisés et les dix pour cent les plus pauvres n'habitent presque jamais dans le même quartier.

En l'absence de ségrégation, la situation serait complètement différente si chaque partie de la classe sociale était répartie de façon équilibrée sur le territoire. Presque tous les voisinages auraient une personne parmi les 10 % les plus riches et une personne parmi les plus pauvres dans une société où la mixité sociale dominera. Il est rare que les salariés les plus riches aient un voisin pauvre et vice versa. Les personnes défavorisées rencontrent des difficultés pour accéder aux diverses opportunités, emplois, services, installations sanitaires et scolaires offertes par la ville. Cependant, bien que l'insertion sociale et l'accès à l'emploi soient essentiels, l'accès aux équipements de base est également essentiel pour les conditions de vie.

Pour Jean-Paul Fitoussi, et al. (2004), le diagnostic est d’autant plus fort qu’il est le même quels que soient les points d'entrée et de formation, le logement (tendance à la constitution de forme de ghettos et des bidonvilles), l’accès aux différents équipements collectifs (dont bien sûr les transports). Comme mentionné dans le chapitre précédent, le chômage joue un rôle

important dans la création d'inégalités spatiales. Une "hystérésis spatiale" [66]: ce phénomène persiste même lorsque ses causes ont disparu ou au moins se sont atténuées.

Lutter contre la ségrégation urbaine implique d'abord de s'efforcer d'inclure ceux qui sont exclus de la cité et de les ramener dans la ville en rompant les inégalités dans les espaces sociaux tels que le travail, l'école et les équipements collectifs. La question est complexe car elle est en permanence en mouvement. Elle pousse à réfléchir à la fois aux dysfonctionnements des processus intégrants, ceux qui entravent le mouvement des marges vers le centre en empêchant l'accès, ainsi qu'à la force cumulative des processus excluants, ceux qui réduisent certains membres ou certaines catégories du corps social à la périphérie. Intégrer, c'est aussi éviter de s'éloigner durablement.

4. EXEMPLES DE FORMES DE SEGREGATION DANS LE MONDE

Il est impératif de se concentrer sur les études économiques concernant la localisation des habitants dans la zone urbaine. Les travaux de sociologie urbaine de l'Ecole de Chicago ont commencé l'analyse de la ségrégation en abordant "la ville comme modèle spatial et comme ordre moral". La ville influence la localisation résidentielle des différents groupes ethniques en exprimant leurs préférences et en permettant les interactions (B. Laurent, 2014).

Cependant, il y a beaucoup d'études sur la ségrégation dans les villes, qui sont souvent décrites comme des modèles de la « fragmentation » urbaine. Les périphéries des villes incluent des quartiers populaires informels, des communautés fermées élitaires, des enclaves touristiques et des camps de réfugiés qui se sont transformés en quartiers de migrants économiques. Ces études sont encore dispersées car elles se basent principalement sur des idées issues de la recherche sur les « Nords » et peu d'entre elles utilisent une analyse cartographique et statistique globale à l'échelle des villes entières pour mesurer avec précision l'intensité et les formes de la ségrégation spatiale.

4.1 FORMES DE SEGREGATION DANS LES VILLES D'EUROPE ET DE LA MEDITERRANEE

Renonçant au mythe de l'unification des villes méditerranéennes, les études comparatives entre pays de l'Europe du Sud se sont multipliées (Allen, Teranishi, & Solorzano, 2004 ; Arbaci, 2008 ; Petsimeris, 2005). Les débats sur la ségrégation urbaine se sont multipliés depuis les années 1990, relancés autour de l'impact de la globalisation sur la structure socio-spatiale des villes. En Méditerranée, l'industrialisation tardive, le poids de l'informel dans l'accès au logement, l'importance de la proximité résidentielle au sein de la famille, voire le faible zoning

[66] Décalage dans l'évolution spatiale.

fonctionnel contribueraient à limiter la ségrégation sociale (Leontidou, 1996; Leontidou, Emmanuel, & Lila, 1990).

Selon certaines études, il y a une ségrégation urbaine croissante dans les villes. Cela peut prendre la forme d'une « dualisation » socio-spatiale ou d'une « fragmentation » qui affecte toutes les catégories sociales. (Bénit, Didier, Dorier-Apprill, & Gervais-Lambony, 2007; Dos Santos, L'Horty, & Tovar, 2010; Musterd, Priemus, & Van Kempen, 1999; Soja, 2000). Cependant, des études récentes demandent de « recontextualiser » ces théories globales (Maloutas & Fujita, 2012), en particulier celles qui ont été développées en se basant sur les grandes villes.

Jusqu'à la fin des années 2000, il n'y avait pas beaucoup de recherches sur la ségrégation urbaine dans les villes méditerranéennes. Entre 1990 et 2000, de nombreux travaux ont été menés sur les villes européennes pour évaluer les théories de la fragmentation nord-américaine. Actuellement, il y a peu de recherches et de mesures de la ségrégation urbaine en Méditerranée[67]. Outre la France, les premières études de Marcel Roncayolo sur les divisions sociales à Marseille datent de 1952 (Pfirsch & Semi, 2016). Bruno Cousin trouve une configuration d'auto-ségrégation des classes supérieures et un rapport à la mixité dans la mosaïque socio-spatiale des grandes métropoles européennes grâce à une approche qui articule plusieurs comparaisons. Jusqu'à présent, la recherche avait ignoré cette configuration. Dans les quartiers à forte concentration de cadres, proches des nouveaux centres d'affaires, ce mode de production urbaine et de l'habitat est qualifié de refondation.

Cependant, la question de la ségrégation "ethnique" a été introduite en France à la suite des protestations d'Algériens au début des années 1960, qui ont exposé leurs conditions de vie et leur présence dans les bidonvilles situés à la périphérie des grandes villes (Tissot, 2005). La difficulté à aborder la ségrégation ethnique découle d'un refoulé national qui remonte au passé colonial de la France. En conséquence, la géographie sociale des villes de la Méditerranée est mal connue et peu étudiée. Le ghetto juif de la Venise médiévale, la juxtaposition des quartiers "indigènes" et "européens" dans les villes coloniales françaises du Maghreb, "l'union dans la séparation" des minorités religieuses et des diasporas marchandes dans les ports de la Méditerranée ottomane sont tous des exemples de grandes figures.

Au cours des années 2000, de nombreux travaux ont été menés sur ce sujet et ont contribué à éclaircir le mythe de la ville méditerranéenne peu peuplée. Portant sur des villes grecques (Maloutas, 1997, 2004a), espagnoles (Preteceille, 1992), italiennes (Barbagli & Pisati,

[67] Il est prévu que la première étude statistique robuste pour représenter et mesurer la ségrégation résidentielle dans les grandes villes de la péninsule italienne soit publiée en 2012.

2012 ; Cousin & Préteceille, 2008 ; Pfirsch, 2011), algériennes (B. Semmoud, 1995 ; N. Semmoud et al., 2014) ou turques (Atac, 2015) et bien d'autres études. Ces études ont montré que bien que les indices de ségrégation urbaine en Méditerranée soient généralement plus faibles qu'en Amérique du Nord ou en Europe du Nord-Ouest, cela peut être attribué à des facteurs politiques culturels, tels que le modèle d'accès familial au logement (Allen et al., 2004 ; Maloutas, 1995, 2004b ; Pfirsch, 2008 ; Pfirsch & Semi, 2016), ainsi qu'à des facteurs économiques.

La ségrégation urbaine interne de l'aire méditerranéenne varie en fonction du degré de tertiarisation et de l'insertion des villes dans le mouvement de métropolisation, selon les recherches. Ces recherches ont démontré que la ségrégation résidentielle peut être accompagnée d'autres formes d'exclusion spatiale : par l'école (Audren, 2012), les pratiques des espaces publics ou les types de logements, même lorsqu'elle est effectivement assez faible. Le rôle de nouvelles variables telles que la « race » ou le genre dans la ségrégation des villes méditerranéennes à l'heure de la mondialisation migratoire est mis en lumière dans divers travaux (Arbaci, 2008 ; Arbaci & Malheiros, 2013 ; Daddah, 2015). Enfin, le thème de la ségrégation urbaine a été abordé, en particulier sur la rive Sud, en relation avec les mobilisations collectives autour du droit à la ville et de l'intégration des quartiers populaires informels (N. Semmoud, Florin, Legros, & Troin, 2014).

4.2 FORMES DE SEGREGATION DANS LES VILLES D'AMERIQUE

La ségrégation raciale aux États-Unis est une politique qui divise les personnes en fonction de leurs origines raciales. Elle a été principalement mise en place entre 1877 et 1964, dans les États du Sud, sous le nom de ségrégation de jure, dans le but de contourner l'égalité des droits civiques garantis par la Constitution des États-Unis après la guerre de Sécession[68]. La doctrine "Séparés mais égaux" est au cœur du système ségrégationniste qui s'ancre progressivement dans le droit des États américains du sud. S'ajoutant à cela la ségrégation résidentielle des immigrés. La mondialisation a favorisé la circulation de la main-d'œuvre et du capital, les immigrés aux États-Unis, en particulier les sans-papiers, ont tendance à s'installer dans des enclaves urbaines, mais leur absence de statut légal se répercute au-delà de ces implantations.

Sean F. Reardon and Kendra Bischoff, étudient comment la croissance de l'inégalité des revenus entre 1970 et 2000 a affecté les modèles de ségrégation des revenus selon trois dimensions : la ségrégation spatiale de la pauvreté et de la richesse, les modèles de ségrégation des revenus spécifiques à la race et l'échelle géographique de la ségrégation des revenus.

[68] Le troisième amendement, adopté le 6 décembre 1865, interdit l'esclavage. Le 14e amendement, adopté le 8 décembre 1868, accorde la citoyenneté à toutes les personnes nées ou naturalisées aux États-Unis et interdit toute restriction à celle-ci. Le cinquième amendement, adopté le 10 décembre 1870, garantit le droit de vote à tous les citoyens américains.

Les données montrent une forte corrélation entre l'inégalité des revenus et la ségrégation des revenus, avec un impact plus significatif sur les familles noires que sur les familles blanches. En outre, l'inégalité des revenus affecte la ségrégation des revenus principalement par le biais de son effet sur la ségrégation spatiale à grande échelle de la richesse plutôt qu'en affectant la ségrégation spatiale de la pauvreté ou en modifiant les modèles à petite échelle de la ségrégation des revenus.

Le racisme d'État n'est pas le mécanisme fondamental de la hiérarchie raciale aux États-Unis, mais plutôt un système d'habitat séparé accompagné de ségrégation et d'inégalité scolaires. Depuis quarante ans, il existe des lois interdisant la discrimination en matière de logement. Cependant, comme le montrent de très nombreux travaux (de Souza Briggs, 2004; Harris & McArdle, 2004; Stuart, 2000), le degré de ségrégation résidentielle selon la race et l'ethnie est beaucoup plus élevé que ne pourraient l'expliquer les différences économiques ou les préférences des groupes minoritaires.

Les écoles – qui déterminent en grande partie les opportunités pour les jeunes générations – reflètent, voire accentuent le phénomène. La ségrégation y est en effet encore plus forte que dans logement, car les familles blanches ayant des enfants d'âge scolaire veillent à habiter des zones où la ségrégation de race et de classe est plus significative, parce que les enfants de groupes minoritaires n'ont guère accès à l'enseignement privé, et l'évolution démographique générale fait que les groupes les plus jeunes soient beaucoup moins blancs que les noirs (Orfield & Gándara, 2010).

4.3 FORME DE SEGREGATION RACIALE EN EN AFRIQUE DU SUD : REGIME DE L'APARTHEID

L'apartheid a divisé l'Afrique du Sud en deux groupes : les Blancs et les métis d'un côté, et les Noirs de l'autre. Une série de lois et d'actions visant à empêcher tout contact entre Noirs et Blancs était la principale composante de cette politique de ségrégation spatiale. Les guichets de la gare étaient donc séparés, ainsi que l'accès aux voitures et l'espace intérieur, y compris les toilettes. Cet isolement concernait autant les activités quotidiennes, telles que le travail ou les déplacements, que les lieux de vie et de résidence (Coquerel, 2010 ; Oddo et al., 2011 ; Smith, 2003).

Les autorités ont réussi à séparer les Noirs des Blancs dans des quartiers spécifiques en utilisant une série d'expulsions forcées ou une interdiction pure et simple de vivre dans la ville. De plus, cette stratégie avait pour but de séparer les zones dédiées aux Noirs en les regroupant selon divers « groupes ethniques », afin d'empêcher toute tentative d'émancipation des Noirs (Evans, 1916 ; Oddo et al., 2011 ; Posel, 1997 ; Whiteford, Posel, & Kelatwang, 1995). La majorité

de la population noire a été confinée dans des zones tribales. Étant donné qu'ils étaient éloignés des villes, des Blancs et des zones riches, les Noirs n'ont pas réussi à créer un mouvement cohérent pour réclamer leurs droits politiques et sociaux.

Les Noirs ont trouvé la main-d'œuvre nécessaire parce que les Blancs avaient déjà des rôles sociaux plus importants grâce à leurs emplois mieux considérés et mieux rémunérés. En conséquence, le gouvernement a dû envisager une solution pour loger les travailleurs noirs hors des zones protégées et fréquemment à proximité des villes, tout en empêchant leur installation permanente. Les townships (Oddo et al., 2011), ont été construits de cette manière.

Les townships des zones à la périphérie des villes où les gens pouvaient s'installer temporairement pendant leur temps d'emploi, étaient des formes urbaines entièrement planifiées avec des maisons souvent préfabriquées disposées en séries de longues rangées donnant sur de larges rues. La solution visait également à résoudre le problème de la mixité dans la ville en permettant la réinstallation de toutes les personnes de couleur dans des zones éloignées du centre-ville blanche, créant ainsi des espaces racialement purs et protégés dans le centre-ville.



Figure 1 : Deux mondes séparés par une autoroute

Source: photo par Johnny Miller / Millefoto in https://blog.rhinoafrica.com/fr/2018/05/29/faq-visiter-un-township-afrique-du-sud/

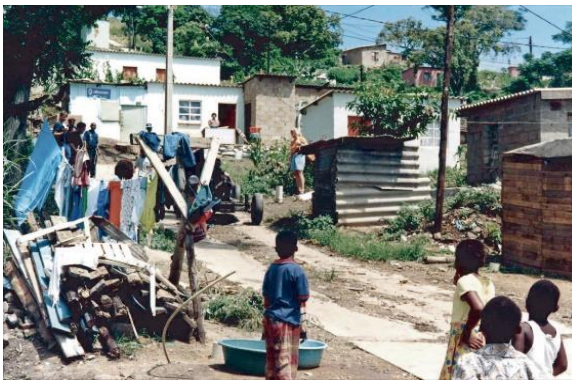


Figure 2 : Des enfants se regroupant lors de l'arrivée des touristes à Cato Manor, Durban

Source: (Folio, 2010)

Ce style de planification urbaine visait à faciliter le contrôle de l'ordre public, car les véhicules de la police ou de l'armée pouvaient arriver rapidement et isoler ou confiner les insurgés dans des zones restreintes en cas d'émeute. De même, les activités commerciales ou les espaces de socialisation dans les townships étaient la propriété de l'Etat et optaient des politiques de contrôle de la population, par exemple à travers la vente d'alcool. Ces espaces, qui étaient artificiels et contrôlés, étaient destinés à séparer et surveiller la population noire que le régime raciste ne souhaitait pas avoir physiquement à proximité, mais qu'il ne pouvait pas se priver car elle était une force de travail importante.

Cependant, les politiques de relogement et d'isolation promues par l'État ont rencontré des difficultés pour construire suffisamment de logements ou de townships pour accueillir toute la population noire déplacée de la ville. Les travailleurs noirs étaient confrontés à une situation difficile : ils devaient déménager ou ne pouvaient pas se reloger car les lois de ségrégation spatiale ont été mises en place sans tenir compte de l'avancement des travaux de relogement. En effet, les coûts et la durée de construction de ces bâtiments ne permettaient pas immédiatement de disposer d'assez de toits pour les travailleurs noirs. Ensuite, il y eut une surpopulation dans les townships. Pour honorer ces travailleurs désespérés, les gens ont souvent construit des petits abris illégaux, même dans les jardins des maisons ou dans les espaces vides des périphéries. Une autre conséquence était l'augmentation du nombre de squatteurs, qui venaient habiter des bâtiments vides ou en ruine, en ville ou dans d'autres zones rurales peu convoitées.

Bien que ces conditions de vie soient certainement difficiles, il ne faut pas penser que ces endroits étaient uniquement des lieux de survie. Il ne s'agissait pas de camps de concentration, d'espaces complètement désertés et de camps de détention. En revanche, ces endroits ont paradoxalement engendré des manifestations d'opposition au gouvernement. « *Les townships devinrent des espaces de discussion politique et de mise en place des campagnes anti-apartheid* » (Fabio Mattioli, 2011). De même, les mouvements de résistance ont été influencés par la discrimination et la ségrégation dans les moyens de transport. Un voyage en train implique un trajet prolongé de plusieurs heures, ou plutôt une attente prolongée. Les voitures "noires", constamment surpeuplées, devenaient une véritable scène où de multiples actions pouvaient se dérouler pendant d'interminables moments.

4.4 CASTE ET SEGREGATION EN INDE

La ségrégation spatiale en tant que caractéristique constitutive de la société de castes ou de classes en Inde est centrée sur le chevauchement entre la caste et les professions héréditaires qui sont classées selon un axe pureté-impureté. Les villages indiens sont caractérisés par des groupes de hameaux homogènes et nucléés qui suivent une hiérarchie spatiale (J. P. Singh & Khan, 1999 ; Srinivas, 1959)[69]. La limite spatiale la plus significative dans un village est celle qui sépare les groupes de castes autrefois " intouchables " (administrativement classées comme castes répertoriées, et auto-identifiées comme " Dalits ", ou les opprimés) et les autres. Les Dalits, considérés comme des " castes impures ou intouchables " (Bharathi, Malghan, Mishra, & Rahman, 2021), sont relégués dans des habitations à la périphérie du village proprement dit

[69] Les données du recensement national (2011, dernière année de recensement disponible) pour l'Inde rurale indienne montrent que le village moyen est divisé en 3,9 hameaux nucléés dans les États où des données sur les grappes d'habitation sont collectées dans le cadre du recensement.

(A. Singh, Kumar, & Singh, 2015). Ces dispositions spatiales facilitent les pratiques discriminatoires en matière de placement d'accès aux biens publics essentiels tels que l'eau, les écoles et les centres de santé (Munshi & Rosenzweig, 2016). Ces pratiques discriminatoires, qui sont souvent la distribution spatiale des castes, conduisent à l'aliénation des groupes de castes inférieures, contribuant à l'élargissement des distances entre les groupes (Mukherjee, 1999). La ségrégation spatiale est également au cœur de la segmentation des institutions culturelles telles que les lieux de culte. Le chevauchement de la caste et des professions héréditaires entraîne une congruence persistante, entre la caste et la classe dans la société agraire de l'Inde (Béteille, 1965 ; Ghurye, 1969), ce qui ajoute du lest à la ségrégation spatiale.

5. LES FORMES DE SEGREGATION SPATIALE

Une ségrégation spatiale n'exclut pas une ségrégation politique. Les espaces ségrégués ont généralement une longue histoire. Les anciennes villes coloniales, en particulier en Afrique, témoignent également de la ségrégation raciale et sociale qui a longtemps prévalu dans le pays. L'espace est divisé en deux groupes distincts : les villages autochtones et les quartiers européens, qui présentent fréquemment une division foncière.



Figure 3 : Central Business District et habitat informel à La Paz - El Alto (Amérique du Sud)

Source :https://www.wikiwand.com/fr/S%C3%A9gr%C3%A9gation_sociale#/google_vignette consulté le 06/08/2022

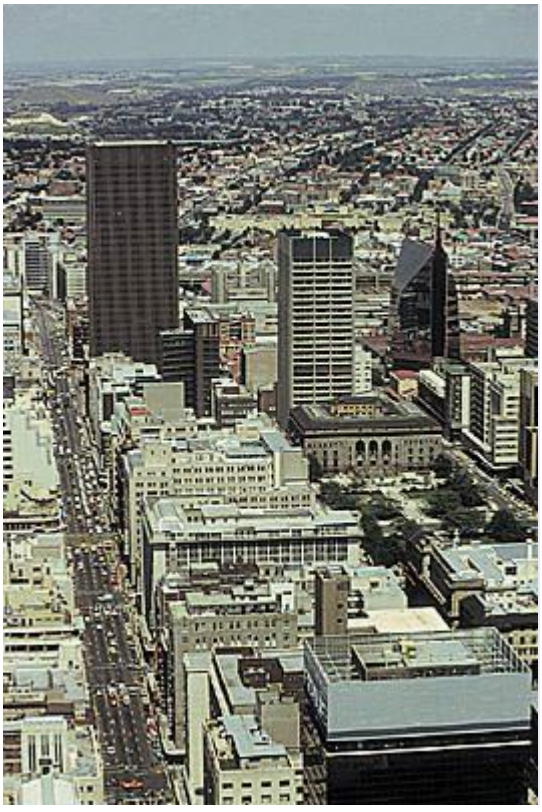


Figure 4 : Vue de Johannesburg, principale ville d'Afrique du Sud

Source :https://www.larousse.fr/encyclopedie/images/Johannesburg/1008251 consulté le 06/08/2022

Dans le cas où certaines classifications découlent d'un contexte socio-économique, il est également possible que le phénomène implique une dimension idéologique et politique, à la

fois implicite et explicite. La politique régionale des Bantoustans et celle de l'ancienne Rhodésie[70] en sont les exemples les plus convaincants. Le terme s'étend à la fois aux sciences politiques et aux droits civils. Un exemple extrême est la situation de la ségrégation antisémite pendant la période de l'Allemagne nazie, en particulier après 1941. La notion de ségrégation spatiale fait référence à la répartition des groupes sociaux, des infrastructures, des activités ou de tout autre élément dans l'espace.

Un autre exemple montre que même si la ségrégation étatique est éliminée en Afrique australe, la distanciation sociale sera toujours visible dans l'espace, comme c'est le cas à Harare- Chitonwiza et Johannesburg-Soweto (figure 4). Bien que certaines villes africaines aient été divisées en municipalités, il y a encore des zones isolées. L'administration a créé des "villages ségrégués" suite aux épidémies de peste et de fièvre jaune dans la Médina de Dakar au XIXe siècle. Le paysage reflète les effets de la ségrégation spatiale à Kampala : la division entre la ville publique « européenne » (Nakasero et les collines du vieux Kampala) et la ville privée (Mengo-Kisenyi) a entraîné une différenciation des types d'urbanisation. Les villes d'Afrique du Nord ont connu une ségrégation sur des bases religieuses plutôt que sociales, en particulier Tunis pendant la période médiévale, qui a conduit à la formation de quartiers homogènes.

Un autre type de ségrégation spatiale, similaire à celle de Leisure World, est présent dans les gated communities. Ces enclaves résidentielles montrent la division socio-spatiale de la ville et le refus de la classe moyenne d'interagir avec les autres classes sociales. Selon Mike Davis, un ethnologue et sociologue de l'Urbain, Los Angeles est une ville post-moderne où les considérations de sécurité sont les plus importantes (Madoré, 2004a). De plus, la ville a un taux de ségrégation raciale particulièrement élevé : plusieurs quartiers semblent être divisés entre divers groupes ethniques. Selon Cecile Tannier, la ville de Los Angeles serait une « ville fractale » [71] remplie de transitions. L'espace urbain est fragmenté par cette ségrégation, qui se reflète dans le mode de gouvernance de la ville et a donné naissance à plusieurs modèles de divisions de la ville.

5.1 DIVISION DE LA VILLE : LE MODELE DES QUARTIERS CENTRAUX ET LA BANLIEUE

En jonction du XIXe et du XXe siècle, les ouvriers les moins pauvres et la nouvelle classe moyenne subissent l'exode vers la banlieue[72] grâce à l'idée utopique de cité-jardin. Cette

[70] Le nom de Rhodésie, utilisé à partir de 1892 par la plupart des premiers colons pour désigner les possessions de la British South Africa Company (BSAC) en Afrique australe dans la région du bassin du Limpopo-Zambèze.
[71] Pauline Malet, « Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ? (Analyses) », sur senat.fr consulté le :06/08/2022.
[72] Le terme banlieue comprend cinq idées différentes, certaines d'entre elles peuvent être combinées : une notion juridique liée au droit féodal, une notion géographique qui désigne une zone urbaine dépendante du centre, une notion sociologique qui évoque l'exclusion qui affecte les résidents des banlieues urbaines, et une autre notion culturelle qui fait référence aux pratiques festives qui sont nées sur ce territoire (tags, rap, festivals comme celui de Banlieues Bleues

idée vise à faire habiter ces populations dans de petits groupes avec l'ambiance d'un village reconstitué, loin des grandes métropoles. Bien que cela ne vise pas à établir une ségrégation sociale, c'est ce qui s'est produit pour la classe moyenne qui a abandonné les appartements luxueux du centre-ville pour acheter une villa entourée d'un jardin à la périphérie des grandes villes.

Le but principal est d'améliorer le confort dans les villes en rassemblant des personnes de la même classe sociale sur une même zone géographique. Hobsbawm & Carnaud (2002), soutiennent que la réorganisation de la classe montre un renoncement de la bourgeoisie à son rôle de classe dominante. Ainsi, il rapporte les consignes données par un fortuné Américain à son fils vers 1900.

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la croissance urbaine dans les pays en développement a augmenté considérablement. Si l'exode rural massif a largement transformé cette croissance urbaine, elle s'est maintenant traduite par une croissance naturelle positive. L'augmentation de la population dans les banlieues métropolitaines n'a pas été un rejet de la densification urbaine, comme c'est le cas en Amérique du Nord ou en Europe, mais plutôt une préférence pour l'urbanisation au détriment de l'habitat insalubre. L'une des caractéristiques des zones suburbaines des pays en développement est l'insalubrité de l'habitat.

Les banlieues sont en réalité des zones d'habitat précaire hétérogènes qui varient en fonction du type de matériau, de l'âge de formation des quartiers et de la population, ainsi que de la capacité de la population à s'intégrer dans le milieu urbain. Les zones les plus insalubres et spontanées ont été construites avec des matériaux recyclés. La traduction diffère selon le pays. Les bidonvilles sont désignés sous le nom de "Favélas au Brésil, villas miserias en Argentine, barricadas au Pérou, tugurios en Bolivie, barracas au Venezuela, bustees en Inde, geçekondus en Turquie etc." (De Almeida Abreu & Le Clerre, 1994). Les habitations malsaines dans les pays en développement contribuent à de nombreuses inégalités sociales et à la ségrégation dans les zones urbaines. Souvent, les résidents s'appuient sur l'entraide entre voisins et leurs connaissances anciennes pour organiser la vie sociale de manière précise.

5.2 DIVISION DE LA VILLE : LE MODELE CENTRE-PERIPHERIE

Les concepts de recherche académique peuvent également avoir un effet ségrégatif, réifiant l'image défavorable des quartiers urbains. Francesca Governa propose une analyse comparative des discours scientifiques et politiques concernant deux quartiers urbains considérés comme des "franges" : La Belle de Mai à Marseille et Barriera di Milano à Turin. Elle alerte sur

en Seine-Saint-Denis…), une notion symbolique enfin pour exprimer le discrédit qui pèserait sur une partie des populations périphériques.

la possibilité d'essentialiser certains concepts scientifiques utilisés dans les quartiers défavorisés tels que les marges et les périphéries[73].

Ces concepts contribuent en fait à renforcer la mise à l'écart de ces quartiers, car ils les pensent systématiquement comme « à distance » par rapport à un centre (Governa & Saccomani, 2004). De plus, cette distance est souvent interprétée comme un écart, dans un jugement de valeur normatif. Reprenant la perspective ouverte par Jennifer Robinson et les Subaltern Studies, considérant ces quartiers comme des "espaces ordinaires" (Pfirsch, 2011).

Bruno Cousin interroge une dimension rarement explorée en sciences sociales. Son travail, porte sur la ségrégation des classes aisées dans le sud de l'Europe et ailleurs, rarement étudié. L'étude met l'accent sur la périphérie de Milan, où les quartiers sont parfois fermés et habités principalement par des cadres d'entreprise. Elle démontre que même si l'isolement n'est pas un problème politique ou médiatique en Italie, il est tout de même présent et clairement assumé et justifié dans les discours de certaines catégories de classes supérieures. Dans Comprensori, la banlieue aisée de Milan, la rhétorique de la sécurité et de la racialisation alimente une division du logement généralement associée à la classe moyenne, en contraste frappant avec l'indice de ségrégation relativement faible de la métropole Lombardie[74].

Une autre approche privilégie tout type de regroupement spatial reliant les populations défavorisées à des territoires limités[75], en référence à l'image du ghetto, évoquant ainsi le concept de ghetto. Selon Christophe Guilly, le terme approprié serait celui de "sas" car *« On y entre beaucoup et on les quitte beaucoup »*, disait-il, des fameux « quartiers sensibles » (É. CHARMES, 2009 ; Guilluy, 2011). Les ghettos américains sont des prisons permanentes pour les Noirs et les pauvres. Après leur diplôme, les jeunes se déplacent vers des endroits plus sûrs[76] pour vivre.

Selon l'analyse de la division sociale des villes dans le monde, l'espace urbain reflète en grande partie la structure sociale. La complexité des configurations socio-spatiales est un autre enseignement des recherches sur la division sociale. Contrairement à ce que nous apprennent peut-être un peu trop vite les modèles de l'écologie urbaine factorielle[77], en particulier, nous pensons que les modèles de l'analyse factorielle dissimulent une dimension cruciale qui est la prégnance

[73] Le terme "périphérie" ne signifie pas forcément "banlieue". En évoquant le contour de la ville et ses relations fonctionnelles avec le centre, il renvoie à une définition géométrique et plus mécanique de la ville. Malgré le fait que toute banlieue semble être une périphérie, elle n'est pas toujours en continuité de construction avec l'agglomération et peut développer des centralités secondaires qui pourraient concurrencer la ville-centre.
[74] La Lombardie est une région du nord de l'Italie. Son chef-lieu, Milan
[75] https://books.google.fr/books?id=PgYyethNM2IC&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_vpt_buy#v=onepage&q&f=false consulté le 14/03/2022
[76] https://www.franceculture.fr/emissions/les-idees-claires/les-banlieues-des-sas-non-des-ghettos consulté le : 14/03/2022
[77] L'écologie urbaine est un domaine de l'écologie qui s'attache à l'étude de la ville comme écosystème, c'est un concept qui rapproche les enjeux écologiques de la vie urbaine

d'une représentation de la ville qui s'inspire clairement du modèle culturel latin plus que tout autre modèle, en particulier d'inspiration anglo-saxonne. Cependant, cette représentation a créé une image du territoire qui renvoie à un modèle centre/périphérie, où le premier est valorisé et le second souffre d'un stigmate (De Almeida Vasconcelos, 2013).

La recherche menée par Pinçon et Pinçon-Charlot en 1991 sur les contours d'une géographie de la fortune en France démontre que le jeu engendré par les emboîtements d'échelle est fortement influencé par le modèle centre/périphérie, qui met l'accent sur le centre. La division socio-spatiale de l'espace urbain reflète brutalement cette réalité, démontrant que l'effet de concentration de la richesse est important, créant une géographie des beaux quartiers concentrée principalement dans les agglomérations (Arrondel & Laferrère, 1994).

Selon ces expressions, il est évident que la réussite sociale dépend principalement du placement résidentiel central, où se concentrent les différentes manifestations de pouvoir. S'éloigner de ce centre signifie se diriger vers les zones marginales qui composent la périphérie. Si ces marges représentent une position dans l'espace géographique, elles représentent également une position « à la (ou) en marge de » (Madoré, 2004b), dans un univers symbolique, conférant ainsi à ces marges un statut inférieur.

Nous pouvons même envisager que la force du schéma mental centre/périphérie a diminué. Malgré cela, les facteurs essentiels qui déterminent l'origine des représentations socio- spatiales des agglomérations, qui ont un impact significatif sur l'inscription des signes de richesse et de pouvoir au cœur des villes, sont des variables de la structure urbaine. Même si cette affirmation est quelque peu anachronique en raison de l'émergence de polarités secondaires qui contribuent à diffuser des fragments de cette urbanité aux marges, le centre-ville reste un puissant ferment d'urbanité dans ce modèle urbain d'inspiration latine (De Almeida Vasconcelos, 2013).

5.3 DIVISION DE LA VILLE LE MODELE ZONES URBAINES SENSIBLES

Tout -le raisonnement économique, la dynamique des comportements, les études de terrain, etc.- explique la multiplicité et la force des cercles vicieux dans lesquels l'exclusion de certaines catégories de population, inscrites dans la dimension spatiale, s'auto-alimente. Au lieu de résoudre les disparités, la localisation tend à les accroître. Le sentiment de ségrégation spatiale est alimenté par la situation économique et sociale difficile de certains quartiers des banlieues des grandes villes.

Par rapport aux Français, les Africains ont plus de difficulté à quitter les zones sensibles et ont quatre fois plus de probabilité de s'installer dans les quartiers les plus précarisés, ce qui suggère une forte discrimination ethnique. Pan Ké Shon (2009) explique, il n'est pas anodin

que la ségrégation se produise dans les quartiers où la pauvreté est la plus concentrée, donc l'utilisation du degré de précarité d'un quartier, approché par son taux de chômage, ajoute une dimension supplémentaire à la compréhension de la ségrégation.

La ségrégation est en fait le résultat du maintien des résidents les plus démunis dans un quartier et de l'arrivée de résidents défavorisés, ce qui réduit la composition sociale de ces quartiers. Il est à noter que la ségrégation « ethno-raciale » ne se limite pas à la ségrégation sociale et que l'origine ajoute bien une pénalisation supplémentaire dans la localisation du logement en dehors de leurs caractéristiques sociales, telles que leurs emplois et leurs revenus, qui sont plus souvent modestes. La ségrégation se produit dans les quartiers les plus défavorisés, les zones urbaines sensibles, la périphérie et les banlieues.

Selon les recherches sur le sujet, la situation est plus complexe. Eric Maurin, un économiste, a conclu qu'une ségrégation par le haut existe dans les voisinages de taille réduite[78]. Les Africains parcourent des quartiers sensibles de manière bipolaire. La plupart des résidents quittent les quartiers sensibles pour s'installer dans des quartiers moins précarisés, ce qui indique que le processus d'"intégration" résidentielle est insignifiant et marginal. Ensuite, ils se sont installés dans des quartiers plus mixtes, ce qui indique une "assimilation" résidentielle. Cependant, les Africains ont plus de difficulté à quitter les quartiers sensibles que les Français.

La ségrégation dans ce contexte impliquerait d'abord la gentrification de certains quartiers (Préteceille, 2006a). Rien ne stimule les catégories populaires plus que l'impact des prix de l'immobilier élevés et des constructions de logements sociaux à faible coût.

5.4 LA SEGREGATION URBAINE A L'ECHELLE DU QUARTIER

La géographie des quartiers est la première source de la ségrégation urbaine. En effet, l'altitude, le microclimat et la vue paysagère semblent être les principaux critères de choix d'implantation des ménages (Von Thünen, 2014, 2022). Les ménages les plus fortunés ont plus d'options d'implantation et accordent plus d'importance à la qualité du site. Dans une économie basée sur le marché, la répartition de l'espace urbain se fait par une sorte de redistribution, en commençant par les couches sociales les plus aisées qui ont la possibilité de choisir, jusqu'aux couches sociales les plus pauvres qui trouvent des opportunités d'achat ou d'obtenir un logement social. Par conséquent, la ségrégation sociale est reflétée et renforcée dans l'espace urbain.

Les logiques non économiques ont longtemps dicté la répartition de la population et des activités dans les villes. La distribution des terres était principalement dictée par la coutume,

[78] Un voisinage comporte en moyenne 17 salariés.

la religion ou le pouvoir politique, qui peuvent parfois favoriser une plus grande diversité sociale dans les mêmes quartiers ou dans les mêmes habitations.

Lorsque la propriété privée des terres et le droit de les séparer émergent, l'achat et la vente des terres entraîneront une spécialisation croissante des localisations en fonction de leur rentabilité relative. La ségrégation volontaire a gagné en popularité. En résumé, les marchés fonciers sont devenus un facteur structurant de l'espace urbain, ce qui a conduit à une ségrégation graduelle des zones de travail, de résidence et de loisir. Il semble qu'il existe plusieurs facteurs qui contribuent à cette tendance, en particulier ceux concernant l'offre et la demande. Les résidents peuvent être attirés par un sentiment de sécurité ou un nouveau mode de vie en raison de la demande. En internalisant des externalités dans ces développements hautement contrôlés, les constructeurs et les promoteurs ont trouvé une énorme rentabilité du côté de l'offre.

Il est crucial de comprendre la façon dont le prix du terrain est établi, également connu sous le nom de "rente foncière", et comment les activités sont organisées dans l'espace urbain en fonction des fluctuations de ce prix. Von Thünen a proposé le principe fondamental dans ses études sur la rente agricole (Von Thünen, 2014, 2022), qui est toujours applicable dans les sols urbains. Tout se passe de manière implicite, comme si chaque ménage comparait toutes les localisations possibles et évaluait le montant maximum qu'il est prêt à payer pour y vivre. Chaque lot est attribué au ménage qui a la plus grande enchère pour le lot en question.

En revanche, les groupes sociaux ont parfois recours à la ségrégation pour de renforcer leur identité fragiles ou ambiguës, comme dans le cas des groupes émergents à revenu ou des communautés d'immigrés en quête de d'approbation sociale. Dans une large mesure, le processus de suburbanisation d'après-guerre des villes peut être largement interprété comme un moyen de trier les groupes homogènes afin de renforcer la cohésion sociale pour renforcer l'identité sociale, comme il est le cas dans les villes américaines.

Sur Colombie, la *contribución* de *valorización* (une sorte de redevance de valorisation) a été imposée aux habitants d'un quartier informel de Bogotá situé au bord d'une nouvelle autoroute périphérique. Les responsables savaient que la charge était plus élevée que ce que la plupart des habitants pouvaient se permettre de payer et que de cette façon ils les incitent à "choisir" la relocalisation. En fixant des normes d'utilisation des terres que les pauvres ne pouvaient pas atteindre, le gouvernement les a quasiment déplacés vers les zones informelles et périphériques. Certains agents immobiliers évitent les minorités raciales et ethniques ou les personnes issues des classes sociales inférieures qui ne correspondent pas à leurs marchés cible, et de nombreux petits propriétaires s'appuient sur des réseaux informels pour trouver le type de locataires qu'ils préfèrent.

6. LES FORMES DE SEGREGATION SOCIALE

La ségrégation est un phénomène évolutif ou état de séparation des groupes ethniques ou sociaux à l'échelle infra-urbaine, urbaine, régionale ou nationale, qui peut entraîner la formation de zones ségréguées, de territoires hétérogènes et d'espaces-frontières dans les sciences sociales. Comme mentionné précédemment, la ségrégation peut également prendre la forme de ségrégation sexuelle, religieuse ou scolaire, mais elles restent spatialisées. La ségrégation peut être causée par des pratiques organisationnelles, des systèmes de communication spécialisés, des liens avec des variables non aléatoires et des interactions entre les choix individuels (Schelling, 1971). Les études urbaines examinent généralement la ségrégation entre divers groupes (socio-économiques, raciaux, ethniques), qui est définie comme le degré de séparation entre les groupes sociaux dans un espace urbain.

Il existe diverses formes de ségrégation, avec des conséquences très variées pour ceux qui y sont assujettis. Bien que l'émergence d'enclaves puisse être positive, il existe un consensus sur le fait que de vastes zones ségréguées, habitées presque exclusivement par des personnes issues de milieux défavorisés, entraînent des retentissements négatifs pour ces groupes. Le lien entre les effets néfastes et certains types de ségrégation, selon (Rasse, 2019), a conduit à l'élaboration de politiques de déségrégation[79] urbaine.

6.1 SEGREGATION RESIDENTIELLE

L'inégale répartition de l'habitat des populations dans l'espace urbain en fonction de leur catégorie sociale ou de leur origine est connue sous le nom de « ségrégation résidentielle » (Pan Ké Shon, 2009a). Même si la majorité des articles abordent d'autres formes de ségrégation, beaucoup abordent la question de la ségrégation résidentielle de manière classique. Cependant, ils le font à l'échelle locale et les recherches à ce sujet révèlent des contrastes sociaux importants au niveau des îlots urbains, des rues et même des immeubles dans les villes d'Europe du Sud.

Un autre article de Maloutas & Spyrellis traite de la ségrégation verticale à Athènes, qui est souvent considérée comme une caractéristique des villes méditerranéennes. Cette étude empirique solide est l'une des premières à être menées sur ce sujet et utilise des données quantitatives récentes, qui ont été souvent soulignées mais rarement mesurées par les scientifiques (Maloutas & Spyrellis, 2019). Il s'agit également de la première tentative de représenter la ségrégation verticale à l'échelle métropolitaine en combinant la ségrégation sociale et ethnique.

[79] La *déségrégation* est un processus visant à mettre fin à la ségrégation raciale ou sociale

La ségrégation verticale est présente à la fois au centre et à la périphérie, et elle se manifeste principalement dans les quartiers qui sont dominés par les classes moyennes supérieures, telles que les propriétaires et les locataires aux étages supérieurs et les classes moyennes inférieures. Les bâtiments semblent plus uniformes dans les quartiers du centre pauvres (et ethnicisés). Comme à Athènes, ce modèle de fabrique urbaine de l'expansion des années 1950- 1970 est similaire à celui de la construction familiale informelle de petits immeubles collectifs. Les étages supérieurs avec vue étaient réservés pour le propriétaire et ses proches, tandis que les étages inférieurs étaient mis en location pour payer le constructeur ou fournir un complément de revenus à la famille du propriétaire.

L'habitat dans le quartier ZEN de Palerme, également connu sous le nom de « Zona espansione Nord », est une forme de ségrégation résidentielle moins courante en Europe, qui comprend un grand ensemble d'habitat social planifié par les autorités publiques. Depuis les années 1950, l'Italie a adopté une politique de construction de grands ensembles de quartiers résidentiels à l'architecture fonctionnaliste, contrairement à l'image d'une Europe méditerranéenne dépourvue de logement social. Les quartiers du ZEN à Palerme, des Vêle à Naples et du Corviale à Rome en sont des exemples très médiatisés. Même si une grande partie de ce parc social est maintenant achetée par ses occupants, certains grands ensembles résidentiels sont devenus des quartiers de concentration de pauvreté fortement stigmatisés et marqués par la criminalité organisée (Picone & Schilleci, 2012), qui, avec un peu d'ethnicisation, ont des similitudes avec les cités des banlieues françaises.

Selon une enquête de terrain menée par Marco Picone, il y a des différences significatives à l'intérieur des quartiers entre les îlots de logements sociaux occupés illégalement et très dégradés et ceux occupés par des occupants "officiels". Selon l'enquête, les politiques de réhabilitation des quartiers, appelées « néolibérales », malgré leur efficacité pour améliorer le quotidien des résidents, ne tiennent pas compte de ces différences et se basent sur une vision unifiée d'un quartier à contrôler.

Bien qu'il s'agisse essentiellement de choix résidentiels, les motivations sont assez larges, évoluent dans le temps et dépendent de la zone géographique, communes ou microrégions (N. Semmoud, 2007). Les raisons de ces choix de logement sont variées, mais pas aléatoires, et tiennent à la rencontre entre les attentes des habitants et les réalités et caractéristiques du territoire : le cadre de vie, le prix, le positionnement géographique dans un espace aménagé, préservé dans son caractère naturel.

6.2 SEGREGATION SCOLAIRE

La propagation de l'éducation à l'ère moderne a conduit à l'allongement de la durée de l'apprentissage formel, à l'amélioration du niveau moyen d'éducation et à l'augmentation du taux de participation des classes sociales inférieures à tous les niveaux d'éducation (Armstrong & Moore, 2004) et, conduisent finalement, à une augmentation substantielle de la mobilité sociale. Cependant, l'accès à des qualifications éducatives de plus en plus exigeantes a toujours été inégal, les effets de cette diffusion ont été stratifiés, l'éducation est devenue le processus fondateur de la méritocratie inégale dans les sociétés modernes (Dubet, 2004 ; Duru-Bellat & Van Zanten, 2009).

La ségrégation scolaire est un processus qui divise les individus, qu'ils soient choisis ou subis, ce qui perturbe la composition des établissements. Jean-Paul Payet[80] a créé une nouvelle forme de ségrégation. En classe, la discrimination peut se manifester entre les élèves en fonction de divers critères, tels que la classe sociale, le niveau d'études ou l'origine ethnique (y compris l'origine géographique de la famille).

Au regard de l'offre scolaire au sens large (caractéristiques académiques, sociales et ethniques des élèves, profil des enseignants, options et filières), le lieu d'habitation dont découle la sectorisation est central. À partir de là, l'idée d'"écoles périphériques" est apparue, qui fait référence à une structure scolaire particulière en raison de son caractère public, de certains aspects de son fonctionnement interne et de son lien avec le centre. Analyser le fonctionnement de l'école de manière distanciée nécessite d'abord l'examen de l'interaction entre les dynamiques urbaines, scolaires et politiques à l'échelle locale (Van Zanten, 2012), ce qui est très difficile et parfois impossible.

Selon les recherches, les principes de division scolaire et les mécanismes dérogatoires sont des facteurs primaires et involontaires qui contribuent à la création d'une ségrégation scolaire. Jules Bodet montre dans l'exemple de la ville de Meurun en Seine-et-Marne une division spatiale et sociale entre les collèges du « Haut-Melun » et du « Bas-Melun », qui s'incarne dans la question des collèges. L'exemple du collège des Capucins dans le Haut-Melun est utilisé pour évoquer le problème des « collèges ghettos ». Situé à proximité de grandes villes et au sein d'un réseau d'éducation prioritaire, cet endroit abrite une forte densité de population, la plupart étant d'origine immigrée. Selon Bodet (2018), trois quarts de ses étudiants proviennent de catégories socio-professionnelles défavorisées. Ils proposent une méthode unique pour résoudre le lien entre la

[80] Jean-Paul Payet, sociologue de l'éducation, a mené de nombreuses enquêtes sur l'école en milieu disqualifié, dans différents contextes nationaux (Afrique du Sud, France, Suisse, Tunisie).

ségrégation scolaire et la ségrégation résidentielle, ainsi que la génération et la reproduction des inégalités socio-spatiales de scolarisation.

Qu'arrive-t-il aux deux extrémités de l'échelle sociale ? En ce qui concerne les personnes les plus favorisées, les méthodes éducatives sont considérées comme un "allant de soi" car leur statut social et leur intégration dans un nombre limité de quartiers et d'établissements leur permettent de s'approprier les espaces urbains et scolaires[81]. En revanche, pour de nombreuses raisons, ces obstacles semblent insurmontables pour ceux qui sont en difficulté. Afin d'inscrire son enfant dans une école de qualité, il est nécessaire que les parents possèdent une compréhension approfondie du placement de leur enfant, notamment en ce qui concerne le temps, l'argent, les informations, la familiarité avec le système, autant de ressources dont toutes les familles ne disposent pas de manière équitable. Le choix libre entre des agents inégaux aggrave les disparités existantes.

En fait, la ségrégation scolaire existe dans les établissements publics et privés. De plus, la ségrégation sociale et scolaire est présente dans ces établissements privés, cela est lié aux coûts de ces écoles, à la situation géographique des établissements privés et au choix d'entrée pour y accéder, ce qui ne permet pas à tous d'y accéder. La « démocratisation ségrégative » de l'école est une nouvelle notion proposée par Pierre Merle, en particulier pour ce qui concerne l'accès au baccalauréat. L'expression « ségrégative » fait référence à une forte inégalité des chances en fonction du rang, principalement en raison de l'origine sociale : les enfants de cadres ont beaucoup plus de chances que les enfants d'ouvriers d'obtenir un baccalauréat, ce qui suggère l'absence de « démocratisation qualitative ». Cependant, les différenciations d'emploi dans le système scolaire ont pu justifier l'idée que les familles choisissent l'établissement. Certains considèrent l'assouplissement de la carte scolaire comme une décision justifiée, voire « naturelle ». Cependant, cela a conduit à l'intensification et au renforcement de la « ségrégation scolaire ».

6.3 SEGREGATION SEXUEE

Au 18e siècle, la ségrégation sexuée, qui désigne une distinction de genre (fille ou garçon), est apparue. À cette période, les filles étaient presque complètement exclues de l'éducation. Selon Lelièvre (1985), les femmes n'ont pas besoin d'instruction ni d'éducation car leur rôle est de garder la maison et d'élever les enfants.

Au XIXe siècle, l'interdiction religieuse du « mélange des sexes » rendait encore plus difficile pour les filles d'aller à l'école. Ensuite, ces distinctions de sexe changeront. De plus, même à l'école, leurs cours diffèrent : les garçons sont enseignés des exercices militaires ou de force,

[81] Comme le montrent Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot dans Les beaux quartiers, Paris, Le Seuil, 1989.

tandis que les filles sont enseignées à coudre et tricoter (avec des aiguilles). Les femmes ne sont plus exclues de l'école, mais toutes les disciplines scolaires ne leur sont pas accessibles.

Actuellement, il n'y a plus de ségrégation sexuée. Les filles sont de plus en plus intégrées malgré le fait qu'elles soient toujours perçues comme moins intelligentes. L'enseignement mixte contribue à leur intégration. Les établissements d'enseignement offrent plus de spécialités « masculines » tandis que les bacs professionnels sont plus centrés sur les professions « féminines ».

6.4 SEGREGATION ETHNIQUE ET RACIALE

La façon dont les groupes raciaux et ethniques sont définis évolue au fil du temps, ce qui crée de sérieux problèmes de comparaison. En raison de sa forte connotation biologique, le terme « race » provoque généralement des réactions de rejet très vives en France. Cependant, il est considéré comme incontournable aux États-Unis et est largement utilisé par les particuliers et les chercheurs. La « race » est considérée comme une construction sociale plutôt qu'une réalité biologique (Iceland & Douzet, 2006).

Les études basées sur cette méthode sont davantage caractérisées par leur origine ethnique ou sociale et se sont développées depuis longtemps aux États-Unis (Clark, 1965), en évaluant l'évolution de la ségrégation dans les quartiers sensibles (ZUS) en fonction de ses deux dimensions de classe sociale, ou plus précisément de hiérarchie sociale et ethnique. Ils ont choisi le terme ethnique parce qu'il leur était plus facile à utiliser et parce qu'il était en opposition à la ségrégation de classe sociale. L'attribution d'une origine nationale ou ethnique à un groupe par la population dominante en fonction de caractéristiques physiques ou culturelles réelles ou imaginaires (R. Van Kempen & Şule Özüekren, 1998) est connue sous le nom d'ethnicité.

Cependant, la discrimination raciale comme problème social est apparue relativement rapidement. Jusqu'au milieu des années 1990, il n'y avait que des détails mineurs, qui étaient fréquemment négligés ou qui n'avaient pas été reconnus (De Rudder & Vourc'h, 2006). Dans les années 1980, des juristes, dont Danièle Lochak, ont initié des recherches sur ce sujet principalement axées sur l'emploi. Dès 1994, les médias ont commencé à se concentrer sur les discriminations « raciales » seulement en raison des difficultés d'accès au logement et à l'emploi.

En Amérique, les entreprises de tramways étaient opposées au concept de wagons séparés, car certains de ces wagons pouvaient être vides pendant les heures de pointe. Ainsi, les véhicules étaient ouverts à tous, avec une ligne invisible et fluctuante séparant les Noirs au fond des véhicules des Blancs devant. Souvent, des conflits surgissaient, obligeant le conducteur à intervenir en ordonnant aux passagers noirs de "Move back !" et "au fond !". Des personnalités

scientifiques et politiques confirmaient et légitimaient quotidiennement les préjugés racistes. Rares étaient les anthropologues[82],qui réfutaient la hiérarchie raciale.

Ces lynchages étaient particulièrement nombreux dans les régions à faible densité de population, aux moyens de communication limités et ciblant surtout les Noirs pauvres, les étrangers récemment installés ou de passage dans la région, renforçant le sentiment d'entraide et de solidarité raciale dans la population blanche et terrifiant la population noire. La ségrégation et la violence raciste au Sud ont entraîné le déplacement d'un certain nombre de Noirs vers les grandes villes industrielles du Nord, attirant ainsi 200 000 personnes entre 1890 et 1910. En 1910, il y avait 44 000 Noirs à Chicago, qui ont augmenté à 110 000 en 1920 et à 234 000 en 1930. Cependant, les dommages causés par le racisme étaient également désagréables dans les villes du Nord.

Bien que la ségrégation n'ait pas été imposée par la loi, elle existait quand même. Les Noirs résidaient dans des zones limitées et réservées, connues sous le nom de "*colored districts*" ou "quartiers de couleur", et étaient confrontés à des emplois modestes en concurrence avec les immigrés européens, ce qui entraînait des tensions et parfois des émeutes. Après un incident mineur, une foule furieuse a tué 39 Noirs à Saint-Louis en juillet 1917. Jusqu'aux années 1960, les grandes villes du nord des États-Unis ont été marquées par des émeutes raciales, qui ont souvent été causées par des préjugés racistes motivés par la pénurie de logement.

En Inde[83], les castes sont traditionnellement à l'origine des différences sociales, une idéologie où la notion de race n'est pas totalement absente. La discrimination (Intouchables) est justifiée par le système de castes, qui se manifeste notamment dans les zones urbaines et rurales. Les Brahmanes, dont le quartier est idéalement adjacent au temple, et les Intouchables, qui sont relégués dans des quartiers périphériques et excentrés, sont toujours séparés.

La majorité des immigrants proviennent de classes populaires, ce qui entraîne une ségrégation sociale due à la séparation ethnique. Les taux de ségrégation en fonction de l'origine ethnique sont plus importants que ceux en fonction de l'origine sociale ou du retard scolaire[84]. En retenant l'importance de la recherche sur la ségrégation, nous soutenons que les zones urbaines doivent recevoir plus d'attention en utilisant des mesures qui révèlent clairement la structure spatiale des groupements résidentiels basée sur des critères raciaux ou ethniques.

Néanmoins, la notion de ségrégation ethnique demeurait inacceptable. Les répercussions et les effets de la ségrégation ethnique peuvent inclure la concentration des

[82] Comme Franz Boas à l'université de Columbia au début du XXe siècle.
[83] (Gervais-Lambony, Landy, & Oldfield, 2003)
[84] (Brown & Chung, 2006)

populations d'origine différente (comme les immigrés) dans les banlieues et quartiers populaires, qui ont également un impact significatif sur certains établissements scolaires. Les différentes ségrégations scolaires mentionnées ci-dessus sont cumulatives et dépendantes. En exacerbant les situations de handicap et en engendrant un accès restreint aux biens scolaires, qui se mesurent traditionnellement par l'accès aux diplômes, aux orientations et à la réussite scolaire, la ségrégation raciale vient aggraver et creuser les inégalités scolaires. Georges Felouzis démontre que les collèges les plus ségrégés d'un point de vue ethnique le sont également socialement et scolairement.

7. DISPARITES SPATIALES ET SEGREGATION

La ségrégation est un état de division sociale de la ville et non un processus. La question de savoir quand et pourquoi une ségrégation urbaine peut être considérée comme injuste implique de réfléchir à la production territoriale, à l'injustice et aux disparités entre les quartiers où il y a une forte concentration de pauvreté (Lehman-Frisch, 2009). La théorie du *spatial mis match* a été élaborée par John Kain en 1968. Il démontre que la dégradation de ces quartiers ségrégués et le fort taux élevé de chômage qui les touche sont liés aux transformations de l'économie urbaine.

En somme, les résidents des quartiers défavorisés ne peuvent plus postuler pour des postes qui dépassent leurs compétences et qui sont géographiquement éloignés de leur domicile. Leur difficulté d'accéder à un emploi (Wilson, 1987a, 2012) est encore aggravée par leur isolement social. Alors que les catégories sociales moyennes et supérieures ont réussi à quitter le ghetto[85],les habitants les plus défavorisés n'ont plus accès aux réseaux sociaux qui leur permettraient de s'intégrer sur le marché du travail. Les habitants des quartiers pauvres sont confrontés au chômage en raison de leur isolement socio-spatial, ce qui constitue une véritable injustice spatiale.

En France, la ségrégation est considérée comme une question de catégories socio-professionnelles plutôt que d'ethnie, contrairement aux États-Unis (Fol, 2005). Une autre différence est que le *spatial mis match* ne prend pas la forme d'une opposition entre la ville et le centre ou la périphérie, car la géographie de la pauvreté est en réalité beaucoup plus complexe (Berger & Beaucire, 2002 ; Wenglenski, 2003). Par conséquent, ces recherches mettent l'accent sur les inégalités sociales importantes liées à ce facteur spatial d'accès à l'emploi.

Les chercheurs pensent que la « tyrannie des petites décisions » est la source des logiques de ségrégation spatiale. L'évitement de lieux et de personnes socialement ou

[85] Lieu où une minorité vit séparée du reste de la société. Quartiers défavorisés, milieu renfermé sur lui-même, condition marginale dans laquelle vit une population ou un groupe

ethniquement dévalorisées, la recherche d'un entre-soi qui préserve le capital scolaire et immobilier, l'évitement des jeunes aux comportements anxiogènes et à la stigmatisation du quartier (Wacquant, 2006), l'évitement de l'insécurité, du manque de commodités et d'équipements. Cependant, ces raisonnements ne sont pas limités aux individus. Ils sont également tributaires des décisions institutionnelles qui permettent ou entravent l'accès au parc de logements sociaux, ainsi que de sa dissémination à travers le pays.

Dans les quartiers pauvres ségrégués, le droit à l'éducation n'est pas le seul à être mis en question. « Le droit à la citoyenneté sociale est plus large, c'est-à-dire l'accès aux ressources et services qui répondent aux besoins de première nécessité » *(Van Kempen, 2002)*, des besoins de base, qui y est beaucoup plus limité. Il est évident que les services privés sont peu utilisés en raison de la faible solvabilité des ménages. En ce qui concerne les services publics, leur présence varie considérablement selon les pays : faible dans les ghettos américains, mais il est encore considérable dans les cités françaises.

La concentration de la pauvreté dans des quartiers défavorisés entraîne une détérioration des services publics, entraînant un encombrement (E. Van Kempen, 2002). L'encombrement se produit lorsqu'un trop grand nombre de personnes ayant les mêmes besoins utilisent les mêmes services publics avec un financement limité. Ainsi, la qualité de ces biens et services diminue (E. Van Kempen, 2002). Les résidents de ces quartiers sont confrontés à de longues files d'attente, à des procédures interminables et répétées, ainsi qu'à un personnel surchargé qui ne peut pas toujours répondre aux cas individuels. En particulier, les difficultés d'accès aux infrastructures de transport, de soins (Lehman-Frisch, 2009) et d'éducation témoignent d'une inégalité profonde au détriment des habitants des quartiers pauvres.

8. MESURER LA SEGREGATION

Pourquoi faire attention à la mesure de la ségrégation ? Il est important de souligner que la ségrégation est un phénomène légal depuis longtemps dans certaines régions (comme en Amérique et en Europe du Sud), découlant d'une volonté politique d'isoler les Noirs, ainsi que les Indiens, les Chinois, les Japonais, les Juifs, ainsi que les immigrés et les pauvres, selon les périodes. La mesure de la ségrégation permet de mesurer non seulement les grandes avancées réalisées depuis les années 1960, mais également les formes persistantes de la ségrégation, qui sont l'héritage de décennies de traitement inégalitaire d'une partie de la population, dont les effets sont toujours présents. Le premier aspect est crucial car il renforce les représentations des habitants, en particulier ceux qui sont vulnérables et défavorisés, et affecte leur relation complexe aux villes et à l'espace urbain.

Au début des années 1990, lors d'un débat national sur le multiculturalisme (Iceland & Douzet, 2006), la mesure de la ségrégation et de son héritage historique ont influencé directement les représentations de la population et ont suscité de nombreuses revendications pour la réparation d'injustices passées. Voici un ensemble d'indicateurs utilisés pour mesurer la ségrégation.

8.1 DIMENSIONS ET INDICATEURS DE LA SEGREGATION

Selon Tovar (2008), il existe deux façons principales d'aborder la ségrégation dans l'économie urbaine. La première vision, qui utilise un style descriptif, examine la répartition inégale des groupes sociaux ou ethniques dans l'espace. L'articulation d'un ensemble de processus qui conduisent à une différenciation sociale et économique du territoire dans des zones suburbaines homogènes est considérée dans la deuxième vision comme étant multidimensionnelle et cumulative. Pour comprendre le système complexe de la ségrégation, la seconde méthode utilise le concept de multidimensionnalité.

Ainsi, Kain (1992) se concentre sur trois éléments clés de la ségrégation aux États-Unis : le logement, l'emploi et les revenus des Noirs. En d'autres termes, la hiérarchie spatiale est similaire à la hiérarchie sociale. Cependant, des recherches sur le contexte socio-morphologique de production, le croisement entre le statut socio-professionnel des ménages, à la base du profil socio-spatial, la structure de l'habitat et la situation géographique au sein de la ville ou de l'agglomération doivent compléter la définition du statut socio-spatial de chaque quartier. Comme tout filtre, il était basé sur une série de décisions, y compris la prise en compte de l'habitat comme facteur discriminant sur le statut socio-spatial. La fluctuation des prix de l'immobilier reflète à la fois les critères objectifs liés au logement, dont les plus importants sont la qualité de l'environnement immédiat, ainsi que les facteurs subjectifs qui définissent l'image sociale du logement, ce qui renvoie à sa qualité discrète et finalement au processus d'appropriation du lieu de vie par les ménages.

La mesure des caractéristiques et des tendances de la ségrégation a été limitée par le recours à des mesures de ségrégation qui ne tiennent pas compte de la configuration spatiale des distributions de population. Selon Douglas S. Massey et Nancy A. Denton (en), il y a 5 dimensions

de la ségrégation : ***l'égalité*** [86], ***l'exposition***[87], ***la concentration***[88], ***le regroupement ou l'agrégation spatiale*** [89] et ***la centralisation***. Pour les quantifier, il existe plusieurs indices ; ***l'indice de ségrégation*** et ***l'indice de dissimilarité*** [90] permettent de quantifier l'égalité. ***L'indice d'isolation*** permet de quantifier l'exposition.

Les indices de ségrégation sont des outils pour évaluer la ségrégation spatiale d'une population composée de plusieurs classes ou groupes[91]. Ils sont utilisés dans un large éventail de domaines, notamment l'économie, la sociologie, la biologie, l'écologie, etc.

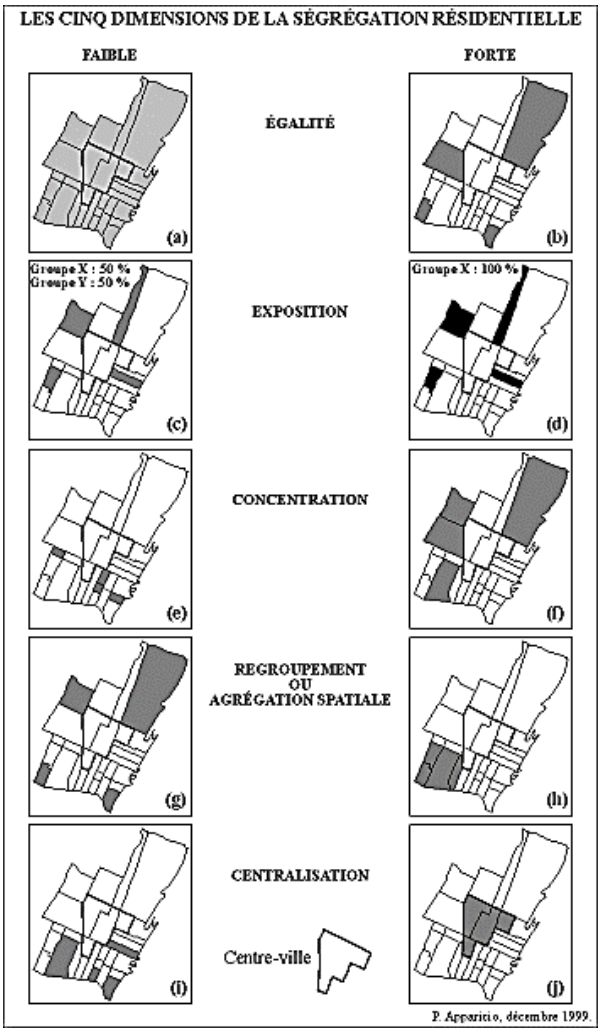


Figure 5: Les cinq dimensions de la ségrégation

Source : Philippe Apparicio, 2000

Par exemple, aux États-Unis, les indices de ségrégation résidentielle sont souvent basés sur les définitions officielles des groupes raciaux et ethniques créées par le gouvernement, car les données utilisées proviennent d'un recensement décennal du gouvernement. Le recensement donne des détails géographiques sur les échantillons. Les mesures d'isolement courantes peuvent être calculées en fonction de la population (à l'échelle de la résidence). Désormais, chacun est libre de classer les personnes selon ses propres préférences, ce qui permet

[86] La distribution d'un ou plusieurs groupes de population à travers les unités spatiales de la zone d'étude est appelée égalité. Les indices d'égalité évaluent la surreprésentation ou la sous-représentation d'un groupe dans les unités spatiales : plus un groupe de population est ségrégué, plus il est inégalement réparti dans ces unités spatiales. Les indices ont généralement une valeur comprise entre 0 et 1 et indiquent la proportion du groupe qui devrait se déplacer pour obtenir une distribution parfaite.

[87] L'exposition est la possibilité d'interactions entre les membres d'une même catégorie ou entre les membres de deux catégories différentes, c'est le degré de contact des populations entre elles ou avec d'autres groupes. Bell (1954) a proposé des indices d'exposition.

[88] La concentration est le terme utilisé pour décrire l'espace (la superficie) occupé par une catégorie. Plus un groupe est concentré sur une zone plus restreinte du territoire étudié. C'est le lieu où un groupe se trouve.

[89] Le nombre d'unités spatiales contiguës occupées par un groupe est appelé agrégation spatiale, tandis que la centralisation est la distance d'un groupe au centre (plus il est proche du centre plus il est centralisé). Ces indices sont utilisés pour évaluer la proximité de la catégorie de population au centre de l'aire étudiée. Un groupe est plus centralisé et ségrégué lorsqu'il se trouve près du centre-ville.

[90] L'indice de dissimilarité, proposé par Duncan et Duncan en 1955, a gagné en popularité dans les recherches sur la ségrégation résidentielle et scolaire. Cet indice mesure la division spatiale de deux groupes en comparant leurs distributions à travers les unités spatiales. Il va de zéro (parfaite similitude) à un.

[91] https://oasis.irstea.fr/wp-content/uploads/2014/06/RFunctions1.html

à chacun de faire son choix. Ainsi, l'identité est définie selon des normes gouvernementales qui changent avec la composition de la population et les besoins des groupes. Depuis 2000, il est possible de déclarer l'appartenance à plusieurs races plutôt qu'à une seule, ce qui rend le travail des chercheurs plus difficile en raison de la multiplicité des catégories et sous-catégories, dont la plupart n'existaient qu'il y a quelques décennies (Iceland & Douzet, 2006).

8.2 ZONES GEOGRAPHIQUES

La répartition de différentes catégories de population dans des zones géographiques qui composent un plus grand ensemble est appelée ségrégation. Par conséquent, afin de mesurer la ségrégation, il est nécessaire de déterminer l'aire géographique choisie ainsi que les sous-ensembles qui la composent. La « zone métropolitaine » est généralement considérée comme une grande unité géographique, avec au moins 50 000 habitants aux États-Unis, ce qui est considéré comme une estimation raisonnable du marché du logement[92]. La "zone de recensement", un concept élaboré à l'origine pour représenter le quartier, est la plus petite unité communément choisie. Les "zones de recensement" ont généralement une population comprise entre 1 500 et 8 000 personnes et ont une taille moyenne de 4 000 personnes. Les chercheurs ont utilisé des unités plus petites, comme des "blocs" ou des "blocs de groupes"[93]. Cependant, plus les unités sont réduites, plus elles sont racialement homogènes, ce qui signifie que l'utilisation de ces unités tend à produire des scores de ségrégation plus élevés.

[92] Le marché du logement est basé sur l'idée qu'une personne (ou une famille) qui travaille dans une certaine zone pourrait choisir de vivre dans n'importe quelle communauté dans ce même marché du logement.
[93] Aux États-Unis, les blocks sont des pâtés de maisons et/ou des immeubles ; les groupes de blocks sont des groupes de pâtés de maisons et/ou d'immeubles (Iceland & Douzet, 2006).

CONCLUSION DU CHAPITRE

Les lois d'apartheid en Afrique du Sud sont un cas extrême de ségrégation spatiale à grande échelle. D'autres cas, ont reçu moins d'attention internationale, comme la destruction brésilienne des favelas dans les années 1960 et le déplacement des habitants pauvres vers d'autres lieux de ségrégation. Sur une échelle plus petite, à Santiago du Chili, entre 1979 et 1985 1979 et 1985, plus de 2 000 familles à faibles revenus ont été expulsées des quartiers résidentiels, dont l'objectif déclaré est de créer des quartiers uniformes par groupe socio-économique. Alors que les expulsions sont des mécanismes clairs pour créer une ségrégation spatiale urbaine, des mécanismes plus subtils ont également été utilisés pour créer ou imposer une ségrégation spatiale.

La combinaison de la ségrégation résidentielle par classe et par groupe racial ou ethnique et de la répartition spatiale inégale des écoles de qualité donne lieu à des zones et des enclaves pauvres dans les centres-villes, où les enfants fréquentent des écoles de qualité inférieure, ce qui limite leurs chances dans la vie. D'autres services, tels que l'accès aux transports, aux soins de santé et aux logements, varient également dans l'espace, tout comme des facteurs mesurables tels que la qualité de vie et les infrastructures des quartiers.

Dans d'autres pays, la ségrégation spatiale des pauvres se produit souvent dans les quartiers informels. Ces zones étaient autrefois considérées comme des anomalies, mais les spécialistes considèrent de plus en plus l'informalité comme une conséquence du fonctionnement normal des marchés fonciers et immobiliers, plutôt qu'une dualité entre économie formelle et économie informelle. Dans cette optique, les activités illégales, irrégulières, informelles ou clandestines d'accès et d'occupation des terrains urbains sont le moyen par lequel le marché fournit des logements aux pauvres. Néanmoins, ces arrangements ne sont pas toujours "choisis" en raison de leur faible prix ou de leur commodité relative, mais plutôt parce qu'ils font partie d'un ensemble extrêmement limité de choix disponibles pour les pauvres.

Certains effets négatifs de la ségrégation des pauvres à grande échelle (c'est-à-dire leur regroupement à la périphérie des villes) pourraient disparaître dans ce nouveau paysage urbain plus diversifié. Les études empiriques récentes menées à Santiago maintiennent cette thèse. Les causes de la ségrégation spatiale comprennent des facteurs socioculturels, institutionnels et économiques. Les aspects centraux à prendre en compte sont le rôle de l'État, à travers les réglementations urbaines et la politique du logement, et le rôle du marché foncier dans l'organisation urbaine.

La recherche sur la ségrégation a révélé des limites et demeure incertaine. Les centres de commandement de la mondialisation ont encore produit de nombreuses théories sur la ségrégation contemporaine dans le monde entier. Cependant, dans les villes moyennes,

caractérisées par une mixité sociale, une mobilité et un turnover des populations moins intenses, la ségrégation peut être très intense. Cependant, les comparaisons ne sont pas impossibles, comme l'ont démontré des approches récentes, même si la diversité des systèmes statistiques nationaux, des classifications ethniques et socio-professionnelles et des maillages territoriaux rendent les comparaisons compliquées.

La dernière limite est de nature méthodologique également. La plupart des recherches sont menées à l'aide d'approches qualitatives qui se concentrent sur des quartiers ou des espaces spécifiques d'une ville qui présentent des cas typiques de ségrégation (la cité d'habitat social, le camp de Roms, le quartier gentrifié, la citadelle élitaire...). Ces méthodes sont certainement essentielles pour comprendre les processus de ségrégation, mais elles ont l'inconvénient de dissimuler les dynamiques de ségrégation des quartiers plus "standard". Surtout, elles ne permettent pas de mesurer la ségrégation et ne donnent pas une image à l'échelle de l'aire urbaine, qui peut augmenter dans certains quartiers ou pour une catégorie sociale tout en diminuant dans d'autres quartiers et groupes sociaux.

En guise de conclusion, quatre questions méritent discussion. La première est un retour sur les formes prises par la division sociale, dans la mesure où celles-ci interrogent les concepts de ségrégation, de discrimination et d'inégalité, et des études portées sur la ségrégation dans le monde. La seconde est une interrogation sur les différents modèles de ségrégations (quartiers centraux/banlieue, Centre/périphérie et quartiers planifiés/quartiers spontanés), qui semble être un traitement à la marge de la dualisation socio-spatiale. La troisième, se concentre sur les différentes méthodes et indicateurs pour calculer et mesurer la ségrégation socio-spatiale. Enfin, nous aimerions faire appel à une mise à jour sur ce que l'on appelle communément la question de la ségrégation socio-spatiale.

La ségrégation conduit à des difficultés d'emploi accrues en raison de la stigmatisation communautaire et du l'éloignement du logement des zones d'emploi. Elle affaiblit la cohésion sociale à travers les économies souterraines, engendre des maux sociaux, la criminalité, la violence et les délinquances. En plus de ces effets sociaux et personnels négatifs, il convient d'augmenter la détresse psychologique personnelle, notamment la perte d'estime de soi, dont l'importance est bien connue dans les conduites à risque et suicidaires de la dépression, de la stigmatisation et de l'isolement.

CHAPITRE 3 : INFORMALITE ET PAUVRETE

INTRODUCTION DU CHAPITRE

La plupart des zones urbaines de la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord ont connu des taux de croissance sans précédent au cours des dernières décennies (Mohamed, Ubarevičienė, & van Ham, 2022). Avec l'urbanisation rapide des pays en voie de développement, on estime que plus des deux tiers de la population mondiale viennent dans des zones urbaines, d'ici 2050 (Mohamed et al., 2022 ; Nations, 2014 ; Talukder et al., 2015). Le problème des quartiers informels dans les pays en développement est qu'ils sont souvent dangereux (en raison de conditions environnementales dangereuses ou de la violence de la rue) ou que les résidents se trouvent isolés, et ne peuvent pas trouver des bons emplois, des transports en commun et d'autres services. Nous devons améliorer notre compréhension des problèmes sociaux dans ces zones ségréguées afin de concevoir et de mettre en œuvre de manière adéquate des réponses appropriées qui sont nécessairement multidimensionnelles.

La principale réalisation de la conférence Habitat II organisée à Istanbul en 1996 a consisté à rassembler diverses organisations et groupes d'intérêts, à fonder des associations urbaines et à soutenir la croissance de la mobilisation des résidents des bidonvilles et leur formation en réseaux (Cohen, 2004). Des programmes de lutte contre les installations informelles ont été créés par les Nations unies et la Banque mondiale, tels que "Cities Alliance" en 1999, les "Objectifs du millénaire pour le développement" en 2000, le programme "Villes sans bidonvilles" ou encore des plans d'action pour améliorer les conditions de vie de 100 millions d'habitants des taudis en 2020 et réduire à moitié en 2015 le nombre d'habitants n'ayant pas accès à l'eau potable.

La question de l'occupation anarchique et informelle des zones rurales se pose ainsi. La plupart des grandes villes ont une configuration spatiale double, avec un centre urbain qui abrite les principales infrastructures publiques et privées, ainsi que des quartiers résidentiels riches aux alentours, et une périphérie qui s'étend horizontalement, avec des habitations dispersées pour les classes modestes. Pour comprendre le processus de fabrication des villes, il est particulièrement fascinant de prendre en compte cette configuration spatiale.

En effet, bien que la plupart des villes aient des plans d'urbanisme et d'aménagement depuis l'indépendance, leur mise en œuvre est insuffisante car des dysfonctionnements sont observés dans l'espace vécu. Les documents d'urbanisme actuels sont utilisés dans diverses politiques urbaines, ce qui fait référence à la dimension formelle de la planification urbaine. Si des lois régissent l'occupation des espaces, une analyse objective de la réalité permet de comprendre que les habitants, en particulier les plus pauvres, jouent un rôle important dans la construction et la fabrication des villes, notamment à travers des pratiques informelles.

Dans ce chapitre, on essayera d’affronter ces problèmes dans un premier temps, en indiquant, dans ses grandes lignes, une approche de l’étude de cette complexité, en partant des travaux actuels de morphologie urbaine et de leurs limites. On abordera, dans un second temps, une autre question sur les installations et des tissus informels, à travers l’origine et l’évolution de ces formes urbaines, leurs causes, les mutations que connait l’espace urbain, en interrogeant les modalités générales et cherchant les articulations entre les formes urbaines, la pauvreté, délinquances et la ségrégation.

Le chapitre examinera d'abord les éléments clés de l'affirmation selon laquelle les effets de quartier opérant dans les zones défavorisées peuvent être une source d'exclusion sociale, à travers des recherches et des théories traitant des sujets sur la ségrégation mais surtout sur les établissements informels. Nous situons cette discussion dans un contexte plus large d'influences du marché du travail et du système de logement qui ont créé des concentrations de pauvreté distinctes dans l'espace. Les principales propositions concernant les effets de quartiers sont ensuite examinées ; certaines d'entre elles concernent les conditions d'existence de ces effets, d'autres les mécanismes par lesquels ils se manifestent.

L'approche des effets de quartier suggère que les personnes défavorisées qui vivent dans des zones défavorisées peuvent voir leurs chances de vie réduites par rapport à leurs homologues vivant dans des quartiers socialement mixtes. En effet, la dynamique sociale des zones défavorisées peut favoriser le repli sur soi, la stigmatisation, la faiblesse du capital social et l'acceptation de normes sociales non conventionnelles, comme on va le voir dans le chapitre.

1. L'INFORMALITE, CONCEPTS ET TYPOLOGIE

1.1 LES BIDONVILLES

Les premières mentions de « Bidonville » en tant que nom de lieu ont été faites dans le monde francophone dans deux articles datant des années 1930 : l'un dans la revue "L'Exportateur français" au Maroc en octobre 1930, et l'autre en Tunisie dans le journal La Voix du Tunisien en novembre 1931[94]. La première mention de Bidonville en termes de représentation visuelle est sur une carte postale de Casablanca datant de 1932. L'usage populaire de « bidonville » n'a été adopté en France que dans les années 1950, et par la suite attesté dans les dictionnaires en 1960.

Historiquement, la sémantique utilisée pour décrire l'habitat insalubre dans les zones urbaines a commencé à se développer dans les pays anglophones au XIXe siècle. Le terme "slum", qui est à l'origine un terme d'argot britannique pour le quartier déshérité de l'East End de Londres (Royaume-Uni), signifiait littéralement "chambre" et faisait référence à la médiocrité des habitations. Sa signification an évolué au fil du temps pour désigner l'ensemble d'une zone informelle où réside une population aux conditions de vie précaires et misérables[95].

Au début des années 2000, ONU-Habitat a proposé une définition des « bidonvilles », qui a été adoptée officiellement au sommet des Nations unies de 2002[96]. D'après ONU-Habitat, « *un ménage habitant un bidonville est un groupe de personnes vivant sous le même toit dépourvu d'un ou de plusieurs des éléments suivants : accès à un approvisionnement en eau amélioré, à un système d'assainissement amélioré, à une surface habitable suffisante, à un logement permanent et durable* » (O. Habitat, 2011).

Au départ, le terme "bidonville" était utilisé pour décrire les habitations construites en bidons par les migrants venant des zones rurales vers les villes du Maroc. Comme son équivalent anglais, le Slum, utilisé par les organisations internationales, le terme implique une souffrance considérable. Cependant, il dissimule une réalité très variée. Les zones construites à partir de matériaux recyclés créent fréquemment des zones compactes avec des maisons construites en dur qui progressent progressivement dans la reconnaissance et la viabilisation, avec une gradation complète des formes intermédiaires.

[94] Selon J. Marc dans son article intitulé "L'œuvre française au Maroc : Casablanca la nouvelle" publié dans L'Exportateur français le 9 octobre 1930, et un article du Dr Materi datant du 6 novembre 1931, qui a été cité dans l'ouvrage de C. Liauzu intitulé "Histoire de l'anticolonialisme en France du XVIe siècle à nos jours" publié chez Armand Colin en 2007.

[95] Définition du terme "Slum" in Online Etymology Dictionary, Douglas Harper.

[96] Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg.

Cette définition se concentre uniquement sur les aspects physiques et spatiaux des quartiers. Ces quartiers peuvent difficilement être définis de manière positive, mais par défaut, ils peuvent être caractérisés en fonction de leurs défauts. Elle ne prend pas en compte les dynamiques de leur émergence et de leur transformation, ni les liens complexes qu'ils entretiennent avec les politiques publiques et la ville dite « formelle ».

1.2 HABITAT PRECAIRE OU HABITAT INFORMEL

Il s'agit d'un phénomène mondial. En effet, face à la croissance démographique et à la surpopulation urbaine provoquées par d'innombrables vagues d'immigration, des milliers de personnes se sont installées et organisées dans des campements de manière durable pour "habiter" et "faire ville". Ce phénomène existe dans les métropoles sud-américaines et dans les pays en pleine croissance urbaine mais ne demeure qu'un phénomène marginal dans les métropoles d'Europe du Nord et des Etats-Unis.

D'après l'ONU, sur trois milliards de personnes habitant en ville aujourd'hui dans le monde, un milliard habite dans des quartiers défavorisés sous le seuil de pauvreté. D'ici 2030, la pauvreté urbaine devrait augmenter de 2 milliards (sur une population de 5 milliards vivant dans les villes). De ce fait, les sans-abris construisent des maisons par nécessité vitale. Cela entraînera à la croissance anarchique des quartiers composés de maisons fragiles, surpeuplées et non reliées aux réseaux d'eau et d'assainissement, et à l'étalement progressif des mégapoles au détriment des zones rurales.

Les établissements informels sont des quartiers ou des zones urbaines qui se développent et fonctionnent sans le contrôle officiel de l'État. Ils coexistent mais ne sont pas synonymes des établissements de "squatters" et des "bidonvilles » (Dovey & King, 2011). Ces quartiers sont considérés du point de vue législatif comme informels, parce qu'ils s'inscrivent hors des plans urbains. Leur statut illégal exacerbe la fragilité de ces habitats, qui peuvent être facilement expulsés et détruits pour des raisons de non-conformité. Cette dernière est justifiée du fait de l'insalubrité de ces quartiers informels, par le non accès à l'eau potable et la non gestion du ramassage des ordures ménagères.

Actuellement, l'ensemble des quartiers spontanés n'est pas uniquement construit en matériaux temporaires mais avec d'autres types de matériaux comme le béton, le ciment et la brique. Par conséquent, le terme de bidonville s'applique uniquement au statut initial du processus d'auto-construction. L'auto-construction décrit le moment où ces quartiers spontanés s'établissent en réponse au seul besoin naturel de se loger. Nous parlons alors de quartiers informels.

En géographie, les termes "quartier informel" ou "quartiers d'habitat informel"[97] , sont couramment utilisés pour souligner l'installation des résidents en dehors d'un cadre juridique formalisé (appelé informalité), ou encore "quartier d'habitat spontané" pour souligner la construction autonome sans plan préalable. Martin Luther Djatcheu (2018) préfère l'expression plus large "habitat précaire Les termes pour désigner ces quartiers dans différentes langues sont innombrables et ils peuvent désigner des réalités très différentes en fonction des situations urbaines locales.

Quel que soit leur nom, ces quartiers partagent les propriétés des habitations précaires, parfois fabriquées à partir de matériaux de récupération, situées dans des zones non desservies et dont les résidents n'ont pas de titre de propriété. Il s'agit d'une occupation illégale de terrains dans des zones urbaines ou périurbaines considérées comme inutilisables, dangereuses, plus ou moins insalubres (fortes pentes, zone inondable et lagunes, décharge, etc.) et qui ne sont pas occupées. Des constructions illégales nées d'initiatives individuelles qui se développent jusqu'à former des quartiers entiers.

Il s'agit de bâtiments à vocation résidentielle principalement, construits dans l'urgence et par manque (financier, foncier) par une population généralement pauvre. Poussés par l'exode rural, attirés par les grandes villes mais incapable de s'y loger décemment. Ces quartiers sont liés aux migrations rurales. Pendant une période de croissance économique rapide, les établissements informels sont devenus synonymes de forte croissance urbaine basée sur une main-d'œuvre nombreuse et peu rémunérée. Actuellement, ces signes témoignent de la crise du logement et de la difficulté d'intégration des groupes sociaux les plus démunis dans la ville.

Les quartiers informels sont la norme dans certaines villes, ou du moins une forme de norme, et leurs résidents ont pu consolider leur statut socio-économique au fil des générations. Lorsqu'un quartier a été construit par ses propres citoyens sans être détruit par les autorités supérieures, il est courant qu'il soit légalisé, connecté aux réseaux et finalement intégré dans le tissu urbain. Auparavant, de nombreux quartiers patrimoniaux dans les périphéries historiques des vieilles villes européennes étaient des zones d'habitat spontané.

1.3 QUARTIERS INFORMELS OU QUARTIERS SPONTANES

Le terme quartiers informels est utilisé principalement en Afrique du Nord francophone, désignant les quartiers les plus pauvres, des zones urbaines non planifiées en

[97] http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/bidonville.

croissance rapide, dont beaucoup sont démunies d'eau courante et d'égouts[98]. Habités principalement par des squatters sans emploi. Leur nom vient de l'utilisation de bidon, de matériaux de récupération, comme matériau de construction, composés des habitations similaires. On peut citer les bastis (ou bustis) de villes indiennes comme Kolkata, les favelas de Rio de Janeiro et de São Paulo au Brésil, et les barriadas de Lima au Pérou. Nombreux d'entre eux se sont "endurcis", "emmurés", mais conservent toujours leur caractère de bidonville. Le bidonville est en réalité une zone d'habitation informelle, c'est-à-dire une zone d'habitation spontanée qui émerge hors de l'influence de l'État. Dans ce territoire, il n'y a pas de services urbains financés par l'État, tels que l'approvisionnement en eau, l'éclairage public et l'évacuation des eaux usées.

« L'habitat spontané » montre le plus souvent l'absence de contraintes étatiques, et semble perpétuer l'idée d'une urbanisation anarchique se déployant en dehors de toute logique et de règles. De cette manière, nous considérons cette urbanisation comme le fruit d'une réflexion, même si elle s'exprime en dehors de toute planification étatique (Luther & Kamgain, 2018). Les bidonvilles se limitent généralement à la précarité architecturale de l'habitat. L'habitat précaire que nous étudions va au-delà de la précarité architecturale. En effet, dans les quartiers à habitat informel en général, il existe des maisons de moyen voire de haut standing. Leur précarité n'est donc pas architecturale, mais juridique dans la mesure où elles sont construites en marge de la légalité.

En prenant l'exemple de la nouvelle ambassade américaine située dans le quartier Bastos à Yaoundé, des classes sociales riches ont violé les normes d'urbanisme et se sont installées dans les marécages de la vallée située à proximité dès le début des années 2000. Certains ministres, députés, généraux, cadres supérieurs de l'administration publique, hommes d'affaires, etc., se croyant au-dessus de la loi et fascinés par le quartier chic de Bastos, ont construit des maisons à tout prix. Les bâtiments en question comprennent des villas, des « châteaux », des châtelets, des duplex, des pavillons, qui sont actuellement en cours de construction ou qui ont déjà été achevés. Ainsi, la précarité de leur environnement n'est pas architecturale, mais plutôt juridique.

[98] Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "bidonville". Encyclopedia Britannica, Invalid Date, https://www.britannica.com/topic/bidonville. Accessed 10 December 2022.

2. L'URBANISATION INFORMELLE UN ENJEU MONDIAL

L'urbanisation est l'un des défis majeurs du 21e siècle, 68 % de la population mondiale susceptible de vivre dans des zones urbaines d'ici 2050[99]. Le phénomène de *bidonvillisation* [100] touche tous les continents, des plus développés comme l'Europe à ceux en voie de développement comme l'Afrique ou l'Asie, et en augmentation continue (UN-Habitat, 2004). Les quartiers informels constituent une partie importante du paysage urbain mondial, tout en s'avérant être une alternative de logement pour les pauvres, ils constituent des défis majeurs aux autorités (Habitat III, 2015 ; Marutlulle, 2017). Les quartiers informels abritent plus de la moitié des citadins urbains pauvres dans les pays en développement, environ 61,7 % de la population urbaine dans les villes africaines (U. Habitat, 2013). Malgré la prolifération des établissements informels dans le monde, ONU-Habitat reconnaît que le phénomène n'est pas suffisamment pris en compte.

Ces zones sont considérées comme illégales et risquées, mais les autorités les ignorent fréquemment et les détruisent violemment. Les discours favorisant la réhabilitation in situ ont remplacé les politiques répressives dans le débat international depuis le début des années 2000 (Priti Parikh, Bisaga, Loggia, Georgiadou, & Ojo-Aromokudu, 2020). Les quartiers qui s'éloignent de plus en plus du centre-ville sont souvent négligés par les décideurs. Les quartiers sont plus susceptibles d'être expulsés lorsqu'ils sont situés dans des villes où leur population est faiblement organisée. Les pays développés sont confrontés à des réalités similaires à celles que l'on pensait être exclusives aux pays en développement.

3. URBANISATION INFORMELLE CONSEQUENCE DE LA DEFAILLANCE DE PLANIFICATION

"*Les quartiers construits de façon autonome et non conforme aux normes publiques représentent la forme d'urbanisation majoritaire dans le monde*"(Clerc, Criqui, & Josse, 2017). Les citadins appartenant à diverses catégories sociales ont des intérêts variés dans nos villes : ils ont besoin de loger, de se déplacer et de se divertir. Les besoins sont nombreux, mais les intérêts des uns sont opposés aux autres. La planification vise à organiser les espaces urbains de manière à ce qu'ils soient occupés de manière raisonnable grâce à une bonne gestion des transports, du foncier et à la création de conditions favorables au développement économique pour les habitants.

[99] United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division World urbanization prospects: the 2018 revision (ST/ESA/SER.A/420) United Nations, New York (2019) Accessed online January 2020 https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf Google Scholar

[100] Augmentation relativement importante et préoccupante du nombre de bidonvilles en périphérie d'une ville. La bidonvillisation n'est pas un phénomène strictement lié aux pays pauvres, les pays en voie de développement sont également concernés.

Les plans d'urbanisme existent dans les villes des pays en voie de développement, mais il convient de s'interroger sur leur faisabilité par rapport aux réalités. Si ces documents ont permis de rationaliser en partie l'occupation des espaces urbains, force est de constater que l'évolution et la situation actuelle de la plupart des villes ne permettent pas de tester l'efficacité de ces plans qui, en fait, n'ont pas été actualisés et n'ont jamais été opérationnalisés entièrement. Ces plans sont inadaptés car ils sont souvent créés par des bureaux d'étude étrangers qui ignorent les aspects sociologiques des habitants. De plus, leur fabrication nécessite du temps et leur mise en œuvre est souvent planifiée sur une longue période de temps : planifier une ville pour 2065, alors qu'il existe des problèmes urgents en 2018, c'est l'incohérence des documents d'urbanisme.

Les dynamiques économiques, sociales et démographiques de plusieurs villes de tiers monde se transforment et évoluent complètement entre le début du plan et son élaboration. Il est crucial de planifier car il ne peut pas continuer à ignorer l'occupation anarchique des espaces, notamment dans les zones périurbaines en raison de la croissance démographique et de l'inaccessibilité des populations à faible revenu aux centres urbains. Afin de répondre aux défis changeants et évolutifs de la ville, cette planification nécessite des ajustements réguliers des documents d'urbanisme.

> *« I would argue that many families that are still waiting for a house (say 20 years after it was promised) would have preferred to have been given ownership of a piece of land that was fully serviced within 5 years. Having ownership of the piece of land would make that family feel secure and the family could build its own structure over time » Romano Franco Del Mistro, 2022.*

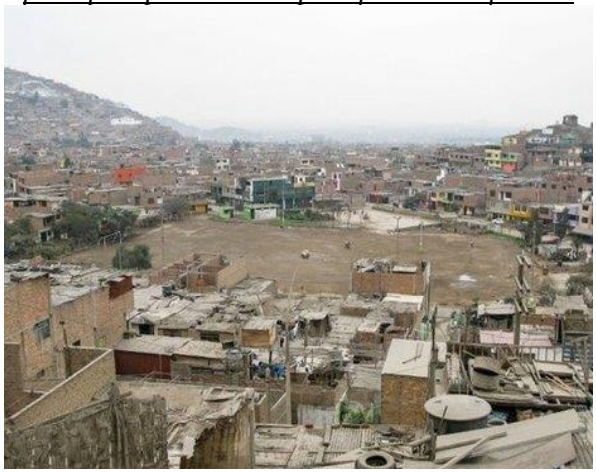
En effet, au cours de la première phase d'urbanisation de la ville, l'espace périurbain était considéré comme une réserve de terres. Lorsque l'urbanisation s'intensifie, les plus pauvres sont rejetées dans ces espaces, qui ne fournissent pas de documents de planification envisagés pour leur organisation. En dehors des considérations politiques et institutionnelles, les résidents ont leur propre vision de la ville en fonction de leurs activités et s'organisent constamment et temporairement. Ils fixent leurs propres limites de la ville, délimitent les zones d'activités commerciales en installant des boutiques ou des échoppes informelles et auto-construisent leurs propres infrastructures (bricolage de dos-d'âne) pour remédier au manque de confort lié à un déficit d'infrastructures publiques formelles.



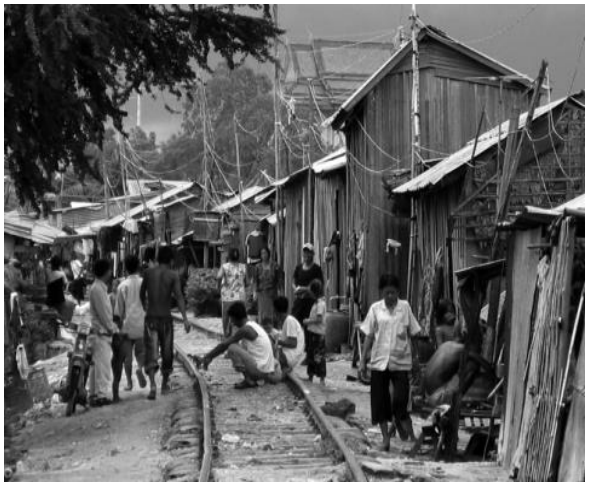
Figure : **Quartier informel en Afrique**
Source *:*
https://www.lafriquedesidees.org/afrique-ville-fabriquee-permanence-planification-linformel/



Figure : **Quartier informel à Canaan, Haiti**
Source : Actes du séminaire doctoral, Laboratoire PAVE, 2016



Quartier informel en France
Source : https://www.scoop.it/topic/centre-de-documentation-iatu/?&tag=Habitat+informel



Quartier informel à Phnom Penh, Cambodge
Source :(Clerc, 2005)



Manshiyat Naser (Le Caire, Égypte), les vastes zones d'habitations informelles



Favela de Rocinha, à Rio de Janeiro
Source ***:*** *Felipe Bosch, 2018*

Figure 6: L'habitat informel dans le monde, une urbanisation sans planification

4. LES ETABLISSEMENTS INFORMELS, SIGNIFICATIFS DE DESORDRE ET D'ANARCHIE

Alors que les villes luttent pour suivre le rythme de la croissance et de la propagation des établissements informels, les défis environnementaux connexes tels que la pollution de l'air et de l'eau et la gestion des déchets, ont augmenté de manière significative, ce qui pose un risque pour la santé dans les environnements à forte densité.

Les quartiers informels[101] constituent une part importante du paysage urbain à l'échelle mondiale. Poussés par des forces socio-économiques telle que l'exode rural, la stagnation économique, la pauvreté, le chômage et la mondialisation (Nations, 2014). Les habitants pauvres des villes construisent leurs habitations à moindre coûts et rapidement, dans les zones tampons dégagées pour les grandes infrastructures telles que les voies ferrées, les lignes de métro et les autoroutes, ou dans tout autre endroit marginal, abandonné et parfois dangereux, souvent exposés à des risques de glissements de terrain ou d'inondations (Dovey & King, 2011).

Significatifs de désordre, d'anarchie et de conditions de vie souvent très mauvaises, les quartiers informels sont généralement démolis et reconstruits dans de nombreux pays en développement (Khalifa, 2015, 2011). Des mécanismes visant à améliorer les conditions de vie des indigents en milieu urbain. Le nettoyage drastique s'est avéré réclamer de grandes ressources et gêner les communautés et les entreprises locales, c'est pourquoi une approche alternative, favorisant les améliorations, a été lancée (Abbott, 2002). Il a été largement adopté par les gouvernements et la Banque mondiale jusqu'à ce que des recherches révèlent les échecs de ces programmes d'amélioration.

Dans les années 1950 et 1960, l'approche dominante des quartiers informels était la démolition et le remplacement par des logements sociaux. Ce rôle vigoureusement interventionniste de l'État, a été transposé des pays développés, avait fait ses preuves dans l'immanent après-guerre, en prenant la responsabilité de fournir des unités de logement permanentes. Pugh (1995) avance que l'hypothèse était que cette approche finirait par éliminer la misère et le chaos des quartiers informels. L'accent était mis sur la légalisation du régime foncier et/ou la fourniture d'infrastructures et de services, quelles que soient les raisons fondamentales de la formation de ses ensembles. Les caractéristiques physiques et spatiales des établissements qui

[101] La distinction entre les termes bidonville, informel, squatteur ou zones non planifiées ne fait pas l'unanimité (Dovey & King, 2011). L'informalité est un terme générique sous lequel se rangent diverses formes, par exemple, "Ashwa'iat" (non planifié), "Favelas" (bidonvilles), et "Campamentos" (camp ou villes de tentes) (Khalifa, 2011). Cependant, ces descriptions sont considérées comme contextuelles, qualitatives, et sont rarement basées sur des investigations morphologiques complètes (van Oostrum, 2018).

stimulent ou entravent les performances socio-économiques, ont été largement ignorées jusqu'à récemment (Karimi & Parham, 2012).

La performance socioéconomique, ou la vitalité urbaine, a été certifiée dans plusieurs études urbaines depuis les années 1960 (Gehl, 1987 ; Jacobs, 1961 ; Montgomery, 1998), mais elle s'est peu souvent intéressée aux quartiers informels. La question de savoir comment ces quartiers se comportent, vise l'impact de la dynamique urbaine dans l'élaboration des politiques.

La dynamique urbaine des quartiers informels, sera étudié dans le contexte d'une combinaison de l'accessibilité du réseau de rues, de la diversité de l'utilisation du sol et de la densité de construction. Les résultats contribueront ensuite à l'identification des priorités morphologiques pour l'intervention, c'est-à-dire que les résultats proposeront des stratégies spatiales pour améliorer les performances socio-économiques des zones souffrant d'une carence de vie urbaine dans les quartiers informels. Cependant, il faut souligner qu'une telle analyse ne peut à elle seule définir les prééminences des interventions. Elle doit être combinée à l'analyse d'autres dimensions, telles que celles liées aux risques, aux conditions de vie, aux infrastructures, à la prestation de services publics, etc. (Mohamed, Ubarevičienė, & van Ham, 2022).

5. L'HABITAT INFORMEL, L'IMAGE DEGRADEE DE LA VILLE

Constituées à l'origine de simples campements de fortune, les logements informelles souvent pour de longue durée, se transformaient parfois en immenses méga-bidonvilles. Dans ces conditions de vie indigents, la solidarité collective passe souvent par l'amélioration des infrastructures et de la reconnaissance officielle.

Dans la plupart des cas, la vie quotidienne des habitants des quartiers informels continue de faire l'objet d'expulsions précipitées, voire de temps en temps de répression de la part des autorités. L'habitat informel se manifeste également par le manque de propriété pour les résidents de l'espace informel, ce qui rend ces quartiers spontanés illégal. Dès que ces zones deviennent un problème foncier ou paysager, les acteurs publics peuvent décider unilatéralement de l'éradication.

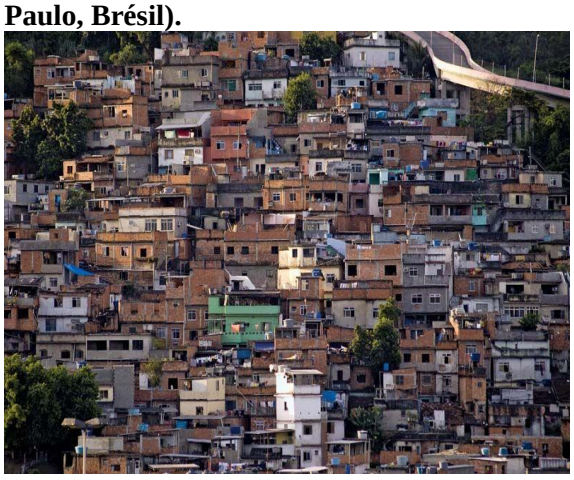
C'est l'esquisse d'un quartier informel, nettement isolé de tout ce qui l'entoure et avec lui, mais qui participe en quelque sorte à la constitution d'un territoire urbanisé. Le contraste augmente pendant la nuit car il n'a pas accès à la lumière publique et est seulement légèrement éclairé par les lampes de quelques résidents qui sont encore éveillés. Bien que la ville « légale » soit illuminée de toutes les lumières, le quartier informel a du mal à illuminer ses rues souvent escarpées et sinueuses, ce qui témoigne de sa situation précaire.



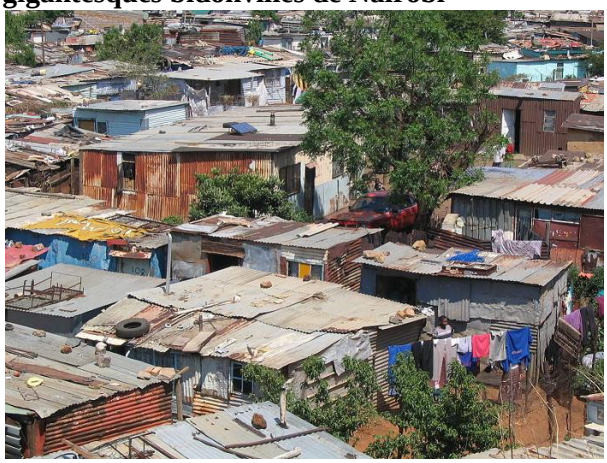
Favela Jaqueline, district de Vila Sônia (São Paulo, Brésil).



Maisons de Kibera (Nairobi, Kenya), les gigantesques bidonvilles de Nairobi



Ciudad perdida, Mexican settlement



(Johannesburg, Afrique du Sud), Après l'apartheid les inégalités perdurent



Soweto (Johannesburg, Afrique du Sud). Vue du township de Khayelitsha, le 04/02/2007



Makoko (Lagos, Nigeria), Les bidonvilles systématiquement détruits

Figure 7: Image dégradée des installations informels dans le monde

Source : https://atlasocio.com/revue/societe/2020/urbanisation-du-monde-les-bidonvilles-au-coeur-des-tensions-socio-politiques.php#notes

Selon les zones culturelles, il existe de nombreuses significations pour le terme « informel » (figure7). En dépit de la variété de la langue utilisée dans le monde, ces termes expriment toujours, au moins en partie, les mêmes images stigmatisantes : des logements informels aux terres illégales où la criminalité la plus extrême se propage. Les représentations sociales

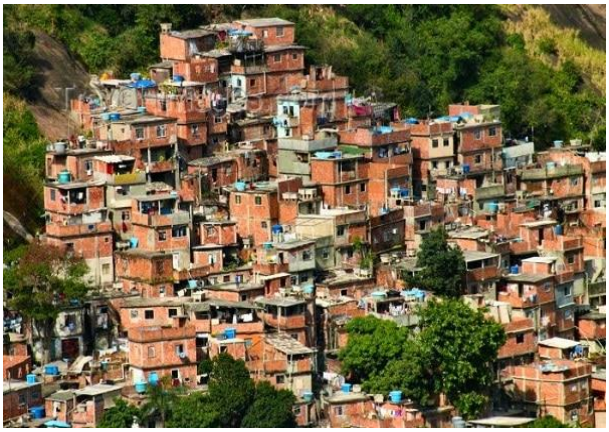
concernant les habitats précaires, en revanche, n'ont pas ou très peu évolué au fil du temps, quels que soient les qualificatifs utilisés, le contexte socio-économique ou l'origine ethnique/nationale de ces populations marginalisées pour qui le manque d'empathie perdure.

6. L'INFORMEL, UNE URBANISATION DANS DES TERRAINS A RISQUES

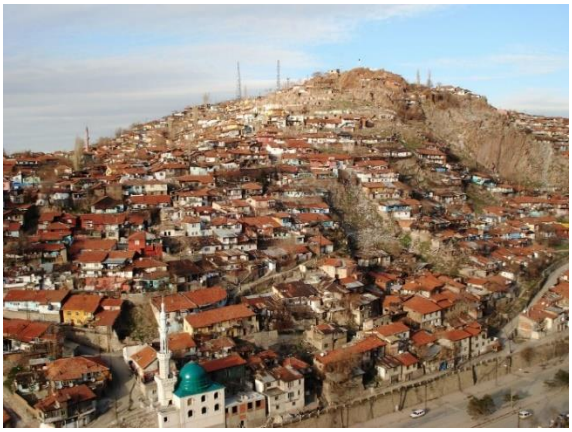
L'industrialisation rapide accompagnée d'une croissance démographique accélérée, ont entraîné le développement des quartiers informels, souvent autour des centres urbains sur des terrains à risques. Les quartiers informels sont le plus souvent situées à la périphérie des villes. Certaines des installations les plus connues sont celles qui s'accrochent à des pentes abruptes des collines, ou des terrains près des oueds et aux fonds des vallées, des terrains non-urbanisables loin de la ville, ou à la périphérie.

Ce n'est pas pour rien que ces zones sont inhabitées. En effet, les quartiers à habitat informel, en se développant sur les pentes rocheuses abruptes et les bas-fonds marécageux, du fait de leurs caractéristiques pédologiques et topographiques, ces zones constituent un environnement propice aux effondrements, aux glissements de terrain et aux inondations, particulièrement dans la saison des pluies, se traduisant souvent par des phénomènes spectaculaires voire catastrophiques. Une cause majeure de l'effondrement des bâtiments dans les quartiers informels est le non-respect des normes de construction sur ces sites. Les riverains qui érigent des maisons dans des zones à risque doivent effectuer des travaux de préparation avant la construction.

Les zones densément peuplées de logements insalubres, souvent dans les villes, caractérisées par des conditions insalubres et une dislocation sociale. Ces quartiers deviennent des espaces de rejets des déchets solides (ordures ménagères, bouteilles, plastiques, etc.) Il s'agit de quartiers défavorisés où des maisons ont été construites sans permis de construire. Peu d'aide est accordée à ces quartiers par le gouvernement. Les services publics, les tout-à-l'égout, la gestion des déchets, les hôpitaux ou les centres médicaux, etc., sont tous très défaillants.



La "Favela de la Rocinha", à Rio



Habitat informel à Ankara-Turkey

Figure 8 : Maisons qui sont vulnérables aux glissements de terrain
Source : https://www.anacaona.fr/les-favelas-un-peu-dhistoire/ consulté le 10/12/2022





Figure 9 : Cours d'eau remplis de déchets solides
Source :(Djatcheu, 2022)



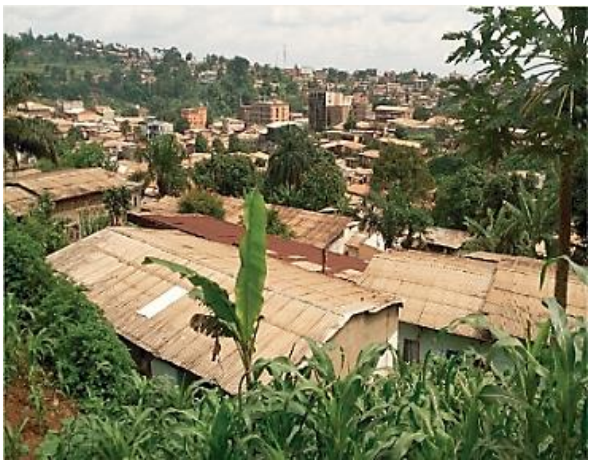


Figure 10 : La forte occupation des bas-fonds.

Source :(Djatcheu, 2022)

7. QUARTIERS MARGINALISES, EXCLUSION SOCIAL ET EFFETS DE QUARTIER

Avant d'aborder les effets de quartier, il est important de souligner tout d'abord que nous ne prétendons pas qu'ils constituent la source la plus importante des inégalités ; c'est le fonctionnement conjoint des marchés du logement et du travail qui sous-tend le problème des

quartiers défavorisés. Turok & Edge (1999) montrent comment certaines villes ont perdu des emplois de manière disproportionnée par rapport à d'autres parties du pays, tandis que Webster (2000) ramène ce type d'analyse au niveau local en affirmant que l'origine de l'exclusion sociale dans les quartiers défavorisés réside dans la perte d'emplois manuels, aggravée par des politiques de développement économique mal orientées.

Webster (2000) et Donnison (2001) proposent tous deux des modèles de causalité de l'exclusion sociale, la perte d'emploi étant l'élément clé dans chaque cas, et la pauvreté intense et l'éclatement des familles en étant les conséquences directes. Somerville (1998) et Anderson (2000), entre autres, examinent la relation entre le logement et l'exclusion sociale. Un lien clé est la manière dont les changements sociaux au sein du logement social se sont combinés avec les modèles de développement historiques et avec les modèles inégaux de vente dans le cadre du droit d'achat afin de contribuer à créer une tenure résiduelle avec des concentrations spatiales de ménages marginalisés au niveau local.

Si l'on combine les dimensions de l'emploi et du logement, les quartiers pauvres peuvent être considérés comme des marchés du travail qui ont subi une ségrégation spatiale en raison du fonctionnement du système de logement. Dans ces zones, les effets de voisinage peuvent servir à intensifier encore le désavantage dont souffrent déjà les résidents. Jargowsky (1997), sur la base de données américaines, a suggéré que les effets de quartier ne sont pas une source significative de désavantage par rapport aux tendances économiques plus larges, et il a démontré que les reprises économiques profitent aux quartiers pauvres et a soutenu que la croissance économique est finalement plus importante pour réduire la pauvreté que les programmes axés sur les quartiers.

Toutefois, ces résultats peuvent être mis en contraste avec les observations de nombreuses études européennes ; Skifter Anderson a fait le commentaire suivant :

> « *Il existe de nombreuses preuves que la ségrégation et la privation des quartiers se poursuivent dans des situations où l'économie nationale ou locale s'améliore et où les inégalités sociales diminuent* » (Skifter Anderson, 2001).

Il est également évident que les quartiers urbains les plus pauvres sont restés défavorisés pendant plusieurs décennies en raison des nombreux changements économiques. Il semble donc utile de se demander s'il existe des caractéristiques particulières des quartiers les plus pauvres qui aggravent les inégalités provenant d'autres sphères ou qui ralentissent le processus d'intégration (Dabinett, Lawless, & Rhodes, 2001).

La source la plus patente des effets de quartier est peut-être l'influence de la qualité et de la disponibilité des services consommés. Si les services publics essentiels, tels que les écoles,

les services de santé, les services sociaux et les loisirs, les transports, sont déficients dans les quartiers pauvres par rapport aux quartiers plus aisés, il est probable que les chances de vie des résidents s'en trouveront considérablement diminuées. La mauvaise qualité ou l'absence de services fournis par le secteur privé, tels que les achats alimentaires et les services financiers, ont également une influence potentielle sur l'exclusion sociale (Sinclar, 2001 ; Speak & Graham, 1999).

Les études menées dans les zones pauvres ont constamment montré que les services sont effectivement moins bons qu'ailleurs et que leur impact négatif est intensifié par la mobilité limitée et la pauvreté des résidents. Les services locaux sont également plus importants pour les personnes pauvres car leur pauvreté signifie que la plupart d'entre elles n'ont guère d'autre choix que d'utiliser ce qui est disponible localement. L'autre problème des services publics est qu'ils sont souvent mal coordonnés, tant au niveau des politiques que de la mise en œuvre. Cela est d'autant plus important dans les zones pauvres, où un plus grand nombre de personnes dépendent de ces services.

En particulier, il est nécessaire de comprendre pourquoi les services publics sont déficients. Ce sont les effets potentiels de voisinage générés par l'interaction sociale qui constituent le cœur de l'argument selon lequel il est plus difficile d'être pauvre dans une zone pauvre que dans une zone socialement plus diversifiée. L'existence des effets de voisinage repose sur une série de propositions concernant la vie sociale dans les quartiers et la manière dont le comportement des gens est influencé par leur lieu de résidence. Si les effets de voisinage peuvent exister dans tous les types de quartiers, c'est leur influence négative dans les quartiers pauvres qui est au centre des préoccupations.

En effet, l'intérêt pour les effets de quartier s'est développé à l'origine aux États-Unis en réponse aux propositions concernant les classes défavorisées ; la recherche a tenté de trouver des explications alternatives à la pauvreté des quartiers. D'autres études sont nées de la recherche d'explications plus sophistiquées que la discrimination raciale à la persistance des ghettos noirs, qu’on déjà vu dans les chapitres précédents. Les études qui indiquent que le fait de vivre dans un quartier pauvre a un effet néfaste ont été utilement résumées par Jencks et Mayer (1990), Ellen et Turner (1997) et par Brooks-Dunn et al (1997). Les études particulièrement influentes sur ce thème sont celles de Wilson (1987 ; 1996) et de Jargowsky (1997).

Une série d'articles a été publiée concernant spécifiquement le programme expérimental de mobilité Moving to Opportunity (MTO), qui répartit de manière aléatoire les ménages avec enfants issus de quartiers pauvres en trois groupes : les non-migrants, les migrants vers d'autres quartiers pauvres et les migrants vers des quartiers non pauvres (Development, 1996).

Ces études comprennent (Katz, Kling, & Liebman, 2001 ; Leventhal & Brooks-Gunn, 2001 ; Ludwig, Duncan, & Ladd, 2001 ; Rosenbaum, 2001) et sont résumées par (Del Conte & Kling, 2001). Dans l'ensemble, la recherche sur le MTO constitue une bonne preuve de l'existence de liens étroits entre les quartiers résidentiels et le bien-être de leurs résidents, comme le rapportent Del Conte et Kling pour les ménages qui déménagent dans des zones socialement mixtes et " non pauvres ". Il existe des effets significatifs et positifs sur la santé des enfants et des parents, ainsi que sur le comportement des enfants et la délinquance des jeunes, la sécurité et l'exposition à la violence (Kintrea & Atkinson, 2001).

L'approche des effets de quartier repose donc sur la reconnaissance fondamentale du fait que les pauvres sont pauvres parce qu'ils ont peu de ressources, et que les raisons de l'existence des quartiers pauvres résident dans les inégalités structurelles découlant du fonctionnement des marchés du travail et du logement.

8. LE CHOIX DU QUARTIER, RAPPORT DE L'HABITANT A LA VILLE

L'espace urbain s'organise autour des emplois, des services ou avec des sous-éléments plus petits qui sont des "reproductions de la même forme à différentes échelles", de sorte que les villes acquièrent une géométrie spatiale "fractale" (Batty & Longley, 1994). Si la géométrie socio- spatiale d'une ville est fractale, la ségrégation doit être décrite à travers des échelles spatiales qui se chevauchent.

La question de savoir où mesurer la ségrégation ne peut être dissociée de la question de savoir pourquoi la ségrégation est mesurée en premier lieu. Prenons l'exemple d'un habitant parcourant la ville à pied depuis sa maison. Au début de sa promenade, les voisins les plus immédiats, puis il rencontre un quartier plus étendu qui se transforme progressivement en une zone de ségrégation, et ce grand quartier se transforme progressivement en un nouveau quartier distinct, et ce processus se réitère alors qu'il parcourt toute la ville (Helmreich, 1971 ; Legendre & Depeau, 2003). Toute combinaison des étapes tracées par notre résident est une séquence scalaire qui peut potentiellement définir un quartier. Cependant, chaque séquence représente une expérience différente que toute mesure de la ségrégation résidentielle doit prendre en compte (Olteanu, Randon-Furling, & Clark, 2019).

Cependant, l'unité d'analyse appropriée pour caractériser la ségrégation a fait l'objet d'une grande attention, en particulier à l'échelle urbaine (Olteanu et al., 2019). De nouvelles témoignages révèlent que les quartiers mixtes, même dans le contexte de quartiers informels à faible revenu, peuvent être des sites de participation intergroupe (Auerbach, 2018 ; Thachil, 2020). Les recherches existantes montrent que les structures d'exclusion se situent à plusieurs échelles

spatiales (Mitra & Nagar, 2018 ; Motiram & Vakulabharanam, 2020 ; Vakulabharanam & Motiram, 2012).

Bien que les études récentes aient dépassé les hypothèses de l'hostilité raciale implicites dans les études antérieures, la relation entre la taille de la ville et la ségrégation n'a pas changé. La relation entre la taille de la ville et l'intensité de la ségrégation reste un grand mystère[102]. Les mesures globales de la ségrégation, en particulier dans les grandes villes est variées, ne reflètent pas toujours de manière adéquate les individuelles réelles de la ségrégation (Lee et al., 2008). Par exemple, les études sur la ségrégation résidentielle aux États-Unis montrent comment les blancs et les minorités ethniques occupent des enclaves qui ne superposent pas, au sein de secteur de recensement (Bazzi, Gaduh, Rothenberg, & Wong, 2017; Logan & Parman, 2017). La forte corrélation entre la taille de la ville et la ségrégation mesurée disparaît lorsque l'on passe de l'analyse à des agrégats spatiaux plus grands à plus denses (Krupka, 2007).

La mobilité intra-urbaine vers la ville illégale sont guidées implicitement par le désir d'ascension sociale à travers l'intégration à la ville légale. Sonia Lehman-Frisch a souligné que lorsque tant d'habitants déploient tout un ensemble de pratiques et nouent un certain nombre de relations sociales à l'échelle locale, et revendiquent leur attachement au quartier, il est impossible de conclure à la fin des pratiques et des sociabilités locales (Authier, 2008 ; Lehman-Frisch, 2013). Cet attachement aux quartiers urbains, se manifeste par des usages et des rapports sociaux en partie spatialisés, ainsi que dans l'affirmation d'une identité et d'un mode de vie.

La manière d'habiter et de cohabiter dans les quartiers sont étroitement liés aux personnes. En effet, d'après Weller et Bruegel (2009)[103] , les exemples de cohabitation avec des personnes les plus jeunes et des enfants sont très explicite, ceux-ci jouent un rôle de courroie de transmission des liens sociaux locaux entre les parents. D'après Lehman-Frisch (2013), les enfants développent des liens avec les familles voisines, et ces liens peuvent parfois donner lieu à la formation de véritables groupes d'entraide et d'échange de services et de conseils. Ainsi, on peut affirmer que les activités et services autour des enfants, sont des caractéristiques centrales de l'environnement résidentiel périurbain, mais sont de plus en plus des environnements urbains qui peuvent jouer un rôle désagréable dans les pratiques urbanistiques et l'aménagement du territoire.

[102]Même si les chercheurs contemporains ont écarté les fondements normatifs de la première génération de recherches sur la ségrégation, l'appareil technique mis au point pour mesurer la ségrégation continue d'exercer une influence (Taeuber et Taeuber, 2008).

[103] (Weller & Bruegel, 2009).

9. DES HABITANTS PAUVRES, UNE POPULATION FRAGILE ET DES ZONES URBAINES EN CRISE

Les quartiers informels se sont surtout développés quand il y avait un fort exode rural des campagnes, qui manquaient d'emploi, se rendaient en ville à la recherche d'un travail, tentaient leur chance et vivre une nouvelle vie. Dans les grandes villes, en pleine croissance économique, il y avait beaucoup d'emplois (sous qualifiés pour la plupart) dans la construction, les travaux ménagers, etc. Les salaires étaient trop modestes pour payer un loyer d'un logement « normal ». Les quartiers des classes pauvres, sont concentrés localement et coexistent souvent aux côtés d'enclaves des classes aisées, au sein d'un même quartier. Dans une étude portant sur les cinq plus grandes villes métropolitaines de l'Inde, Bharathi et al. (2019) démontrent que la ségrégation au sein d'un quartier est plus importante que la ségrégation des quartiers d'une ville.

Les quartiers mondiaux sont souvent qualifiés de « précaires », « informels », « illégaux » ou « spontanés ». En termes urbanistiques, sociaux ou fonciers, aucune de ces appellations ne prend en compte la diversité urbaine, sociale ou territoriale de la situation existante. Il est indéniable que les conditions de vie dans ces quartiers sont très difficiles : enclavement, exposition à divers risques, défaillance des services publics, précarité de l'habitat, pollution, insécurité, promiscuité et violences. Cependant, ils possèdent de nombreux avantages issus d'initiatives populaires, autoconstruites et progressivement aménagées par les habitants. Ils incluent une forte identité, des liens sociaux solides, une densité accrue, une piétonnisation, une économie des ressources, un recyclage des déchets et une mixité d'activités résidentielles et économiques.

La migration urbaine, l'accès aux opportunités sociales et économiques et la pauvreté sont les principales causes des quartiers informels, car les habitants ne peuvent pas se permettre les programmes de logement formels (Mutisya & Yarime, 2011 ; Wekesa, Steyn, & Otieno, 2011). En Afrique du Sud, les établissements informels se caractérisent par des inégalités d'accès aux services tels que l'énergie, l'eau potable et l'assainissement, les études connaissent un accès limité aux statistiques et aux données sur ces écarts (Tissington, 2012). En outre, les données limitées sur les services d'infrastructure dans de tels environnements ne remettent pas toujours en compte de l'(in)adéquation en termes de qualité et de quantité d'accès, ainsi que les expériences et les défis quotidiens associés.

Les habitants occupant les zones informelles partagent le fait d'être pauvre. Composée d'anciens esclaves appauvris à la fin du 19e siècle[104], de migrants ruraux au 20e siècle. Confrontés à la rareté des terres et au coût élevé du logement, ces migrants n'avaient guère d'autre choix que

[104] Favela au Brésil

de devenir des squatters[105]. De nombreux citadins pauvres se retrouvent sur des terrains vacants, souvent confrontés aux inondations ou à d'autres risques, et construisent des habitations à proximité des installations d'eau et d'assainissement existantes. Les habitations sont de plus en plus vulnérables en raison du changement climatique et des mauvais systèmes de gestion des déchets (Williams, Máñez Costa, Celliers, & Sutherland, 2018).

La carence d'infrastructures et les établissements informels inadéquats, associée à un parc de logements de mauvaise qualité dans des zones à forte densité, ce qui donne lieu à une plomberie et à un câblage électrique improvisés et bricolés, augmentent considérablement le risque de maladie (Satterthwaite, 2017). L'eau est souvent transportée sur de longues distances, en plus des risques sanitaires que présentent des méthodes rudimentaires d'élimination des déchets. En raison des conditions insalubres, de la mauvaise alimentation et de la pollution, les maladies sont endémiques dans les ensembles les plus pauvres et les taux de mortalité infantile sont élevés.

Briser le cycle de la pauvreté en milieu urbain consiste essentiellement à élargir les indicateurs de pauvreté au-delà des mesures du revenu (Mitlin & Satterthwaite, 2012) pour inclure la qualité du logement, l'accès aux infrastructures et aux services de base, le coût des biens de première nécessité. La fourniture de services d'infrastructure intégrés adéquats dans les établissements urbains informels affecte les indicateurs socio-économiques tels que la santé, l'éducation, le revenu et le logement (H. Parikh & Parikh, 2008 ; Priti Parikh & McRobie, 2009). Les études qualitatives sur les établissements informels en Inde et en Afrique au cours des premières phases de la modernisation montrent que les habitants considèrent que les infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement comme un besoin fondamental (P Parikh, 2007). Plus récemment, Ntema et al. (J. Ntema, Massey, Marais, Cloete, & Lenka, 2018) ont examiné les perceptions des résidents de Freedom Square (Bloemfontein) et ont identifié la gestion urbaine (qui inclut les infrastructures physiques) comme une composante importante de la modernisation des quartiers informels.

Il existe une séparation spatiale claire entre les zones résidentielles et les activités économiques, car les gens ne vivent généralement pas dans la zone où ils travaillent (Sutherland, Robbins, Scott, & Sim, 2013). En général, les habitants pauvres des quartiers informels entretiennent des liens étroits avec les zones rurales d'où ils ont peut-être émigré, ce qui signifie qu'ils considèrent souvent leur logement "urbain" comme temporaire. Ce qui affecte leur volonté d'investir dans la communauté.

[105] Squatter est le fait d'entrer dans un endroit par effraction (après avoir forcé une serrure, cassé une fenêtre) ou par tromperie, menace ou violence pour l'occuper sans l'autorisation de son propriétaire. Vous pouvez accéder aux droits suivants : https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35254 consulté le 28 décembre 2022.

Les disparités en matière d'approvisionnement en eau, d'assainissement et de gestion des déchets, entre les quartiers informels et les quartiers riches de la ville, sont évidentes au niveau de la qualité des infrastructures et des logements. Pour le réseau de distribution, en raison de la nature des établissements informels (Masekameni, Kasangana, Makonese, & Mbonane, 2018), qui sont compacts et de structure irrégulière, l'Etat est tenue d'assurer un niveau de sécurité plus élevé pour les infrastructures électriques, l'un des principaux obstacles étant l'accessibilité en termes d'approbation par les propriétaires fonciers et de participation des habitants. En réalité, les connexions électriques ont tendance à être improvisées et précaires, la responsabilité des coupures de courant incombant aux résidents.

Une analyse de l'exclusion sociale des quartiers pauvres met l'accent sur les processus qui les ont créés, notamment le fonctionnement des marchés du logement et du travail, et sur la nature multidimensionnelle de leurs problèmes (logement insalubre, chômage, faible niveau d'éducation, services de mauvaise qualité, etc.). Toutefois, elle considère également que le fait de vivre dans un quartier majoritairement pauvre est en soi une source de désavantage, car elle reconnaît que les quartiers pauvres offrent des conditions très éloignées des expériences résidentielles quotidiennes de la plupart des gens. Par conséquent, la politique de voisinage actuelle trouve une justification supplémentaire et conduit à des objectifs de "reconnexion" des personnes afin qu'elles puissent vivre pleinement leur vie dans la "société ordinaire" (Kintrea & Atkinson, 2001).

10. LES QUARTIERS INFORMELS, SOURCE D'INSECURITE DE DELINQUANCE ET DE CRIMINALITE

Violence, délinquance et autres phénomènes criminels sont au centre de nombreux débats contemporains. Des faits divers sont quotidiennement portés à la connaissance du grand public. Dès le milieu du XIXe siècle, la délinquance, tout comme la criminalité[106], été géo-traitée. Les chercheurs ont souvent utilisé les caractéristiques de l'espace pour expliquer la criminalité[107]. Par conséquent, Robin Haynes a trouvé un lien entre la taille des villes américaines et le taux de criminalité (M.-A. Laurent & Thomas, 1997), et Paul et Patricia Brantingham ont identifié l'espace comme l'un des cinq facteurs qui expliquent la criminalité (Brantingham & Brantingham, 1994). Certains géographes ont établi une corrélation entre le crime et les zones urbaines (Herbert & Brown, 2006 ; Szabo, 1960), tandis que d'autres ont démontré que la délinquance se concentrait dans des quartiers dits "socialement désorganisés", caractérisés par une forte précarité et soumis à une urbanisation anarchique qui entraîne une perte de valeurs collectives. En revanche, bien que

[106] Communément définie comme l'ensemble des infractions et délits commis dans un milieu et à une époque donnée.
[107] http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/delinquance-et-criminalite-en-geographie La criminologie environnementale

la criminalité ait un caractère universel, les facteurs y contribuant sont certainement différents d'un pays à l'autre[108].

M.Findlay explique que « *l'évolution de la criminalité qui s'est produite entre les années 1960 et 1990, montre une augmentation exponentielle de la criminalité dans le monde* » (Findlay, 1999, 2000). Comme l'a mentionné Sergio Adorno, *« en l'espace de 30 ans, on est passé de la chronique du crime comme exception à celle au quotidien et les images d'innocence sont remplacées par un danger permanent et imminent »* (Adorno, 2005). Le taux de criminalité dans les pays développés s'est stabilisé vers 1995 et a même diminué au cours des dix dernières années. Cependant, la délinquance dans la plupart des pays en développement a continué d'augmenter ou s'est stabilisée, mais avec un niveau de violence plus élevé.

En fait, pour les pays en développement, il existe encore une dualité entre le mode de vie ancestral et les structures sociales modernes issues du colonialisme. L'industrialisation a conduit aux mouvements migratoires vers les centres urbains, déséquilibrant les zones rurales. Le sous-emploi chronique dans les villes, ainsi que la modification des modes de vie sont propices à l'augmentation de la délinquance[109].

Plusieurs facteurs dépendent aujourd'hui de la sécurité urbaine, qui est comprise comme l'absence de menaces criminelles graves et la perception subjective de la protection. L'urbanisation est devenue l'un des premiers facteurs structurants qui ont un impact sur les villes et leur sécurité. Le contrôle social spontané qui caractérise les zones informelles et les petites villes entraînera une augmentation de la criminalité en milieu urbain, qui sera de plus en plus polymorphe, complexe et difficile à gérer.

La délinquance urbaine dépend de divers facteurs en fonction du contexte urbain. La structure sociale, les aspects institutionnels et historiques de chaque ville ont un impact sur les variations des taux de criminalité sur une période donnée. Cependant, il est important d'admettre qu'il existe plusieurs causes de criminalité. Par exemple, il existe des différences entre les causes de la violence sexiste, du vol, de la criminalité en col blanc, du trafic de drogues ou de la violence due à des bandes organisées.

Au cours des dix dernières années, la spéculation foncière a augmenté de manière significative, entraînant une augmentation de la ségrégation urbaine et de l'exclusion sociale. Elle a joué un rôle important dans la crise mondiale. En conséquence, la régulation du marché immobilier est devenue un défi pour la gestion urbaine, qui vise à réduire les disparités. De son

[108] https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAnalyse?codeAnalyse=3248
[109] Global Organized Crime Index, About the index, URL [hyperlien]. Consulté le 7/03/2022.

côté, de nombreux jeunes et travailleurs peu qualifiés sont exclus du marché du travail. En conséquence, plus de 20 % des jeunes en Amérique latine (âgés de 15 à 20 ans) n'étudient ni ne travaillent, et ils ne sont pas impliqués dans les décisions politiques qui les concernent (Khalid, 2020). Les villes sont devenues des lieux de crime et de conflit en raison de cette réalité.

En fait, les quartiers informels, abandonnés par les gouvernements, s'organisent à leur manière, où les trafiquants de drogues y dominent souvent. De plus, la sphère d'influence des grandes villes abritant plus de 10 millions d'habitants s'étend à plusieurs villes (Khalid, 2020). En conséquence, les fléaux sociaux seront donc de plus en plus fréquents. La croissance urbaine incontrôlable produit des villes fragmentées, des niveaux bas de cohésion sociale, un accès réduit aux services sociaux et urbains et des valeurs et des processus de socialisation hétérogènes parmi les plus jeunes. De plus, le processus migratoire implique la coexistence de différentes cultures au sein de la ville et met l'accent sur la difficulté de gérer ces différences et les conflits qui en découlent. Par conséquent, les types de crime varient selon les villes.

L'évolution des institutions de socialisation telles que la famille, l'école et le quartier est un facteur important de la sécurité urbaine. Bien qu'elle soit nécessaire pour favoriser la mobilité sociale, l'éducation formelle peut parfois transformer l'école en un facteur d'exclusion et en un lieu où l'on apprend la violence, et certains quartiers sensibles en des terrains propices au cime. La vulnérabilité des groupes désavantagés augmente, tout comme la dégradation des valeurs sociétales, le manque d'une référence commune et l'échec institutionnel. De plus, les changements technologiques créent de nouvelles formes de communication qui renforcent les liens entre les générations. Malgré les opportunités de prévention, elle crée de nouveaux types de délinquance.

Prenant l'exemple des favelas. Il existe une diversité de petites entreprises dans les favelas qui répondent aux besoins de la communauté, mais les favelas sont aussi souvent en proie à la criminalité et ont longtemps été dominées par des gangs impliqués dans le trafic de drogue. La présence de la police est sporadique et les milices locales pour faire face aux gangs, les supplanter dans l'exploitation des favelados (comme on appelle les résidents des favelas). Toute une série d'organisations sociales et religieuses se sont également développées dans les favelas, ainsi que des associations visant à obtenir des droits et des services. Au fil des années, le gouvernement brésilien a adopté un certain nombre d'approches différentes à l'égard des favelas, allant de programmes visant à éradiquer les favelas à des efforts pour fournir ou améliorer les infrastructures et les logements permanents.

L'augmentation du caractère ambulant de la criminalité a été abordée dans plusieurs études. Laurent Fourchard a étudié la ville de Lagos et a démontré que les territoires criminels évoluent en raison de l'adaptation au redéploiement des forces de police. La criminalité

géographique semble s'intéresser à la géographie des représentations et à l'espace vécu. Daniel Élie a créé une "topographie de la peur" en utilisant des cartes mentales basées sur les émotions des résidents d'un quartier de Montréal. Daniel Élie a souligné que les zones à haute densité de stress n'étaient pas des zones à haut taux de criminalité, mais plutôt des zones à haut taux d'immigration.

Enfin, certains chercheurs soutiennent une prévention situationnelle excessive, qui, selon Camille Gosselin, ne permet pas aux citoyens de surveiller informellement leurs communautés et d'ignorer les causes sociales de la criminalité (Gosselin, 2015). D'autres chercheurs ont souligné une dichotomie entre les zones avec un taux de criminalité élevé et celles avec un taux de criminalité faible. Alain Bauer, criminologue plus récemment, a tenté d'établir une géographie du crime mondiale en démontrant comment les caractéristiques des territoires pouvaient parfois favoriser le développement de certaines formes de criminalité (Bauer & Soullez, 2010). La géographie est devenue un outil de lutte contre la criminalité (Cunty, Fussy, & Perez, 2007) avec le développement de la géocriminologie. Un moyen de réduire les conditions favorables à l'acte criminel serait d'agir dans l'espace (Clarke, 1995)

11. LE SENTIMENT D'APPARTENANCE A LA VILLE

L'exclusion n'est pas seulement une question de sentiments sociaux ou psychologiques, mais aussi de réalités physiques et géographiques dans la ville. Sur les 500 quartiers en difficulté recensés en 1990, l'INSEE a découvert que 13 % des quartiers étaient traversés, 32 % étaient entourés par une autoroute, 83 % étaient entourés par une voie rapide et 70 % étaient à proximité d'une voie de chemin de fer qui ne les dessert que dans 40 % des cas. Environ 25% des citoyens ne sont pas à l'emploi, et cette proportion est plus élevée chez les jeunes et les étrangers. Les zones marginalisées disposent fréquemment d'équipements et de services publics moins performants que ceux des quartiers centraux.

Vivre dans un quartier ne signifie pas nécessairement ressentir une certaine appartenance. Lorsque les personnes sont interrogées, elles se considèrent généralement comme des résidents de leur quartier, une zone sociale limitée et limitée, avant de se définir comme des résidents d'une ville, une zone plus complexe et plus déshumanisée. Il est important de souligner que les associations (culturelles, sociales, sportives, économiques, voire politiques ou religieuses) se développent d'abord au niveau du quartier et s'inscrivent dans les liens sociaux.

Le droit de tous de vivre dans les villes est au centre du débat sur le "droit à la ville" des habitants. Les populations pauvres des villes dans les pays en développement ont accès aux soins de santé, à l'éducation et à d'autres infrastructures sociales, mais l'accès au logement reste limité et lent malgré les efforts pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.

Communautarisme, citoyenneté et "Vivre ensemble". Ainsi, la différenciation territoriale au sein de la ville renforcera ou affaiblira le sentiment d'appartenance. Dans les grandes villes occidentales, il y a un paradoxe : tandis que les liens sociaux à l'échelle des quartiers se développent, les liens sociaux à l'échelle de la ville s'affaiblissent. La différenciation territoriale entraîne une communautarisation territoriale, qui est exacerbée par l'endogamie sociale, qui veut le "vivre entre soi".

CONCLUSION DU CHAPITRE

Les gouvernements ont adopté différentes stratégies. L'amélioration physique des quartiers informels adopte généralement les approches de démolition et de relocalisation ou de développement in-situ. La démolition et la relocalisation consistent à déplacer les résidents de leur habitat informel vers un autre site loin du centre urbain. L'amélioration in situ est généralement préférée par les résidents car elle implique la formalisation des établissements informels in situ, limitant les perturbations socio-économiques. Enfin, la stratégie la plus efficace était la mise à niveau in situ, qui vise à préserver les réseaux sociaux et économiques en réduisant le nombre de ménages déplacés vers un autre lieu.

La compréhension de la dynamique des établissements informels, l'intégration et la coordination entre toutes les interventions des différents secteurs et administrations, en reconnaissant le rôle que jouent un environnement sain et une infrastructure fonctionnelle dans le développement du bien-être socio-économique des ménages à faibles revenus est primordial. Chaque quartier a son propre niveau d'activité et d'animation tout au long de la journée et de la nuit. Les quartiers de grande taille maintiennent des rythmes constants lorsqu'ils accueillent du tourisme, de l'habitat et des activités commerciales, et ne s'assoupissent que quelques heures en fin de nuit ou tôt le matin. De même, les zones à majorité résidentielle (habitat) ne vivront que lorsque les travailleurs retourneront et lorsque les entrées et sorties des écoles seront effectuées.

Il est crucial de comprendre que les villes ne sont pas seulement construites par des planificateurs ; elles sont également produites de manière informelle par leurs habitants sur le long terme (individuellement et collectivement : différentes formes d'appropriation de l'espace urbain). Cela est dû au caractère ambigu de l'occupation de l'espace, à la fois formel et informel. Les villes sont essentiellement faites d'informalité et de certaines contraintes très élémentaires des documents d'urbanisme. Il est impératif que la volonté de planifier commence par considérer le secteur informel comme un indicateur essentiel, sinon toute analyse ou politique ne sera que pure fantaisie.

Il est essentiel de formaliser l'informel. Il est impossible de déloger les résidents, qui sont des acteurs de la construction urbaine, qui ont habité le même lieu pendant des décennies sous prétexte de planification, car cela pourrait avoir un impact similaire à long terme. La ville de Jaxaay Sénégal a été fondée par l'ancien président Wade pour expulser les résidents du quartier informel de Médina Gounass, qui a été affecté par les inondations. Jaxaay a subi les mêmes terribles inondations car il n'y avait pas beaucoup de règles d'occupation de l'espace

En conclusion, l'urbanisation rapide a entraîné une forte croissance des établissements informels mal desservis. Dans le cadre de la modernisation in situ, les besoins en logement et en

infrastructure peuvent être intégrés pour offrir des opportunités de développement des structures sociales, telles que l'accès aux emplois, la santé, l'éducation et les transports publics. Dès le début des années 1990 et jusqu'à aujourd'hui, les chercheurs et les experts produisent de très nombreuses analyses, des projets et des recommandations pour les quartiers informels. Une partie des études porte sur les stratégies de reconstruction et de développement de la ville, le réaménagement des quartiers et la réhabilitation des infrastructures, l'amélioration de l'environnement urbain et de la santé, les conditions de vie des femmes, la lutte contre la pauvreté et enfin la mise en place des lois foncières et d'un cadastre national.

Les phénomènes relationnels peuvent se concrétiser dans la forme urbaine de la ville. Par une réflexion collective et publique, l'architecture et l'urbanisme doivent prendre conscience des conséquences sociales du « bâtir ». Il est nécessaire de comprendre la manière de créer une ville qui soit politique et citoyenne tout en permettant la coexistence de choix pour un environnement qui favorise les liens et la solidarité sans créer des barrières de ségrégation.

CHAPITRE 4 : DISPARITES, SEGREGATION ET INFORMALITE EN ALGERIE

INTRODUCTION DU CHAPITRE

La géographie a largement abordé le sujet de la ségrégation depuis plusieurs décennies. Quoi qu'il en soit, toutes les recherches associent la ségrégation à une injustice spatiale. Une revue de littérature basée sur les recherches concernant les villes algériennes sera utilisée pour examiner de plus près cette question dans les recherches.

Bien qu'il y ait eu une politique d'aménagement du territoire, l'urbanisation en Algérie a toujours été caractérisée par un développement à grande échelle, où seules les grandes villes ont pu bénéficier des avantages et des opportunités recherchés par cette politique d'amplification. Cela signifie que les plans d'urbanisme ont été créés pour contrôler une urbanisation qui a déjà été consommée et avancée. Cela réduit considérablement leur efficacité et leur fonctionnalité. La politique urbaine nationale n'a pas réussi à empêcher l'exode rural et à répartir la population de manière équilibrée dans tout le pays. Certaines villes, en particulier les plus grandes, ont connu un développement industriel qui an aggravé le déséquilibre régional au détriment d'autres, et a entraîné une immigration massive vers ces dernières, ce qui a conduit à la réapparition de l'habitat informel.

Il est certain que les inégalités ont de nombreuses facettes, à la fois socioéconomiques (revenu, consommation, éducation, santé et bien-être, etc.) et environnementales. Nous considérons l'adaptation comme une solution souhaitable au défi de l'habitat informel, qui résulte de multiples adaptations des habitants face aux variations constantes de leur environnement. Selon Belguidoum (2008), les tendances ségrégatives sont déjà évidentes dans leur traduction dans le tissu urbain.

La ville en Algérie se constitue d'une combinaison de différents tissus urbains qui historiquement ont construit la ville. Trois ou quatre structures se juxtaposent les unes avec les autres en fonction des cas : le tissu précolonial, la ville coloniale, les établissements de l'auto-construction qui sont considérés comme un habitat informel, et la "ville planifiée" résultat des programmes d'urbanisme, des ZHUN, et de nouvelles périphéries urbaines issues de l'habitat précaire (KORKAZ Harzallah, 2023).

Dans ce chapitre, nous aborderons, dans un second temps, une autre question sur les tissus informels, à travers l'origine et l'évolution de ces formes urbaines, leurs causes, les mutations que connait l'espace urbain, en questionnant les modalités générales et cherchant les articulations entre les formes urbaines, la pauvreté, délinquances et la ségrégation en Algérie.

L’objectif est de participer à la reconnaissance des pratiques et des savoir-faire locaux en termes d’habitat informel. On montre à travers la convocation des travaux de recherche de terrain inédits. Nous essaierons d'aborder plusieurs problèmes (habitat, disparités spatiales et ségrégation) dans les études et recherches sur les villes algériennes, en suggérant une méthode générale pour étudier cette complexité en partant des recherches actuelles.

Selon Belguidoum (2008), il existe un déficit considérable dans la production de connaissances. Trop souvent, des domaines tels que la sociologie, l'anthropologie ou l'histoire sont négligés. D'autres domaines, tels que la géographie et l'urbanisme, sont encore limités à des méthodes monographiques et les recherches actuellement disponibles se concentrent sur des villes majeures telles que Alger, Annaba et Oran.

Nous examinerons les éléments clés des études urbaines sur les zones défavorisées pouvant être une source d'exclusion sociale en Algérie, à travers des recherches et des théories traitant les disparités spatiales, ségrégation, pauvreté, en se basant sur les établissements informels. Par conséquent, nous accordons une grande importance au terme "quartiers informels" dans cette thèse. Il est question pour nous de comprendre les origines de ce phénomène en Algérie.

1. LA VILLE ALGERIENNE, « GEREE » EN FONCTION DES BESOINS DU MOMENT

1.1 FAIRE DE L'ALGERIE UNE SOCIETE

Pendant la période de colonisation française, les villes et l'habitat en Algérie ont été fondés principalement sur deux méthodes : la création de centres et de zones de colonisation ainsi que l'expansion des villes déjà existantes telles que Alger, Tlemcen, Constantine, Oran, etc., ainsi que la démolition des médinas ou leur substitution au noyau initial. Il n'y avait pratiquement pas de programmes de logements sociaux jusqu'aux années 1920. En métropole, la situation n'est pas meilleure car le logement social n'a été une politique publique en France qu'entre 1920 et 1939, et le droit au logement a été créé avant la première guerre mondiale (Guinchat, Chaulet, & Gaillardot, 1981).

À partir de 1925, sept unités de logements ont été construites dans la périphérie de la ville d'Alger[110], répondant ainsi à la question du logement social pour les européens. Le logement des travailleurs européens a été facilité par les initiatives patronales, tout comme la cité Altairac à Maison Carré (El-Harrach) (Mouaziz-Bouchentouf, 2018). Depuis l'indépendance en 1962, la question du logement dans le pays est axée sur le principe que c'est une question sociale globale qui va au-delà de la simple gestion technique. Il est évident que les biens résidentiels tels que le logement occupent une place importante dans la société algérienne contemporaine (S. Z. Madani, 2012).

Lorsque des centaines de milliers d'Européens ont quitté le pays après l'indépendance, les Algériens des quartiers populaires ou des campagnes ont occupé les logements vacants qui étaient considérés comme un « butin de guerre ». Environ un million d'unités d'habitation sont désignées comme « biens vacants » (Bendjelid, 1985 ; Bouzaine Semmoud, 1988). Néanmoins, le gouvernement algérien n'a pas réussi à les gérer et à les entretenir de manière adéquate. Vingt ans plus tard, il a réussi à éliminer un parc fortement endommagé en autorisant les locataires à l'acheter à des prix modérés. Des centaines de milliers de habitants des zones rurales se sont déplacés vers les villes et se sont précipités dans les bidonvilles dans l'espoir d'une meilleure qualité de vie. Au fur et à mesure que l'État algérien s'est transformé en un empire immobilier réel, il a rapidement élaboré des lois et des règlements pour réguler ses actions et sa philosophie idéologique.

Les Algériens de toutes couches sociales ont été touchés par le mouvement de promotion résidentielle, ce qui leur a permis d'accéder à des conditions de confort résidentiel qu'ils n'avaient pas connues auparavant, ayant été confinés jusqu'alors dans les bidonvilles périphériques.

[110] Une copie de la cité-jardin, la cité Bobillot (1925) et les HBM du Champ de Manœuvre avec un jardin en asphalte.

Les Z.H.U.N sont annoncées en 1980[111]. Le thème de "l'accession à la propriété d'un logement familial" est devenu le leitmotiv de la politique gouvernementale en juin de la même année. L'objectif principal était de transformer l'Algérie en une entreprise de propriétaires plutôt que de locataires. Il est vrai que l'Algérie est devenue un pays de propriétaires depuis lors : le pourcentage de personnes en Algérie qui louent leurs logements est passé de 70 % avant l'indépendance à 22 % en 1987 (RGPH 1987), mais il n'y a pas eu de grandes avancées[112]. Il est indéniable que les années 1990 ont été marquées par les réformes.

1.2 LES PROGRAMMES DE LOGEMENTS UNE REPONSE A LA CRISE URBAINE

La réorganisation du secteur de l'habitat, dont nous n'avons détaillé que quelques aspects, a amélioré les conditions générales de l'habitat. Selon le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Ville, même s'il a été confronté à de nombreuses crises, le taux de réalisation dans le secteur est en hausse, en particulier en ce qui concerne le logement social (Bendjelid, 1985), qui contribue au maintien du caractère social de l'État. Le programme du logement social a été créé en 1967 grâce à l'adoption des plans triennal et quadriennal par le gouvernement. Dans les années 1990, 1.140.000 unités de logement ont été construites.

Cette époque se caractérise par un afflux massif de populations rurales vers les villes. Il est donc nécessaire de construire rapidement un grand nombre de logements en centre-ville ou dans les zones proches des agglomérations. À cet effet, plusieurs mesures ont été prises. À la fin des années 1990, le secteur a introduit plusieurs nouvelles formes de logement, telles que la location-vente, la promotion-participative et le public-locatif.

Les trois nouvelles formes de logement social, les logements "évolutifs" qui ont fait partie des opérations de Résorption de l'Habitat Précaire (RHP) de 1998 à 2002, le Logement Social Participatif (LSP, qui est devenu LPA ou Logement Public Aidé) et le logement "Rural" ont été intégrés dans les plans de financement. Il convient de souligner que cette assistance ne fait pas partie de la nouvelle forme "Location-Vente" (ou programme AADL) qui s'adresse aux couches moyennes qui étaient exclues des avantages des trois premières formules en raison de leurs niveaux de revenus. Elle ne fait également partie de la formule "Logement Social Locatif" qui est supporter par l'Etat à 100 % et qui mène l'ancienne et unique forme d'habitat financée sur concours définitif du Trésor public.

[111] De l'ordonnance du 7 septembre 1962 concernant la "Protection et gestion des biens vacants" à l'ordonnance n° 66-102 du 6 mai 1966, qui transfère la propriété de ces "biens vacants" à l'Etat, il y a eu un changement majeur.

[112] En ce qui concerne la résolution du problème de l'évasion locative dans le parc public (75 % des locataires continuaient à ne pas payer leurs loyers) et la restructuration du système de production et de distribution résidentielle, qui était encore fortement dominé par l'État.

En 2013, l'État a lancé en 2013pour garantir l'accès à un logement adéquat à toutes les couches de la société, le LPP, logement promotionnel public, voués aux personnes à revenu élevé et la réalisation de 44.000 unités. Ces dernières années, le secteur a connu la réalisation de plusieurs programmes de logements, toutes formules confondues[113].Le secteur a également poursuivi, la création de nouveaux pôles urbains pour garantir un équilibre territorial. Ces qui permis l'attraction de près de 300 000 résidents et la création de zones d'investissement dans ces nouvelles zones.

En Algérie, les grandes entreprises publiques sont généralement chargées de produire des logements. Bien que la participation du secteur privé soit autorisée, elle reste limitée. Il est évident que les habitations construites par le gouvernement sont quantitativement inadéquates et qualitativement inadaptées aux besoins socioéconomiques des résidents. En ce qui concerne les logements construits par des particuliers, ils se trouvent principalement dans le domaine informel.

Les gouvernements accordent une grande priorité pour freiner la crise du logement. Il va sans dire que la part des habitats informels par rapport aux logements occupés n'est pas le seul indicateur à prendre en compte. La pénurie en logements est également, un constat des plus inquiètent. Le déficit dans les autres grandes villes telles que Sétif, Oran, Skikda et d'autres régions est d'environ 4 à 6 % par rapport au déficit national global.

En outre, la politique en matière de logement en Algérie s'est recentrée sur la fabrication massifs de logements dans le but d'obtenir des résultats quantitatifs, sans tenir compte des normes fondamentales de la qualité du cadre de vie. Les quartiers récemment construits manquent encore de nombreux équipements essentiels, tels que des écoles, des centres de santé et des espaces de loisirs (M. Madani & Chachour, 2014). Nous mettons en évidence l'inadéquation du cadre bâti au contenu humain ainsi que la diversité morphologique de l'habitat créé par les individus. La diversité n'est pas seulement une manifestation des disparités économiques, mais elle reflète également les origines et les désirs culturels des résidents. En utilisant des moyens privés, une autre stratégie pourrait contribuer à résoudre la crise résidentielle en Algérie de manière plus efficace et plus rapide.

Cependant, les terrains adaptés à l'urbanisation se trouvent en périphérie de la ville et il y a une longue distance entre les maisons nouvellement construites et les centres d'activités et de services. Cette situation a provoqué des mouvements pendulaires qui ont contribué au congestionnement routier et à l'engourdissement du trafic urbain et périurbain. En fait, le problème

[113] Un million de logements dont 60% consacré au logement rural (en2019), dont l'objectif était d'assurer un équilibre inter-régional et par la suite diminuer l'exode rural vers les centres urbains, 200.000 logements (en 2020). Ces efforts ont été couronnés par la remise de 320.000 logements, toutes formules confondues, en 2021. Données MHV Données MHV.

de la qualité se pose à un niveau plus large. Même le parc de logements existant n'a pas un programme de réhabilitation efficace.

1.3 D'UNE POLITIQUE DU LOGEMENT VERS UNE POLITIQUE DE L'HABITAT

Selon experts, la ville algérienne, « gérée » en fonction des besoins du moment, des urgences, doit passer à une prise en charge qualitative. Désormais, d'ici 2030, le rapport entre la population urbaine et rurale sera d'environ 80/20. En effet, Nous estimons 15 millions d'Algériens (Sidi Boumedine & Signoles, 2017), vont s'installer dans les villes et les centres urbains au réseau de plus en plus dense, en raison du progrès du phénomène d'agglomération et l'apparition de villes nouvelles et de villes secondaires à potentiel élevé.

Face à l'explosion des villes et l'apparition des bidonvilles, l'Etat s'est concentré, en premier lieu, sur la réalisation de logements sociaux gratuits. Cependant, ces programmes se sont souvent éloignés de leurs objectifs initiaux de bénéficier principalement aux fonctionnaires plutôt qu'aux populations pauvres, et n'ont pas réussi à répondre à la demande croissante en raison du manque de ressources. L'État s'est alors orienté vers le secteur privé, en lui confiant la production en masse de logements sociaux.

En Algérie, les promoteurs immobiliers ont bénéficié de mesures d'incitations fiscales et de subventions foncières pour construire, des maisons individuelles en périphérie des centres urbains sur un modèle industriel. Conçus sans planification, dans une logique de production accélérée, ces nouveaux lotissements se sont souvent avérés inadaptés aux besoins des populations. Géographiquement éloigné, économiquement (transports, commerces, centres d'affaires) et socialement (éducation, santé, etc.), des prix trop élevés, orientés vers une population aisée, en fait, ils sont vite apparus comme inadaptés. L'échec des projets immobiliers souligne la nécessité d'analyser d'avantage les besoins de la population et de tenir compte de l'environnement des lieux de vie.

L'échec de ces projets immobiliers met en évidence l'importance d'analyser plus en détail les besoins de la population et de tenir compte de l'environnement des lieux de vie.

La libéralisation du marché immobilier et l'arrivée en force de la promotion privée signalent un retour à la logique économique. Chroniquement marginalisés, les développements immobiliers prennent de plus en plus de place dans le paysage urbain et alimentent une nouvelle forme d'inégalité socio-spatiale. À Oran (Belguidoum, 2018), par exemple, les tours de 30 étages et les résidences de luxe fermées se multiplient.



Figure 11: Dégradation des maisons dans la capitale Alger
Source : Ronan Guillou, in https://www.voyageursdumonde.fr/voyage-sur-mesure/magazine-voyage/alger-nouvelle-vague

2. CRISE URBAINE, COMMENT ON EST ARRIVE LA ?

Les changements dans la société algérienne sont centrés sur la question urbaine. En 2008, près de 80 % de la population vivaient dans un environnement urbain, qui était devenu le cadre structurant de la population dans son ensemble. En une décennie, le phénomène a été considérable, rapide et parfois entraîné par des changements profonds dans les modes de vie et les structures sociales. Des problèmes récurrents dans les villes algériennes sont la crise du logement et l'habitat informel. Depuis le début des années 2000, l'État cherche à y remédier en mettant en place des programmes majeurs de construction de logements, d'infrastructures et d'équipements publics. Un retard constant a accéléré le développement incontrôlé des quartiers d'habitats informel (S. Z. Madani, 2012).

En partant de l'événement central des migrations, la création de camps de regroupement, le très faible encadrement administratif de l'Algérie indigène en 1954, ainsi qu'un demi-siècle de stagnation de la population rurale, les politiques économiques axées sur l'organisation et la modernisation des centres-villes ont absorbé la quasi-totalité d'une croissance démographique très rapide pendant les dernières quarante ans, sans un souci particulier.

Le moment le plus traumatique des politiques nationales, aussi bien dans le système colonial avant la guerre d'Algérie que dans l'Algérie indépendante, c'est de laisser les populations

rurales en marge de la plupart des actions de développement. Malgré leur ambition et leur investissement colossal dans la réalisation de programmes d'habitat, mais non réglementaires, les politiques urbaines mises en place au cours des dernières décennies se sont accompagnées d'un essor étonnant de constructions et de quartiers souvent qualifiés d'informels. Ce schéma d'urbanisation concerne toutes les villes du pays (Maachou, Belouadi, & Trache, 2018 ; Yamani & Trache, 2020).

Il est essentiel de souligner que l'État et les autorités publiques jouent un rôle crucial dans la compréhension de la nature du changement social en Algérie. Il est évident que les autorités publiques jouent un rôle important dans le domaine de l'urbanisation, où elles agissent non seulement pour fixer les normes réglementaires, mais aussi pour réaliser des projets urbains ambitieux. Afin de comprendre les stratégies sociales qui s'adressent à différents groupes sociaux, il ne s'agit pas ici d'analyser en détail l'action publique, mais d'insister sur les concepts qui étayent l'approche de la question urbaine.

Les origines, les manifestations et les effets de l'urbanisation sont complexes et il n'a pas été beaucoup étudié jusqu'à ces dernières années. Elle a été plus étudiée en termes de manifestations empiriques qu'en termes de dynamiques. L'objectif est de proposer des éléments de lecture des étapes d'urbanisation à partir des dynamiques sociales qui les alimentent, aussi des liens entre la structure sociale et la structure urbaine. Les mécanismes de remaniement de la structure sociale sont au cœur des dynamiques urbaines (Belguidoum, 2008).

La politique du logement en Algérie a progressivement changé, liée aux déséquilibres financiers enregistrés depuis 1986 et aux demandes des citoyens. Comme dans la plupart des pays en voie de développement, l'Algérie traversait une période de crise de logement, alimentée principalement par le mouvement d'urbanisation accélérée (Lasla & Oukaci, 2018). L'état avait du mal à suivre le taux de croissance des villes. La crise sécuritaire qu'a connu le pays dans les années 1990 avait des répercussions considérables sur l'habitat. D'une vague à l'autre, le chômage a augmenté, des milliers d'habitats ruraux ont perdu leurs habitants et une partie importante de la population des zones rurales a fui les centres urbains. La politique de développement économique de l'Algérie indépendante a entraîné une augmentation des migrations, en particulier l'exode rural. La concentration des équipements et des services dans les villes a accéléré le phénomène de densification urbaine et a créé de nombreuses opportunités d'emplois dans l'industrie.

L'Algérie a connu une décennie, de 1991 à 2000, qui a fait reculer les mariages et les naissances et a occasionné de grands mouvements de population, appelée souvent "décennie noire" (Kouaouci & Rabah, 2013). Les villes ont été envahies par des populations plus précaires, souvent issues des campagnes, et se sont entrées en crise (faute de ressources financières), les services

publics se sont détériorés, les liens sociaux assurés par les organisations locales politiques, sociales ou culturelles se sont distendus. Selon Nordine Grim (2017), l'exode rural a déstabilisé nos villes, une dynamique de désertification humaine profonde était par conséquent déjà largement entamée.

La crise ne fera qu'augmenter les années suivantes sous le double effet de la paupérisation rurale et de l'insécurité, ce qui a particulièrement touchés les petits villages. Le monde rural s'est tellement dépeuplé au profit des centres urbains. Le plus grave est qu'une grande part des populations qui s'est rendue en ville a déjà quitté son lieu, généralement des habitations auto-construites durant les années 1970 et 1980, pour demander d'être relogés dans les villes d'accueils.

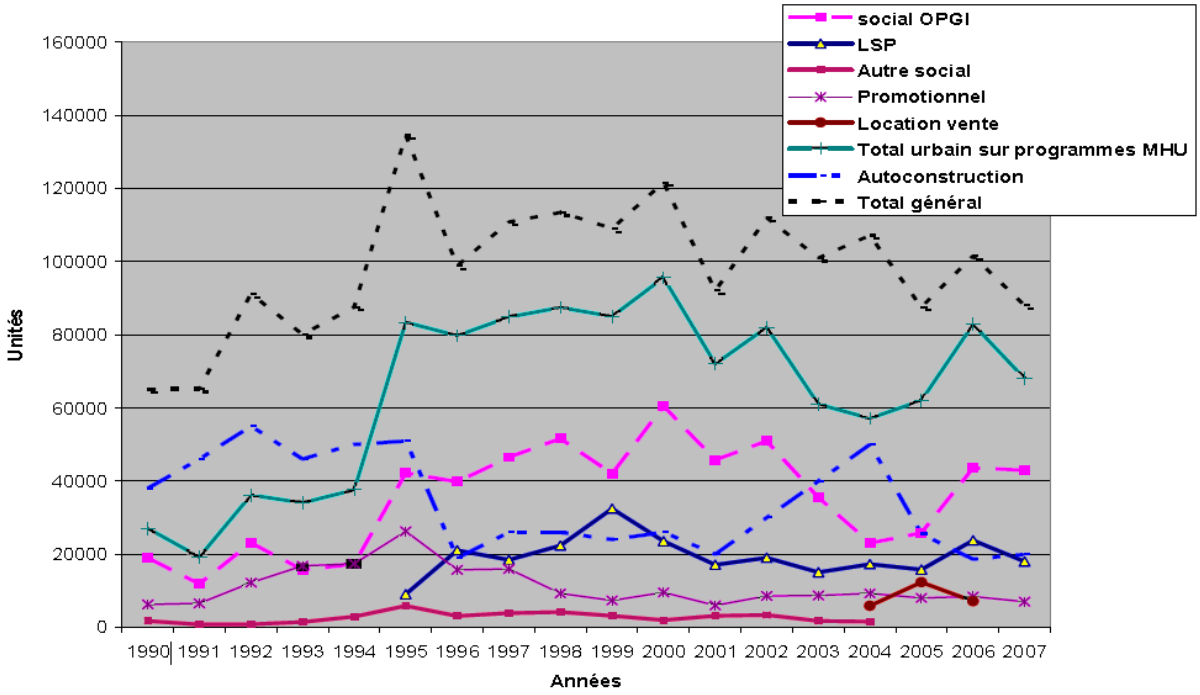


Figure 12 : Réalisation de logements urbains entre 1990 et 2007, Tous types de programmes (privés/publics)

Source : MHUV (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme)

Depuis, les choses ne se sont guère améliorées, bien au contraire. La population rurale continue de diminuer, avec une perte annuelle d'entre 50 000 et 60 000 habitants (MHUV), qui ont été regroupés dans les zones périphériques urbaines et ne sont pas en mesure de gérer l'afflux. Ce débordement a entraîné la création de bidonvilles, qui sont sans aucun doute la conséquence la plus grave. Les 250.000 logements (MHUV) dédiés par l'État à l'absorption des bidonvilles qui se sont spontanément développés dans les tissus urbains et périphériques n'ont pas réussi à résoudre ce problème crucial qui prend progressivement l'apparence du fameux "tonneau des Danaïdes".

Ces banlieues seront confrontées aux problèmes de pauvreté et d'exclusion, ainsi qu'aux maux sociaux associés tels que la délinquance, l'insécurité, le commerce informel et

l'extrémisme, en raison d'un manque d'emplois, de soins de santé, d'éducation et de loisirs. La croissance démographique rapide des villes et les conditions de fabrication du cadre bâti continuent d'impliquer l'habitat informel dans l'espace urbain. L'image et le paysage urbain des villes ont été considérablement altérés par ce phénomène, qui a même contribué à leur ruralisation.

La contrainte foncière a joué un rôle important dans le choix de localisation en raison de la nécessité d'obtenir rapidement de grandes surfaces de terrain constructible à un coût jugé raisonnable, ce qui exclut les achats dans les zones déjà urbanisées en raison de leur prix et de leur délai d'acquisition. La deuxième raison est que ces zones d'habitation sont fréquemment situées à proximité des zones industrielles qui se développent rapidement à travers le pays, ce qui les rend en pleine expansion. Selon les spécialistes, si cette expansion urbaine de la ville n'est pas maîtrisable et crée au contraire un chaos urbain, c'est parce que l'urbanisation ne suit pas partout le même chemin.

En Algérie, la question de l'habitat présente de nombreuses difficultés, telles que l'inadéquation entre le rythme de production/l'offre de logements et la croissance de la demande, les retards dans la production et la livraison de nouveaux logements, les carences en matière de gestion, l'urbanisation anarchique, la dégradation du parc de logements existant, la pénurie d'équipements, l'insécurité, etc.

3. L'HABITAT INSALUBRE UN PHENOMENE QUI GAGNE LES GRANDES VILLES

Les bidonvilles, un phénomène alarmant

La gouvernance de notre pays, passée et actuelle, a accompli de véritables prouesses, mais est aujourd'hui inaperçu et elle se perpétue comme une blessure dans la périphérie de nos villes. Des milliers de baraques ont longtemps enlaidi les espaces urbains et suburbains. Des bidonvilles et autres habitats informels ou insalubres avaient essaimé à travers toutes les villes d'Algérie (Benkada, 2001). Les populations venaient s'installer (s'entasser serait une qualification plus juste), dans des endroits insalubres, souvent sans eau courante, sans électricité et parfois même sans réseau d'assainissement. Ils se sont concentrés dans des poches isolées ou dans des taudis fétides, ténébreux et sales. Ils étaient parfois situés à proximité des quartiers coloniaux, mais ils étaient toujours séparés par une frontière invisible (chemin de fer, oueds, etc.). En fait, les poches étaient habitées par des travailleurs journaliers, des travailleurs occasionnels ou des personnes qui n'ont parfois aucun emploi stable.[114].

[114] https://www.aps.dz/societe/128366-eradication-de-90-des-bidonvilles-a-travers-le-pays



Figure 13 : Habitat insalubre à Alger

Source :https://elwatandz.com/9-ont-ete-eradiques-a-travers-le-pays-la-fin-du-cauchemar-des-bidonvilles

> *"Nous sommes des morts-vivants. Nous survivons dans la misère totale et la peur au quotidien pour nous et nos enfants. Les rochers peuvent s'écrouler à n'importe quel moment. Quand la pluie s'abat sur la ville ou que des vents violents soufflent, nous fuyons nos taudis pour dormir dans la rue » père de famille, habitant du taudis de Kouchet El-Djir à Oran* [115].

Les bidonvilles grossissent et les équipements à proximité sont vite dépassés. Les habitants construisent une baraque de fortune, se branchent de façon illicite à l'électricité, trouvent du travail ou font du commerce informel. Vues comme un fléau défigurant et déséquilibrant la vie urbaine. Les poches d'habitats précaires se trouvent fréquemment à proximité des chantiers et occupent des espaces destinés à recevoir des infrastructures et des équipements publics tels que les routes, les lycées et les aménagements urbains. Ces essaims insalubres et irréguliers contrastent avec l'environnement architectural viable et ordonné[116].

4. QUARTIERS INFORMELS EN DUR, DES VILLES SANS IDENTITE ARCHITECTURALE

Les villes en Algérie comprennent des métropoles (Alger, Oran, Constantine et Annaba), des villes moyennes et petites et des villes nouvelles issues de la planification urbaine et des dynamiques locales. La structure des réseaux urbains se consolide et la création de nouvelles villes se fait sans remettre en question le cadre spatial acquis pendant la période coloniale : le nord

[115] https://www.liberte-algerie.com/reportage/kouchet-el-djir-le-bidonville-coupe-gorge-374775 consulté le 05-01-2023
[116] Op.cit.

du pays compte 63,5 % des agglomérations urbaines, y compris les quatre grandes villes, tandis que les hauts plateaux comptent 27,4 % et le sud 9,1 % (Belguidoum, 2018).

Dans toutes les villes algériennes, la population est fortement liée au centre. L'expansion urbaine après l'indépendance a mis l'accent sur cette organisation. Un problème majeur pour les villes algériennes est l'importance du centre historique. Le béton a gagné nos villes, et a effacé toute notre histoire, d'un système constructif bien étudié à des constructions anarchiques en béton.

En Algérie, les villes et les zones urbaines sont des ensembles désorganisés qui manquent d'adresse, de référence et parfois sont inaccessibles et méconnus par les services administratifs [117]. L'anarchie et le mauvais goût ont un impact sur pratiquement tous les éléments de la construction et de l'aménagement urbain. L'expansion anarchique des tissus urbains, qui se sont intensifiés pendant la décennie noire, ont sans aucun doute affecté la rigueur urbaine et l'esthétique des villes. Ce phénomène est actuellement présent dans toutes les agglomérations urbaines, sans exception, et touche tous les quartiers d'habitat et les zones d'extension urbaine. En quelques années seulement, un chaos architectural et urbain sans précédent s'est produit en raison d'un manque de contrôle combiné à la contrebande et à la corruption. Ce désordre qui donne l'impression désagréable d'un pays embourbé dans l'anarchie et les prédateurs sans scrupules.

Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS), sont sensés permettre une meilleure organisation de l'extension des zones d'habitat, tout en veillant le plus possible à la préservation du patrimoine foncier, désormais soumis à des conditions d'emprises au sol strictement contrôlées. Toutes les communes sans exception disposent de ces outils d'urbanisme juridiquement contraignants, la question est de savoir pourquoi ils ne sont pas appliqués. Ces habitations qui ont poussé en marge de la légalité, se sont accumulées au fil du temps, au point d'enlaidir les quartiers informels périphériques des villes et d'altérer irrémédiablement les petites villes urbaines englouties par ces constructions inesthétiques et qui, surcroît et ne s'achèvent jamais (figure 14,15,16 et 17).

Mal ou pas intégrés aux tissus urbains existants, les quartiers informels constituent un véritable casse-tête depuis plusieurs années, tant pour l'Etat qui éprouve de grosses difficultés à faire appliquer la loi, que pour les architectes et les urbanistes qui ont du mal à gérer "les coups partis" qui se sont intensifiés à la périphérie dans tous les tissus urbains (Chouguiat Belemallem 2014; Spiga-Boulahbel, 2004; Spiga Boulahbel, 2005). Les villes qui ceinturent les agglomérations d'Alger, Oran, Annaba et Constantine (Benlakhlef, 2007; Maachou, Belouadi, &

[117] https://www.algerie-eco.com/2018/01/25/lalgerie-malade-de-urbanisme-milliers-de-batiments-non-conformes-aux-regles/ consulté le 3012-2022

Trache, 2018; Mouaziz-Bouchentouf, 2014; Yahiaoui, 2011), pourtant elles ne sont pas les seules, évidemment sont toutes atteintes par ces constructions laides et sans âme, qui empiètent perpétuellement sur les terres productives des plaines environnantes et soumettent un chaos irrémédiable aux anciens villages coloniaux, qui ont une cohérence urbaine et architecturale qui ne demandait qu'à être suivie.



Figure 14 : Bidonvilles algériennes

https://www.elwatan.com/edition/actualite/la-ville-face-aux-normes-et-a-lexode-rural-22-02-2019



Figure 15 : urbanisation anarchique des villes algériennes



Figure 16 : **Quartiers en mutation, constructions inachevées**

https://www.algerie-eco.com/2018/03/19/important-colloque-sur-les-quartiers-en-mutations/

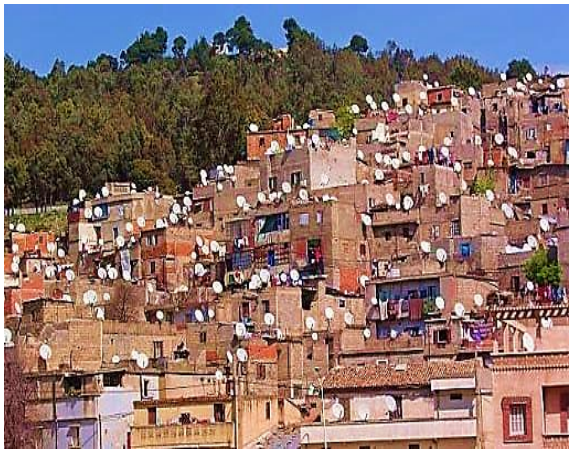


Figure 17 : Constructions inachevées et pollution visuelle

https://www.algerie360.com/des-milliers-de-lieux-ne-sont-toujours-pas-baptises-villes-algeriennes-jungle-urbaine/

Les nouveaux constructeurs, et avec l'absence de l'État, pouvaient choisir leurs matériaux de construction (ciment, fers à béton) en fonction de la disponibilité et des prix. En raison de la saturation des terrains intégrés dans les réserves foncières à usage d'habitat, certaines communes ont même été obligées d'étendre leurs zones constructibles aux meilleures terres agricoles. Les futurs énormes quartiers d'habitats informels commenceront par ces étalements et empièteront davantage sur les terrains agricoles, ce qui pourrait leur causer des dommages à long terme.

5. UNE POPULATION DERACINEE

Nos villes manquent d'une tradition urbaine suffisante pour accueillir ces populations déracinées, à leurs modes de vie, ce sont précisément ces dernières qui finiront par imposer leurs façons de vivre. Le processus de « rurbanisation » commence par la mise en place de pratiques qui n'avaient leur origine qu'en milieu rural : pratique de cultures vivrières et, parfois même, l'élevage de bétail au pied des bâtiments, les équipements inadaptés à la vie urbaine, l'exclusion des femmes des activités publiques, l'insensibilité à l'esthétique architecturale et urbanistique et peu d'intérêt pour l'hygiène publique, etc. En fait, dans toutes les cités où ils s'installent collectivement, ces exilés tentent à « recréer leurs douars[118] ».

Trois types de villes en Algérie illustrent le processus de responsabilités individuelles face à des projets d'habitat planifié qui ne sont pas terminés. Au départ, une partie de la population défavorisée improvise son logement en créant des bidonvilles ou des habitations informelles en marge de la ville. Le mode d'occupation de l'habitat collectif est à la fois massif et accéléré, contrairement au mode d'occupation progressif des quartiers d'habitat individuel. D'un jour à l'autre, l'occupant du logement se retrouve dans un quartier qu'il partage avec des centaines d'autres habitants qui ne lui sont pas connus. Les premiers signes de dégradation au niveau des espaces communautaires apparaissent avant même que les habitants ne se connaissent. (Naceur & Farhi, 2003).

Il semble que la libération de terrains urbains pour valoriser, embellir la ville et ainsi la nettoyer physiquement et socialement, et éventuellement le dégraissage collectif de travail des administrations et des entreprises, afin d'en réduire les coûts d'exploitation, est un facteur plus décisif. Quand elles ne revenaient pas dans leur ville d'origine où elles ne trouvaient que rarement abri et emploi, les familles expulsées des villes se voyaient attribuer des lots à une distance étendue de la ville (8 km à l'exemple d'Oran) où elles construisaient leurs maisons. C'est à un déplacement d'une frange des périphéries urbaines que nous assistons, avec une amélioration des conditions de logement mais non de l'habitat : l'équipement technique et social est lamentablement insuffisant (Belguidoum, 2018; B. Semmoud, 1988).

Ces cités regroupent des populations très diversifiées de par leur culture d'origine et leurs niveaux socioculturels. C'est ainsi que l'on retrouve parfois toutes les catégories sociales confondues au sein du même bloc : cadres, employés, ouvriers, concierges etc. Cela rend la

[118] https://www.algerie-eco.com/2017/06/11/lexode-rural-appauvrit-nos-campagnes-ruralise-nos-villes-ministre-charge-de-lamenagement-territoire-a-t-pouvoir-dy-remedier/ consulté le 03-01-2023

promiscuité extrêmement difficile. Plus inquiétantes plus encore sont les incidences des déplacements de la population vers ces cités suite à des opérations de démolition des bidonvilles.

6. L'INFORMALITE, UN MOYEN DE RESISTANCE A LA PLANIFICATION, LES NOUVELLES CENTRALITES

Le débat concernant l'urbanisation informelle ne s'est pas terminé. En l'absence d'une planification urbaine logique, des environnements informels se multiplient. Des centaines de milliers de personnes ont été forcées de migrer vers les villes en raison de la pression démographique et de l'insécurité. Les élaborations conceptuelles et les approches méthodologiques ont permis d'intervenir pour restaurer la production de l'habitat par les populations et ont développé des compétences pour se prendre en charge face à une planification inadéquate voire inexistante. Un autre exemple de génération spontanée par le bas est l'informalité. En réorientant les produits de microfinance traditionnels, les ménages aux revenus informels ou irréguliers peuvent acquérir des terres et construire des maisons. Ces expériences ont souvent abouti à des logements de mauvaise qualité. Malgré tout, ces initiatives privées ont réussi à répondre à la demande et à un besoin en matière de logement.

Il était prévu de retirer les « verrues, les excroissances » et de les remplacer par une transformation de cette production dégradée par une forme plus robuste et valorisante (Bendjelid, 2000). Les arguments qui expliquent les manifestations de la crise du logement et de l'habitat sont contredits par les transformations fonctionnelles intervenues suite à l'évolution de ces formes urbaines individuellement produites. En fait, ce fait invalide les modèles qui expliquent la production d'habitat informel par des facteurs traditionnels (sous-développement, démographie, pauvreté). C'était une façon de s'opposer au projet de la société moderne où la ville est conçue selon un modèle unique.

Il s'agit toujours d'un moyen par lequel les habitants manifestent leur présence dans la ville, tout en cherchant un urbain de plus en plus actif. Selon Spiga (2005), il existe trois catégories de cités en Algérie. Les premières sont appelées cités sommaires et sont utilisées pour accompagner les populations défavorisées en liant les activités ménagères et l'économie souterraine. Les secondes sont appelées cités spontanées en dur et offrent une mixité entre l'habitat et les activités. Les classes inférieures et moyennes confirment leur présence dans le péricentre. Enfin, les lotissements irréguliers Les couches inférieures de la classe moyenne veulent exprimer leur succès financier et affirmer leur urbanité à travers ces lotissements.

Les quartiers spontanés anciens ont été introduits dans le tissu planifié grâce à l'association d'activités commerciales diversifiées, ce qui a conduit à une rivalité entre la centralité urbaine et le noyau de la ville. Cependant, une nouvelle centralité s'est établie dans les tissus

irréguliers. La capacité de l'étalement urbain s'y développe ; les activités commerciales, les services et la production relient ces « fragments de ville » à l'ensemble de l'agglomération.

7. MARCHE DU FONCIER ET INSTALLATION URBAINE INFORMELLE

En règle générale, les groupes sociaux sont répartis dans la ville en fonction de mécanismes sociaux représentés dans le tissu urbain, tels que les prix du marché foncier et immobilier (un grand nombre de mécanismes économiques) (Bourdieu, 1993). Au-delà des formes économiques et institutionnelles, la ségrégation est aussi le résultat des interactions entre les comportements individuels discriminatoires (perception de l'autre, choix de voisinage plus ou moins conscient fondés sur des modèles culturels de référence) et de phénomènes de répugnance -attraction dans la distribution sociale de l'espace.

Dans un pays comme l'Algérie, où la structure sociale est en pleine recomposition et où l'État joue un rôle important en tant qu'institution régulatrice et redistributive, la combinaison de ces différents facteurs crée des espaces urbains reflétant les contradictions sociales. La ségrégation urbaine en Algérie est généralement influencée par ces différents facteurs, mais elle se produit souvent de manière obscure. Un exemple en est la question du marché foncier. Le marché a été régulé pendant une longue période par les autorités publiques et les communautés locales, mais il a souvent été remplacé par d'autres outils qui pourraient exploiter les distorsions du capital social. Le capital économique possédé a souvent été remplacé par le capital social, ce qui ne représente pas le seul facteur pris en compte dans les distributions spatiales. Dans de nombreux cas, le capital social surpasse les mécanismes purement économiques. C'est ce que Belguidoum (2008) a examiné à Sétif et dans les villes du Bas Sahara (Belguidoum, 1995a, 1995b, 2008)[119].

Il est également problématique d'attribuer un lot de terrain. Selon un article d'Algérie-Actualité (4 du 10 décembre 1986), certaines APC peuvent refuser l'agrément de coopératives immobilières constituées de manière appropriée pour en accepter d'autres jugées plus « intéressantes ». Ces méthodes sont évidentes lorsque l'on évalue la différence entre le prix du mètre carré vendu par l'État et celui du marché « libre » dans les grandes villes. Il est impossible de marginaliser de nombreuses parties de la société urbaine dans ces circonstances, telles que

[119] Jusqu'en 1990, le monopole de l'État sur les terrains urbains était crucial pour la création de nouvelles banlieues. Les terrains constructibles sont vendus à des prix réduits conformément à une liste établie localement par les autorités publiques. Ces techniques de vente profitaient aux fonctionnaires et à tous ceux qui pouvaient utiliser efficacement leur réseau de connaissances, ainsi qu'aux personnes aux revenus modestes mais sûrs. Ces listes ont été largement influencées par diverses interventions, pressions et privilèges. Il arrive parfois que ces terrains soient vendus à la vente. Il est courant pour un prêteur de financer la construction en revendant une ou deux parcelles de terrain qu'il a acquises à un prix plus élevé.

l'accès au logement ou l'acquisition de terrains. Dans les petits centres et les zones rurales, l'auto-construction réduit considérablement l'exclusion.

8. URBANISATION ET MUTATIONS SOCIALES, LA VILLE FAÇONNEE PAR LE SOCIAL

Sur la base des études réalisées, et à notre connaissance, on a constaté que la ségrégation (ethniques, résidentiels, scolaire …) a été très peu étudiée dans les recherches sur les villes algériennes. La difficulté d'aborder la ségrégation, qui a connu ces origines à partir de la colonisation française, fait partie du manque des travaux sociologiques et urbains sur le sujet ainsi que son absence dans les recensements de la population.

Il s'agit d'une exploration à double échelle des liens entre la répartition inégale des catégories sociales et les caractéristiques du parc immobilier, ainsi que de la manière dont les questions de ségrégation et de mixité sociale sont abordées dans la construction des politiques publiques. Le but de ce chapitre est de mettre en lumière l'état actuel des connaissances concernant la géographie socio-résidentielle des villes en Algérie, en utilisant des études de cas issues des grandes villes : Alger la capitale nationale, tandis qu'Annaba, Oran et Constantine.

La pratique de l'urbanisme a été un révélateur remarquable de l'expérience coloniale française en Algérie. » *Les civilisés » vivent comme les rats dans des trous [. . .] « Les barbares » vivent dans la quiétude, le bien-être* », (Le Corbusier, 1935) in (Mouaziz-Bouchentouf, 2014). Interrogeant l'image que nous renvoient les traces laissées par la colonisation sur l'espace algérien. La ségrégation en Algérie passe du fait de l'urbanité à le fait d'être une question d'histoire : colonisation, indépendance, guerre civile.

La solution au problème des bidonvilles dans la majorité des villes algériennes sera la même : la destruction et le relogement de la population. Les terrains destinés à accueillir les bidonvilles n'ont pas été réorganisés en termes de services et d'équipements (Deluz-Labruyère, 1988). Le financement des logements à construire, la disponibilité de terrains à bas prix et le type de logement choisi (disposition spatiale, surface, matériaux utilisés...) sont tous des problèmes auxquels sont confrontés les populations pauvres, n'ayant pas de revenus suffisants et stables. Les baraquements préfabriqués, les cités de recasement semi-urbaines ou urbaines ont été des solutions tentées.

Il y a également eu l'idée de déplacer les habitants des bidonvilles vers des cités trop éloignées du centre-ville et qui ne trouvaient pas de travail. Si ces expériences échouent, le relogement ou le recasement sera remplacé par le transit ou l'hébergement temporaire[120]. D'autant

[120] http://www.gaullisme.fr, consulté le 17-06-2022

plus que d'ici 2030[121], 15 millions d'Algériens vont migrer vers les villes et les centres urbains dont le réseau se densifie en raison de la croissance du phénomène d'agglomération et de l'émergence de nouvelles villes et de villes secondaires à potentiel élevé. L'étalement urbain créé le chaos urbain, alors que d'ordinaire, c'est la ville qui devrait produire l'habitat.



Figure 18 : Habitat informel, Bejaia



Figure 19 : Bidonvillisation des villes côtières
https://www.elwatan.com/edition/actualite/la-ville-face-aux-normes-et-a-lexode-rural-22-02-2019 consulté le 01-01-2022



Figure 20 : Rejet de la poubelle près des quartiers informels, Constantine



Figure 21 : L'informel, construction sur le toit
Source :*https ://www.flickr.com/photos/francebleuarmorique-mediterranee/5776503276/in/photostream/*
consulté le 01-01-2022

Selon Jamel Chorfi (2019), nous avons réussi à exporter du béton même au Sahara, où régnaient l'architecture de terre (les ksour et l'habitat saharien), les nouvelles villes construites dans les banlieues éloignées sont des ghettos enclavés qui marginalisent une population qui n'était jamais la bienvenue dans les villes. Cependant, l'isolement et l'ostracisme alimentent la violence des jeunes envers leur nouvel environnement. Les recensements ont été menés simultanément pour identifier les bénéficiaires de logements sociaux. Souvent, les conditions d'octroi [122], sont

[121] https://www.elwatan.com/edition/actualite/la-ville-face-aux-normes-et-a-lexode-rural-22-02-2019 consulté le 04-01-2023
[122] Les bénéficiaires devant prouver notamment avoir résidé au moins cinq ans dans leur habitat précaire

difficiles à respecter et sont marquées par l'arbitraire et la corruption. Parfois, des familles sans abri se retrouvent dans la rue leur baraquement ayant été rasé.

Des milliers de familles ont été expulsées dans les zones rurales et déplacées de leur lieu de résidence. Ces actions ressemblent à une transformation immobilière autoritaire qui dissimule mal des projets plus lucratifs. En 2015, le grand bidonville d'Erramli, situé à la périphérie d'Alger et abritant plus de 4500 ménages, a été éradiqué, entraînant l'aménagement notamment d'un pont et d'une autoroute. Des zones non occupées sont réservées à des espaces commerciaux, des parkings à étages et d'autres encore pour des activités de loisirs. Il est de plus en plus évident qu'un nettoyage social est effectué sous couvert d'amélioration des conditions d'habitation, une gentrification qui n'a pas de nom.

Il est évident que les autorités accordent une priorité à la quantité plutôt que à la qualité, sans prendre en compte les infrastructures sociales sur les sites de relogement qui vont accueillir les grands ensembles de logements construits rapidement. Il n'y a pas d'urbanisme, de concertation ou de préparation des anciens locataires ou des nouveaux arrivants pour gérer les attributions. Des familles d'origines et de conditions variées, provenant de quartiers différents, sont obligées de vivre ensemble et de s'adapter aux anciens résidents sous prétexte de mixité sociale. Les résidents du centre-ville doivent vivre à côté des résidents néo-urbains, ce qui peut entraîner de nombreux conflits (HADJIJ, 1984).

En Amrous, dans le quartier de Saïda, il y a un autre exemple où, sur les 322 logements qui ont été reconstruits sur place grâce à une « opération-tiroir », seuls 102 sont revenus à d'anciens résidents du quartier. Les 455 foyers restants ont été réinstallés dans les ZHUN situées dans les zones périphériques. En outre, 600 familles ont été relogées dans les ZHUN de Sidi Youcef et Haï Saddikia à Oran. Ce transfert a entraîné des problèmes liés aux relations entre le logement et le travail, ainsi qu'aux coûts de location et à la promiscuité imposée (deux familles par logement dans de nombreux cas). Près de la moitié des personnes qui ont été relogées à la ZHUN de Sidi Youcef à Oran ont quitté leur emploi, tandis que seuls 8 % ont réussi à se rapprocher de leur emploi.

Cependant, les résidents des zones précaires informelles qui ont été rasées dans le cadre de l'éradication des bidonvilles à l'échelle nationale ont une grande importance pour le transfert-exclusion. Même si les migrations remontent à deux générations, l'opération consiste à transférer les habitants dans leur ville d'origine ou à les amener à s'installer sur des terrains éloignés des villes, dans la crainte de réduire l'exode rural dont on exagère l'ampleur, démentie du reste par les résultats préliminaires du dernier recensement national, qui expliquent à la fois une

baisse des taux de croissance annuels, une émigration-redistribution de population vers les petites et moyennes villes (Prenant, 1985 ; Prenant & Semmoud, 1997).

Par conséquent, la nouvelle ville d'Ali Mendjeli est un excellent exemple de l'état de ségrégation. Située à une distance de 25 kilomètres de la ville. En 2012, des anciens résidents des bidonvilles ont été réinstallés à proximité de familles rurales qui sont récemment arrivées en ville. Bien que les zones d'activités soient fréquentées, ce complexe pavillonnaire manque d'espaces verts et d'infrastructures socio-culturelles, ce qui lui donne un aspect carcéral. Entre 2012 et 2014, des groupes armés opposés se sont fréquemment battus et ont pris en otage certains quartiers de la ville, qu'ils ont même tenté de piller. Ce blocus a entraîné la perte d'emplois et l'abandon d'études pour certains. Les solidarités familiales et villageoises se sont reconstruites et de nouveaux liens se sont tissés au fil des nouvelles migrations. Leur passé n'était pas seulement associé à l'exclusion et à la misère, mais également à une activité de commerce constante avec la capitale.



Figure 22 : La ville de Ali Mendjeli (Constantine)

Source :https ://www.aps.dz/regions/87748-constantine-fuite-de-gaz-a-l-entree-de-la-nouvelle-ville-ali-mendjeli



Figure 23 : La ville de Sidi Abdellah (Alger)
Source : MHUV

> « *Transférées en masse dans des cités périphériques sans qu'aucun accompagnement social n'ait été prévu, ces populations vivent mal leur relogement et les quartiers neufs où elles s'installent connaissent des épisodes récurrents de violences urbaines* » (Benlakhlef & Bergel, 2016).

Sur le niveau urbain et architectural, l'architecture des nouvelles villes sont vues du point de vue des normes uniquement : zonage, classement de densité, pratique de règlement de répartition des surfaces, rapport population/équipements, un modèle de ségrégation urbaine. *« Ceci avec la volonté d'application de la même répartition des fonctions à travers tout le territoire et toutes les villes de l'Algérie : zones industrielles, cités des fonctionnaires, cités administratives, quartiers semi-urbain »* (Mouaziz-Bouchentouf, 2018). L'élimination de problèmes importants tels que la croissance démographique, la continuité des migrations vers les villes, les incohérences dans les politiques agricoles, les lacunes dans quelques organismes étatiques, ne conduira qu'a une

urbanisation rapide, une surpopulation des logements et des tensions dans les espaces urbains. Le logement reste pourtant un bien rare, coûteux et inconfortable, et les méthodes employées par les pouvoirs publics brutales (Benlakhlef & Bergel, 2019).

Quant aux ZHUN[123] (Zones d'Habitat Urbain Nouvelles), elles sont nées suite au constat de déficience des premières grandes réalisations de logements, qui étaient souvent livrés sans équipements d'accompagnement (établissements scolaires, commerces, etc.) et sans que les infrastructures (routes, réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement, réseaux électriques, téléphoniques et de gaz) soient achevées. *« L' objectifs était d'éviter la réalisation de cité-dortoir en programmant dès le départ les équipements nécessaires, et de limiter la ségrégation en intégrant la ZHUN aux quartiers voisins et en prenant en compte leurs déficits en équipements »* (Brûlé, 1985). Permettant d'éviter l'erreur de livrer des logements sans équipements d'accompagnement. Or, l'habitat collectif produit à grande échelle dans le cadre de la procédure des ZHUN pour répondre à l'énorme demande de logements après l'indépendance se caractérise quant à lui par un stéréotype niant les spécificités climatiques et sociodémographiques de la famille algérienne.

Il est évident que la problématique urbaine est comparée à la création de logements (Bendjelid, 1984). Bien que les ZHUN soient équipées de tous les équipements, elles sont souvent livrées sans eux. Cette politique a brisé les tissus urbains et entraîné un étalement urbain sans précédent à l'avantage des familles solvables et des déséquilibres sociaux jamais observés. Elle entraîne le rejet de grandes masses de citoyens qui n'ont d'autre choix que l'entassement dans les vieux centres villes ou la construction informelle de diverses formes d'habitat sommaire, parfois en plein cœur des villes mais la plupart du temps en périphérie ou dans les terres agricoles souvent fertiles qui entourent les villes.

En effet, la géographie sociale des villes algériennes a été redessinée grâce aux programmes de logements publics. L'analyse de la localisation des programmes de logements sociaux a contribué à faire sortir les classes sociales moyennes des quartiers centraux des villes, les répartissant sur un rayon de plusieurs kilomètres par rapport au centre des agglomérations.

Les bouleversements engendrés par l'urbanisation et les mutations sociales, redéfinissent les formes du lien social et causent des ruptures qui sont sources de tensions permanentes. Les ruptures familiales, les rapports de voisinage, l'appropriation de l'espace public, la mixité sociale et la moralisation de la vie sociale sont quelques-unes des formes de rupture qui sont provoquées par ces bouleversements. Ces ruptures ne se produisent pas automatiquement, et

[123] ZHUN zones d'habitat urbain nouvelles

les processus d'individuation rencontrent des obstacles provenant des codes sociaux anciens qui existent encore. Cette société mixte agit et façonne son espace.

9. HABITAT INFORMEL, MEDIOCRITE ET MARGINALITE

Une nouvelle urbanisation émerge en Algérie, soutenue par les pratiques quotidiennes des différents groupes sociaux qui construisent et « vivent » les villes, redéfinissant les liens sociaux et les modes de vie, les habitudes de consommation, de travail, de loisirs et les modes d'appropriation de l'espace public. Les villes algériennes, confrontées à leurs contradictions et perturbées par leurs tensions, cherchent une cohérence et une structuration des politiques publiques, ainsi que des actions conjointes et conflictuelles des différents acteurs sociaux et politiques publiques.

L'image de la ville en Algérie est celle de villes abandonnées, vouées à elle-même, tant par l'état de délabrement et de vétusté des habitations (datant de la période postcoloniale, comme la Casbah et les vieilles villes) que par le développement anarchique récent des lotissements d'habitat informel individuel ou précaire (Djeffel, 2011). Des constructions inachevées qui altèrent les villes algériennes, sont les images que donnent les quartiers informels qui s'étendent à la périphérie de toutes les villes algériennes. La couleur de la brique et du béton des façades inachevées, non revêtues, caractérisant le paysage urbain.

En fait, pour de nombreuses personnes, vivre en promiscuité est difficile, parfois sans eau ni électricité de base, les inondations et la boue à chaque période de tempête, la chaleur excessive en été et l'insalubrité. Les connexions illégales, qui sont des connexions de « complaisance » aux réseaux d'eau et d'électricité, des bidonvilles ou des habitations non résidentielles, sont équipées d'eau et d'électricité, ainsi que de gaz naturel. Les raccordements réalisés par les services compétents sans respecter les formalités administratives créent un autre problème : celui de commencer à démolir les constructions illicites reliées aux lignes de basse et moyenne tension ainsi qu'au réseau d'adduction d'eau potable[124].

Il n'est pas toujours facile de mettre « out » ces zones et de les isoler avant de procéder à la démolition en raison des configurations anarchiques et de la redondance aussi aléatoire des raccordements d'eau et d'électricité qui se font dans les installations informelles. En général, les interruptions involontaires de l'eau et de l'électricité se produisent sur une distance de plusieurs kilomètres et causent des dommages à des milliers de personnes, car il est nécessaire de couper tout le secteur au lieu de se limiter au secteur concerné.

[124] https://www.lematindz.net/news/8857-oran-raccordement-illicites-des-reseaux-deau-et-delectricite.html

Un cadre bâti monotone et de qualité insuffisante a été créé par l'absence de prise en charge des identités régionales et locales, le caractère sommaire des études et l'inadaptation des règlements. Les zones extérieures sont encore peu équipées. Le paysage de la ville est entièrement déstructuré. Il n'y a pas de véritables rues, mais les éléments urbains servent de passages et de connexions entre les éléments architecturaux. Les bâtiments (barres ou tours) sont dispersés et densément peuplés (Bensaoula, 2016).

10. STRATEGIE DE MOBILITE SOCIALE ET POLARITES URBAINES

Les ménages saisissent le développement de l'habitat informel et la pratique pratiquement mondiale, qui consiste à intégrer une activité économique au RDC de la construction d'une famille. Cela rentre dans des stratégies de s'assurer leur survie économique et leur mobilité sociale. C'est souvent le seul moyen de trouver un logement décent et de s'échapper complètement à l'instabilité sociale. Il est important de noter dès le départ que les quartiers informels des périphéries urbaines jouent un rôle important dans la dynamique des villes algériennes au fil du temps (N. Semmoud, 2007).

La localisation des ménages en ville reflète un compromis de moins en moins satisfaisant entre les contraintes du marché foncier et l'image renvoyée par le quartier. Les diverses stratégies d'appropriation de différents groupes sociaux sont à l'origine de l'habitat informel. Les revenus des quartiers planifiés sont supérieurs à la moyenne de l'agglomération, tandis que ceux des quartiers informels sont inférieurs. Les quartiers où il y a des ensembles HLM, des cités de recasement obsolètes et particulièrement les ensembles à proximité des zones industrielles, ont une image sociale dévalorisée. Cependant, ces endroits sont très prisés par les résidents car ils sont proches du centre et présentent des caractéristiques suburbaines a un caractère huppé.

Il se découle une préférence très nette pour ce que l'on appelle l'immeuble familiale[125], quel que soit le groupe social concerné. Le fait le plus remarquable est l'intégration systématique des activités économiques dans l'habitat individuel, à la fois avant et après sa construction, car c'est souvent le début de l'activité qui permet la construction. Ce phénomène s'est fortement développé en même temps que la croissance de l'habitat informel qui a émergé dans les années 1970, en particulier grâce à la libéralisation économique des années 1980 et plus récemment grâce

[125] Selon Semmoud (2007), l'organisation spatiale et l'architecture domestique sont caractérisées par la présence de jeunes familles de parents et de fils superposées au sommet de plusieurs habitations plus ou moins autonomes. Les cages d'escalier sont généralement partagées avec les espaces extérieurs comme les cours, les jardins et les terrasses. D'autres espaces communs comme des caves, des caves et des hammams apparaissent également en fonction de la richesse de la famille. Les habitants de ce type d'habitat le considèrent comme une réalisation de leur propre réussite sociale, tandis que pour les groupes sociaux qui n'ont pas accès à ce type d'habitat, c'est un type d'habitat idéal à réaliser. Le bâtiment familial s'est avéré être un moyen satisfaisant de répondre aux besoins de logement de plusieurs familles sur une même parcelle.

à l'économie de « bazar » initiée par de nouveaux types de commerçants. Il s'agit d'un moyen d'organiser une activité lucrative telle que le commerce, l'artisanat, la petite industrie, les dépôts, les services et les cliniques privées au sein de l'habitation (garage, sous-sol, partie du rez-de-chaussée, etc.). En raison du fait qu'une activité ne peut être exécutée que dans l'habitat individuel, l'aspiration générale à la joindre à l'espace domestique est largement favorisée.

11. UNE DISTINCTION SOCIALE A PARTIR DU TYPE D'ACTIVITE

Un important indice pour distinguer les groupes sociaux, ainsi que leurs stratégies d'installation et de construction des habitats, est la typologie de ces activités économiques et les significations sociales que leur attribuent les habitants. En majeur partie, les activités sont en même temps, l'objet et l'outil de la stratégie de mobilité sociale d'un ménage en tant que principale source de revenus (Bensaoula, 2016). Les familles dont les moyens sont encore déficients, compte tenu du nombre de personnes prises en charge, retiennent automatiquement un espace dans leur logement qu'elles prévoient utiliser pour des activités commerciales ou artisanales (mécanique, tôlerie, ferronnerie, matériaux de construction, etc.).

Le seul moyen pour cette catégorie social qui tente de changer la situation de vulnérabilité sociale, surtout pour endiguer le chômage et la croissance rapide, est l'articulation des activités à l'habitat. Le secteur informel joue un rôle de barrière sociale en offrant des emplois et des revenus. Pour de nombreuses personnes, les activités du secteur informel sont la seule et unique option de travail ; ils garantissent la survie et réduisent les effets de la pauvreté et l'incapacité du secteur formel à créer des emplois (Bensaoula, 2016).

Ce lieu d'activité est directement lié au projet de construction. La mise en service rapide de l'entreprise et les revenus qu'elle génère permettent souvent de poursuivre la construction. Par conséquent, dans de nombreuses couches sociales, en particulier dans les quartiers informels, l'activité économique permet d'abord de financer les différentes phases de la construction de l'habitation. L'activité commerciale intégrée dans l'habitation ouvre des perspectives aux enfants et leur permettre d'envisager un véritable progrès du niveau de vie. Selon N. Semmoud (2007), le type d'étude ou de formation des enfants peut réorienter l'activité vers le cabinet médical, le dépannage informatique ou la téléphonie.

Les couches sociales favorisées au sein comme en dehors de l'urbanisation informelle pratiquent généralement l'insertion d'une activité au sein de l'habitat. L'espace réservé aux activités est plus important dans ce cas car il est destiné aux entreprises micro-industrielles (cosmétique, alimentaire, habillement…), libérales, des commerces (prêt-à-porter de luxe,

bijouterie, parfumerie, pâtisserie) et de services (sport, beauté, etc.). Il s'agit de produits et services destinés à une clientèle riche.

Les groupes sociaux favorisés à l'intérieur et à l'extérieur de l'urbanisation informelle ont tendance à développer une activité dans leur résidence. Dans ce cas, l'espace dédié aux activités est plus important car il est conçu pour accueillir des micro-entreprises industrielles (cosmétiques, alimentaires, confection, etc.), des professions libérales, des commerces (prêt-à-porter de luxe, bijouterie, parfumerie, pâtisserie fine, etc.) et des services (fitness, sauna, esthéticienne, etc.). Il s'agit de produits et de services destinés à une clientèle aisée.

Ces catégories, qui comprennent principalement les cadres, les fonctionnaires et les professions libérales, s'efforcent généralement de maintenir les positions importantes qu'elles occupent dans le secteur public et de développer des activités parallèles, mais sont souvent contraintes, de quitter leur emploi pour prendre soin de leurs entreprises. La classe moyenne a généralement le désir d'accumuler immédiatement des biens. Ces activités sont souvent sources de nuisances pour le milieu environnant car elles sont partiellement ou totalement incontrôlables.

Pour la classe bourgeoise en Algérie, ces pratiques sont considérées comme parasites et caractérisent les personnes riches et prospères. Elle déteste notamment cette forme de rafistolage dans l'espace familial et critique le développement anarchique de ces activités, qui compromettent toutes les normes d'installation modernes (nuisance, pollution, etc.). Cette catégorie sociale mis l'accent sur le fait que l'abondance, le gain facile et le profit immédiat sont les seuls objectifs de ces formes de bricolage. La bourgeoisie sépare complètement l'espace de résidence des activités économiques, considéré comme l'espace familial privé par excellence (N. Semmoud, 2007).

La méthode d'intégration de l'activité économique dans l'habitat a commencé à se développer dans les années 1970 et s'est imposée à la fin des années 1980, permettant de créer de véritables structures économiques dans les nouvelles périphéries. Une économie informelle qui s'organise et s'adapte aux besoins de ses clients est née de cette urbanisation informelle récente. La polarisation urbaine récente est due à cette dynamique, qui a conduit à une offre de biens et de services étendue et répartis dans toute l'agglomération urbaine. Ces nouvelles polarisations sont à la fois une réponse aux besoins sociaux réels de la ville qui engendre une forte attractivité vers ces quartiers et un biais par lequel ces derniers organisent leur évolution.

Animés par une stratégie visant un meilleur fonctionnement de cette économie familiale, les efforts des habitants et leur action collective auprès des pouvoirs publics ont progressivement mis en place les équipements nécessaires au quartier et de ses nouvelles

centralités (alimentation en électricité, gaz, éclairage public, etc.) et des normes pour établir, voire promouvoir ces nouvelles polarités.

12. LA CONCENTRATION DE LA PAUVRETE DANS LES ZONES URBAINES FRAGILES

La répartition de la pauvreté dans les zones urbaines est importante, environ un quart des personnes touchées vivant dans des quartiers de plus de 200 000 habitants. En Algérie, la prévalence de la pauvreté a augmenté de manière significative au cours des dernières décennies, atteignant près de 8 millions en 2020[126]. La pauvreté est un problème important dans les villes, les habitants les plus défavorisés des zones informelles étant privés de services publics et d'assistance, qui seraient une aide pour les faire sortir de leur situation précaire. L'augmentation des prix du logement pourrait ne pas contrer cette tendance à moyen terme.

Les taux de pauvreté dans les zones urbaines informelles sont supérieurs au taux national. Néanmoins, il y a des différences significatives de situation entre les installations informelles et planifiés, en fonction des wilayas ou des grandes villes. Ces différences se superposent en réalité aux inégalités territoriales qui existent à l'échelle de l'Algérie. Effectivement, bien que les quartiers informels soient considérés comme des « zones visibles de pauvreté », la situation économique et sociale qui les caractérise s'étend fréquemment aux territoires qui les entourent. La création d'un nouveau type d'espace commercial conduit à une spécialisation des villes entre espaces résidentiels et commerciaux. Les quartiers riches avec des villas impressionnantes ou des résidences luxueuses se distinguent des cités populaires ou des vieux quartiers pauvres à Alger (Safar Zitoun, 2009a) ou à Oran (Belguidoum, 2018).

13. QUARTIERS INFORMELS ET DEGRE DE DELINQUANCE

Selon les récentes statistiques de la Gendarmerie nationale : *« Parmi les wilayas dans lesquelles le plus grand taux de criminalité a été enregistré figure Alger (6.21%), Chlef (5.46%), Sétif (5.34%), Tipasa (4.41%), Oran (3.99%), Mila (3.51%), Blida (3.39%), Batna (3.32%) et Médéa (3.10%)* »[127].Agressions physiques, trafic de drogues, vols à mains armées, incendies criminels, meurtres, assassinats, etc. La criminalité fait partie des plus graves fléaux qui affectent les quartiers d'habitats informels. Alors que la crise économique balaie le globe, elle continue de se propager à une vitesse vertigineuse.

---

126 https://www.algerie-eco.com/2021/12/28/pauvrete-en-algerie-ce-que-dit-le-rapport-de-la-banque-mondiale/ consulté le 05-1-2023

127 https://www.algerie-focus.com/villes-les-plus-touchees-par-la-criminalite-alger-chlef-et-setif-sur-le-podium/ consulté le 01-11-2022

Nous sommes dépourvus de la culture des espaces verts, de la cohabitation avec l'autre et encore moins du partage des charges. Le manque d'activités et d'emplois dans ces nouvelles zones informelles poussent les jeunes à de multiples trafics et au racket.

En tout cas, selon les indicateurs fournis par les responsables de la sécurité, l'augmentation de la criminalité est un vrai problème, puisque les centres urbains sont les plus touchés par ces fléaux par rapport aux zones rurales. Les taux de criminalité dans les milieux informels sont en hausse. Atteinte aux personnes et aux biens d'autrui, violences contre les femmes et l'enfance, crimes liés au trafic de drogue, crimes économiques. C'est ainsi que la violence dans les grands quartiers des villes tend à se propager et à toucher de plus en plus les villes algériennes. En 2021, les services opérationnels de la Sûreté nationale ont ainsi traité 165 dossiers relatifs à la lutte contre les bandes de quartier en milieu urbain impliquant 722 personnes[128].

La criminalité dans les villes est préoccupante. Chaque jour, la violence se renforce dans la société algérienne. Bien que les services de sécurité fassent des efforts pour lutter contre les bandes de quartiers et le port d'armes blanches, les batailles rangées et les assassinats continuent d'augmenter à un rythme alarmant.

Il est important de souligner que la criminalité n'est pas limitée à une wilaya. Pendant les dernières années, des crimes ont également eu lieu à Alger, Boumerdès, Blida, Sétif et Tébessa. Les chiffres révélés par les services de la Gendarmerie nationale révèlent une expansion de la délinquance et de la criminalité en Algérie. En se basant sur les statistiques des arrestations commises en 2014, il est important de noter que la capitale est la wilaya avec le taux de criminalité le plus élevé.

Les chiffres de la Gendarmerie Nationale indiquent que les mineurs et les enfants représentaient respectivement 2,85% et 2,77% des personnes interpellées, tandis que 49,75 des personnes interpellées avaient entre 18 et 40 ans et avaient un niveau d'éducation moyen. Selon le rapport de la Gendarmerie, la majorité des délits relèvent du droit commun, de la criminalité organisée et des délits liés aux lois spéciales et à l'exécution des ordonnances de justice. En 2014, 1.989 cas de violations de l'éthique familiale et communautaire ont été traités, soit une augmentation de 7,53% par rapport à 2013.

La pauvreté entraîne souvent un relâchement social, ce qui entraîne une augmentation de la criminalité. L'échec des politiques urbaines nationales a conduit à l'injection de programmes

[128] Benamar Karim , 2021, https://www.liberte-algerie.com/actualite/la-criminalite-en-hausse-en-2021-373170 consulté le 01-11/2022

d’habitat collectif (toutes formes confondues), à la construction de logements inadaptés aux besoins de la population qu’ils accueilleront, au déracinement et au déplacement des populations fragiles et marginalisées des bidonvilles, à la croissance démesurée et à l’apparition d’habitat informel en dur accueillant des populations pauvres.

En effet, tous ces facteurs un rôle dans la délinquance de nos villes, ainsi que dans la croissance accélérée de la criminalité et de la formation de gangs et de bandes dans nos quartiers. Les études en géo-criminalité montrent que celle-ci n’est pas localisée au hasard dans l’espace urbain. Elle répond à des logiques territoriales et se concentre bien souvent dans les quartiers les plus défavorisées. Mais à notre connaissance, nous n’avons trouvé de recherches sur le taux de criminalité et les formes d’urbanisation informels, les recherches existantes se focalisent sur les logements sociaux et les nouvelles villes algériennes, comme il est présenté en haut.

CONCLUSION DU CHAPITRE

L'Algérie est confrontée à des changements majeurs liés au fait urbain. Depuis des décennies, l'urbanisation a été massive, rapide et parfois brutale, bouleversant les modes de vie des habitants. La transformation de la société et de ses structures sociales et économiques entraîne des changements sociaux importants : les dynamiques à l'œuvre se produisent au niveau de l'ordre spatial, de l'organisation sociale et du mode de vie.

En revanche, l'histoire du pays, la politique algérienne, la crise du logement et l'habitat informel sont en partie responsables des tensions actuelles qui ont conduit au problème du logement social. En Algérie, après l'indépendance, il y avait une grave pénurie de logements, non seulement en raison des destructions subies (bidonvilles et quartiers défavorisés), mais également en raison des efforts importants de modernisation du pays et du rapide rattrapage du développement économique.

La question du relogement montre qu'une politique de la ville ne peut être mise en place en cas d'urgence sans aménager les espaces publics, mener des enquêtes sociologiques, aménager des pôles d'activités hors marchés, travailler en concertation avec les parties intéressées, accompagner les populations, etc. Sans aucun plan pour l'avenir, ces villes dortoirs, situées à l'écart des villes, reproduisent une souffrance supérieure à celle ressentie dans les habitats précaires informels. Les groupes sociaux exclus sont marginalisés et précarisés et se retirent vers les zones périphériques et la banlieue, aggravant la pauvreté dans les quartiers informels.

Au total, la ville algérienne présente une dynamique de croissance élevée et une production de logements importante. Il est important de souligner que ces logements ont été considérés comme une grande avancée sociale car ils ont permis aux occupants, dont un grand nombre de résidents ruraux, d'accéder à des éléments de confort tels que l'eau courante, le gaz, l'électricité et le chauffage central. La plupart des Algériens considèrent l'habitat collectif sous toutes ses formes comme une solution temporaire et transitoire. Tout Algérien a pour objectif de construire une maison individuelle. La réduction des inégalités sociales et des écarts de développement est au centre des discussions en raison des changements sociaux actuels dans les quartiers des villes algériennes.

Par conséquent, malgré l'existence de programmes d'amélioration urbaine, soutenus par des expériences partielles de réhabilitation et de résorption de l'habitat précaire, le réinvestissement de l'habitat en désuétude par de nouveaux acquéreurs s'accroît brutalement par des actions destructrices-reconstructrices et a un impact significatif sur l'image assignée à l'habitat des quartiers informels. La dissonance de l'image architecturale de l'habitat, la disparité

du tissu social et culturel, la fracture et la fragilisation d'un cadre bâti abandonné et sans rénovation sont les résultats.

N'est-ce pas que le secteur informel est la manifestation des ressources et des capacités d'autorégulation que les individus développent en l'absence de l'Etat ? Est-ce que la capacité d'innovation sociale et économique est présente dans ce secteur, car il offre de l'emploi à la main-d'œuvre non qualifiée ainsi que des biens de consommation et des services répondant aux besoins sociaux ? En tout état de cause, ces questions doivent être poser dans la réflexion des acteurs publics sur le secteur informel. Cependant, les stratégies des populations des quartiers informels se différencient par leur volonté à faire passer ces territoires dans le champ légal tout en mettant du même coup en valeur les ressources et le capital social de ces lieux. En tout cas, c'est sur ces potentialités que les pouvoirs publics devraient s'appuyer pour initier toute politique de modernisation de ce secteur.

CHAPITRE 5 : CROISSANCE URBAINE, URBANISATION INFORMELLE A BATNA ET POPULATION ENQUETEE

INTRODUCTION GENERALE

Dans ce chapitre, nous analysons d'abord les types morphologiques prédominants caractérisés par leurs infiltrations dans la ville formelle à Batna. Les principaux sont les servitudes interstitielles qui bordent les infrastructures de transport et les espaces urbains. A partir de cette typologie nécessairement simplifiée, nous procédons à l'ouverture d'une série de questions sur les manières dont la visibilité et l'image du secteur informel jouent dans le regard formel de la ville.

Nous étudions par la suite la ségrégation résidentielle à travers les échelles spatiales (y compris la résolution fine du quartier) à travers la ville de Batna. Notre analyse, qui dresse le premier portrait à petite échelle de la relation entre la ségrégation et les disparités spatiales, met en évidence un phénomène que nous appelons l'urbanisme fractal. Nous montrons également que si l'urbanisation dans les sociétés en développement peut être motivée par des processus sociaux et politiques différents de ceux de l'Occident, elle s'accompagne d'une ségrégation résidentielle au moins aussi importante que dans les pays occidentaux. Il est effectivement important de distinguer les formes urbaines, d'étudier l'urbanisation dans une ville algérienne moyenne comme Batna. Au-delà du fait que les contacts entre groupes sont multi-scalaires, le portrait de la ségrégation que nous développons ici est également informé par des modèles d'urbanisation « d'exclusion » (Kundu, 2014 ; McGranahan, Schensul et Singh, 2016).

Dans ce chapitre, nous procéderons dans un premier temps à la présentation des principales étapes de transformation du tissu urbain à Batna, afin d'apprécier les mesures entreprises pour contenir la crise. Un préliminaire nécessaire à toute analyse est un compte-rendu adéquat de la « configuration spatiale » de la ville de Batna. Dans ce chapitre, nous analysons d'abord les types morphologiques prédominants caractérisés par leurs infiltrations typiques de la ville (formelle ou informelle). Compte fait, nous allons :

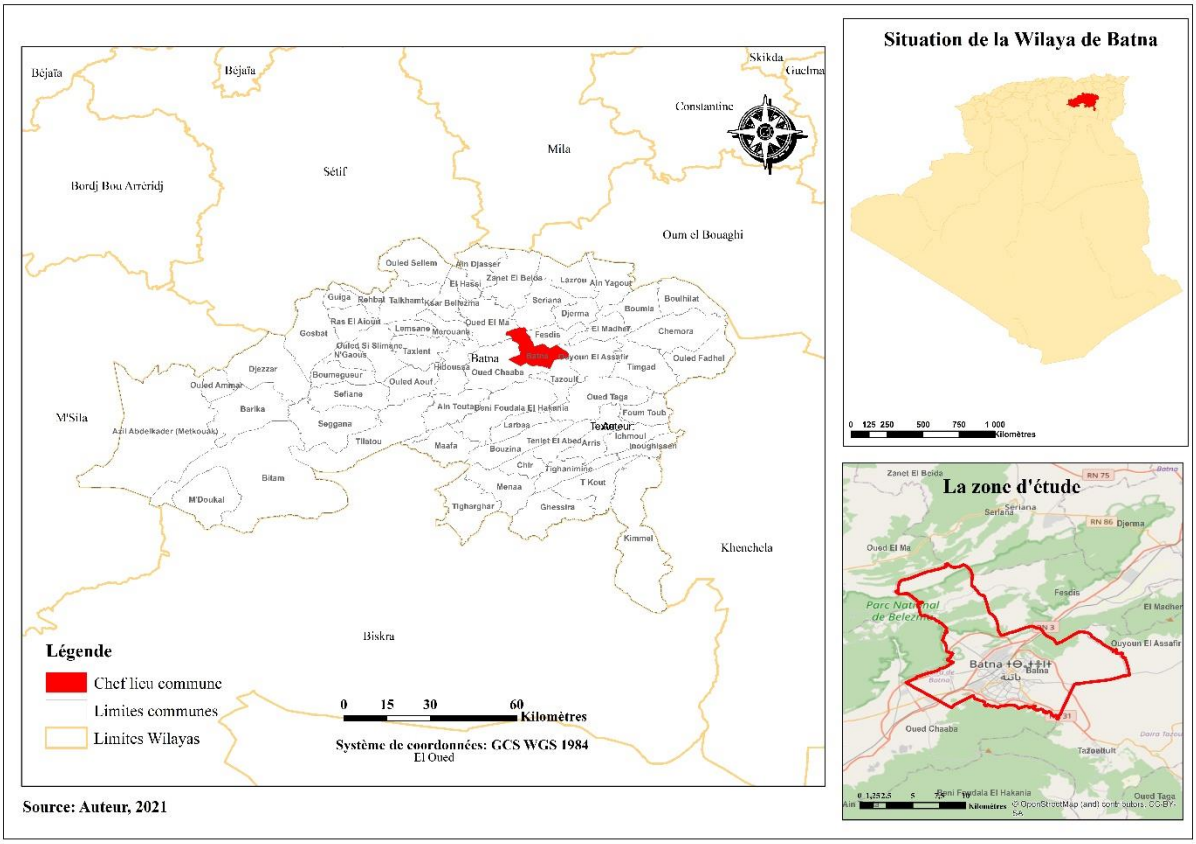
- Analyser la « croissance de la ville de Batna » par la typologie urbaine et architecturale des quartiers (étudié la typologie de l'habitat -collectif -semi collectif-individuel, lotissement, coopérative, informel…) afin qu'on puisse mesurer la ségrégation résidentielle.

- Analyser l'échantillon de population dans notre étude.

1. CROISSANCE DE LA VILLE DE BATNA, LES PREMIERES FRACTURES URBAINES

« Occupant une superficie de 116,41 Km2, la ville de Batna est située sur les hauts plateaux au carrefour des routes Constantine, Biskra et Khenchela. Par sa situation, elle constitue un relais pour les villes Skikda, Annaba et le grand Sud ce qui fait d'elle un pôle de développement attractif pour les villes avoisinantes » (Fantous& Naceur,2022). Du point de vue administratif, Batna est le chef-lieu de wilaya de Batna, et se trouve limitée au nord par la commune de Fesdis, à l'est par la commune de Ayoun el Assafir, à l'ouest par la commune de Sidi Mansor et Oued Châaba, au sud par les communes de Tazoult et Oued Châaba.

Carte 1 : Carte de situation de la ville de Batna



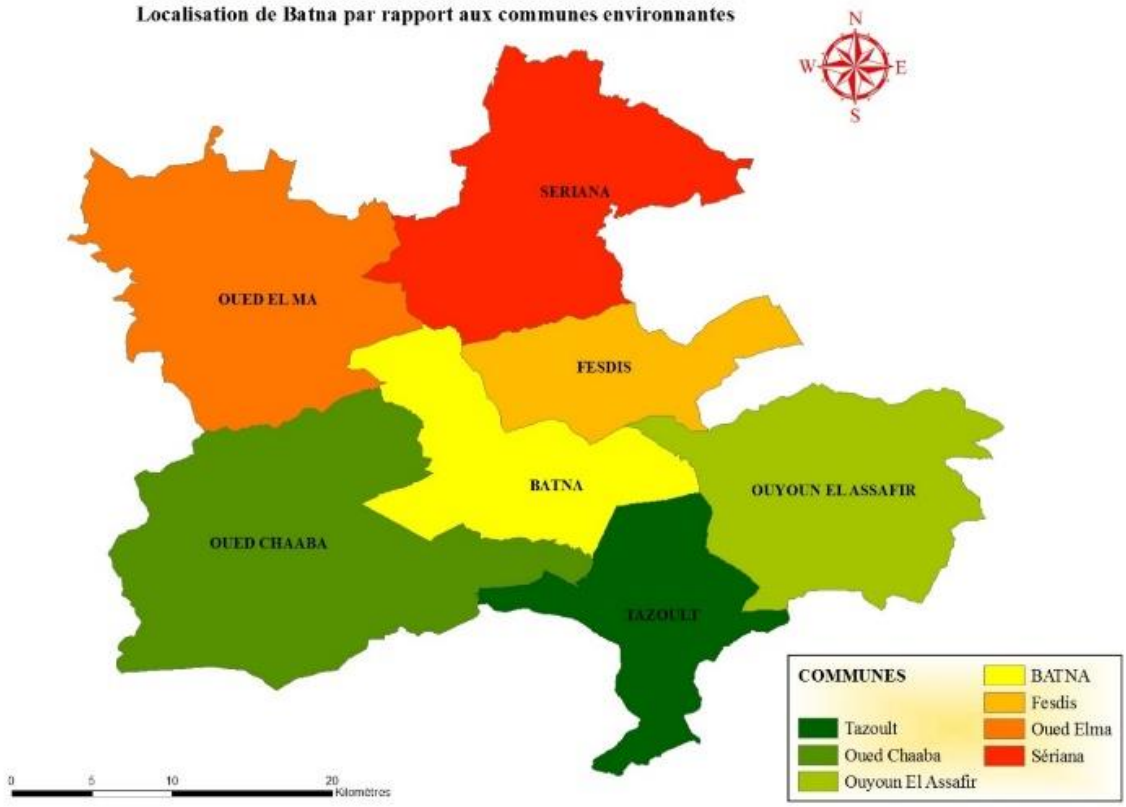
Source : Auteur, 2022

La vie politique, sociale et culturelle des Algériens a été profondément influencée par l'expérience de la colonisation française avant et après l'indépendance. Les effets de cette expérience sont toujours très visibles dans les deux plans urbains et sociaux. Les origines des déséquilibres de l'espace Batnéen comme dans toutes les villes algériennes remontent jusqu'à l'époque coloniale. *Comment qu'elle se manifeste sur l'espace urbain de la ville de Batna ?*

La ville de Batna, de son vrai nom Bathna, a vu le jour sur décret du 12 septembre 1848 signé par Napoléon, de par sa situation stratégique au carrefour des axes Biskra, Tébessa, Sétif et Constantine. Le camp deviendra plus tard le noyau de l'actuelle ville. A l'époque, en 1848,

Batna comptait 16 maisons construites, quatre boulangeries, deux boucheries, dix puits et un moulin à blé.

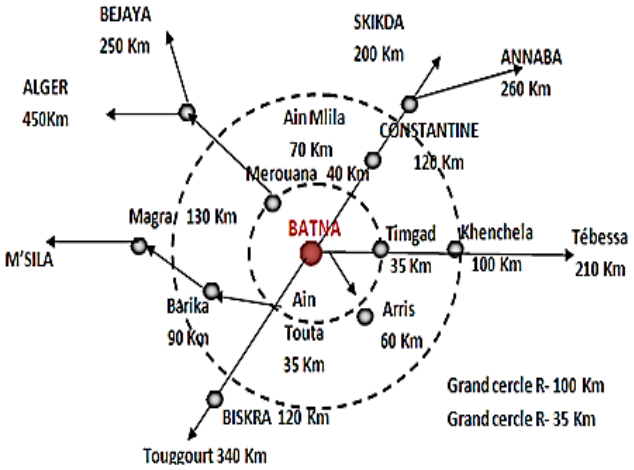
Carte 2 : Localisation de Batna par rapport aux communes environnantes



Auteur, 2021

Aujourd'hui, c'est la 5ème ville du pays. La petite ville de 1844 s'est agrandie elle est considérée comme une ville carrefour reliant le sud et le nord, et constitue un passage obligé. Batna change de visage, la petite ville coloniale se transforme en capitale des Aurès. Elle connaît une croissance et une amplification spatiale, qui ont contribué à son expansion. Comment les formes de croissance urbaine de Batna ont-elles évolué et quelles sont leurs conséquences sur les disparités spatiales ? comment évoluent les fractures spatiales au sein du tissu urbain batnéen ?

Carte 3 : Wilayat limitrophes de la wilaya de Batna



Source : Thiricz, P. 1988

Le monument de Madracen, situé à 25 kilomètres de Batna, montre que la région de Batna faisait partie de la Numidie et des premiers royaumes indépendants berbères. La ville de

Batna était auparavant sous le contrôle de l'ancienne ville romaine de Lambèse. Le peuple berbère Chaoui vivait dans la vallée. La tribu Fezzan (Fezazna), qui est originaire de la région tripolitaine, se trouve à la Zaouïa de Z'mala ou le village de Z'mala, qui se trouve dans la vallée que les Français ont nommée « Village des Nègres » à leur arrivée.

La croissance de la ville de Batna sollicite une analyse approfondie de sa structure spatiale, ainsi que son historique qui joue un rôle primordial dans sa croissance et l'état actuel de la ville. L'évolution des périphéries urbaines est intimement liée à la croissance et la construction du centre (Enault, 2003), le centre de la ville est un centre inélastique ou fortement concentré, générateur des croissances périphériques.

Le 12 février 1844, l'expédition décida[129], la construction d'un camp militaire fixe, destiné à contrôler les différents axes routiers, construit au Sud-Est près de Z'mala, entouré par un mur d'enceinte percé de 4 portes [130], première ségrégation urbaine qu'a connait la ville de Batna. S'ajoutant à cela, la présence de l'obstacle naturel (l'oued) déjà existant sur le site, séparant les deux villes (la ville coloniale et la ville arabe). Devenue un carrefour inéluctable, la ville de Batna s'est développée rapidement. Le tracé de ce camp est caractérisé par le croisement de deux axes perpendiculaires reliant quatre portes de l'enceinte. La première extension du camp en direction du Nord-Ouest a eu lieu avec l'arrivée de nouveaux colons à partir de 1850, l'établissement de la division militaire de Constantine à Batna et la construction du chemin de fer.

« La ville était cosmopolite, il y avait des personnes d'origines et de confessions extrêmement diverses Chaouis, Kabyles, Mozabites, Soufis, Arabes (originaires de diverses régions d'Algérie et même d'autres pays, notamment du Maroc et de la Tunisie, etc.), africain, Kouloughlis, et toutes sortes de métissages entre ces différentes origines ethniques » (Denis CRESPY, 2009). Le quartier Stand dans la partie Nord de la ville a été créés grâce à l'arrivée de nouveaux colons, en plus de la construction d'un aérodrome au Sud-ouest et du chemin de fer.

Vint ensuite la mise en place du plan de Constantine et il y a eu la guerre de libération. Au plan spatial, cette situation s'est traduite par la construction d'immeubles et d'équipements collectifs dans les quartiers européens, l'émergence des premières cités de recasement et la création des premiers germes des futurs quartiers informels. Les fractures spatiales continuent de se développer à travers la croissance de la ville dans deux sens accompagné d'une marginalisation des populations indigènes (Almi, 2002), la croissance de la ville coloniale au Nord avec la création

[129] Henri d'Orléans, duc d'Aumale, lieutenant général de l'armée française menant l'expédition de Biskra.
130 Wilaya de Batna (1989) : Division des infrastructures et de l'équipement Plan d'action pour les grandes villes 4e trimestre.

du quartier stand, et de la croissance de la ville arabe dans la partie sud et la création des premiers noyaux des quartiers informels. Batna devient en 1957, le chef-lieu d'un département qui porte son nom. La création des deux noyaux a conduit à la création de deux villes s'étalant dans deux directions différentes séparées par l'oued, cette fracture a continué de s'accentuer malgré qu'à un certain moment les deux villes sont accolées à cause de la croissance du tissu urbain.

Après l'indépendance, et de 1962 à 1965, Batna maintenait la configuration militaire traditionnelle : elle était la principale ville de toute la région des Aurès. Durant les premières années de l'indépendance, la ville a connu une expansion économique significative. En 1968, le programme spécial des Aurès a engendré une nouvelle dynamique qui a conduit à l'introduction d'équipements tertiaires, d'infrastructures et d'habitat, en particulier la zone industrielle à l'Ouest et la zone militaire à l'Est.

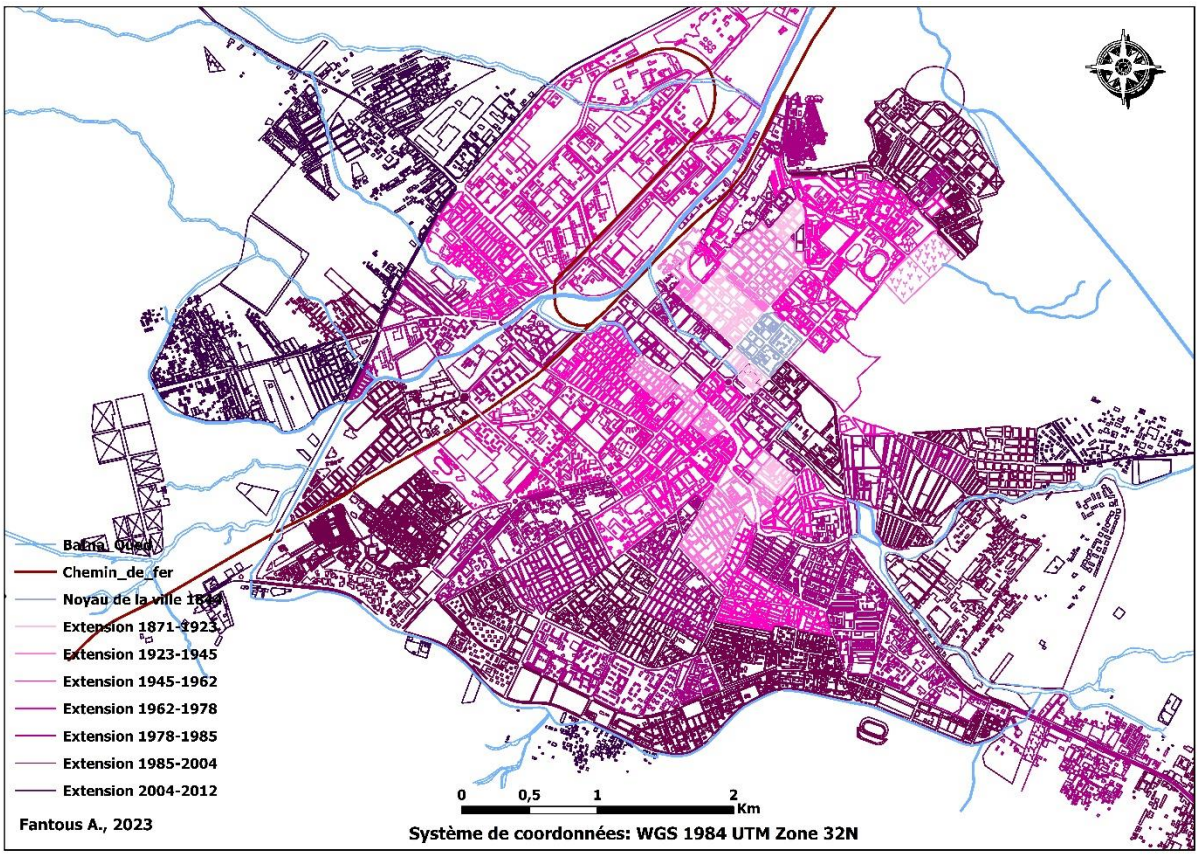
Dans les années 1970, la ville de Batna a connu une expansion grâce au secteur industriel, qui a permis la réalisation de divers projets tels que des complexes textiles et de cuirs, avec la contribution des entreprises de l'État et des entrepreneurs Batnéens. La zone industrielle occupait une partie importante de la ville, et a contribué au développement économique de la ville, mais elle constitue aussi un obstacle d'urbanisation et de croissance. Donc, durant cette période l'urbanisation était plus démographique qu'économique. La création d'équipements, d'industries et de logements après l'indépendance en 1962 va entraîner un afflux de personnes en quête d'emploi, d'éducation ou de services.

En 1974, le plan d'urbanisation de la ville a été élaboré pour gérer la croissance à Batna et assurer son développement. Cependant, la ville a connu une urbanisation démesurée due à la volonté publique et à un fort mouvement de population. L'émergence de la ville s'est produite entre 1978 et 1984, les politiques de construction contribuant à l'expansion de la ville et à l'augmentation de la consommation de terres agricoles. L'emploi, l'éducation et les services ont également drainé un flux migratoire sans précédent, élargissant les zones d'urbanisation informelle et consommant de futures terres destinées pour l'extension de la ville. Après l'indépendance, la construction d'équipements, d'industries et de logements a été le moteur de l'afflux de personnes en quête d'emploi, d'éducation ou de services.

Dans la période entre 1985 et 1995 (PDAU, 2008), la ville a connu une grande saturation de sa structure urbaine. Fait spécifique à Batna, l'urbanisation informelle occupe de très grandes zones dans le tissu urbain. Les autorités n'ont pu s'empêcher de constater l'ampleur et la rapidité du développement des structures informelles qui faisaient obstacle au programme PUD de 1978. Pour cela, plusieurs grandes opérations urbaines ont été lancées dans le but de maîtriser le

développement rapide et bloquer la prolifération des installations informelles. Cette urbanisation a déjà sauté le pas, elle est reportée à moyenne distance, par intégration de petites localités et mitage des espaces agricoles. En plus de l'occupation des poches internes, l'extension a marqué quatre couloirs d'urbanisation : vers Lambèse, vers Biskra, vers Constantine et enfin vers Mérouana (par le col de Telmat).

Carte 4 : Etapes de croissance de la ville de Batna



Source : Auteur, à partir de PDAU 2012

A partir de l'année 1990, de nouvelles lois d'urbanisme (PDAU – POS) ont été promulguées, en plus de la décennie d'insécurité qu'a connu l'Algérie et ceci s'est répercuté au niveau spatial par une consommation accrue de terrains. Entre 1995 et 2004, le processus d'urbanisation de la ville de Batna trouve son explication dans son contexte historique : à l'indépendance, choix d'une industrie industrialisante, phénomène qui encourage l'exode rural et accélère la croissance urbaine et puis une planification urbaine et une promotion administrative le tout conjugué à l'urbanisation informelle. Toutes ces tendances ont engendré une ampleur d'urbanisation sans précédent pour la ville (Tableau n°1). Pour arrêter ce phénomène, les autorités locales ont ceinturé la ville dans ses parties sud et ouest par deux voies d'évitement, mais les constructions individuelles en cours de réalisation le long de ces voies risquent de leur faire perdre leur caractère et devenir des supports d'urbanisation informelle. La tendance s'oriente suivant les Cinq couloirs d'urbanisation :

- Côté sud, en direction de Lambiridi (Biskra), une école militaire a été construite, suivi d'une programmation d'équipements (hôpital, marché de gros légumes, cités universitaires, …)
- Côté Ouest, en direction de Mérouana, se retrouve bloquée par le relief.
- Côté Nord, l'extension a rejoint le premier village (Bouilef) et avance vers le deuxième village à 10 Km de Batna, où une nouvelle extension de la ville est prévue, comprenant 150 hectares de terres agricoles, vers Constantine.
- Vers l'est, on assiste déjà à une conurbation avec la petite ville de Tazoult
- Côté Sud-Est vers Ayoune Elassafir

De 2004 à 2012, la croissance urbaine de la ville est confrontée à plusieurs obstacles et l'absence de terrains vides dans la ville. Batna est implantée dans une cuvette, entourée dans ses quatre cotées par des montagnes, des terrains rocheux non urbanisables. La zone militaire compte le deuxième obstacle de cette croissance, Cette zone qui s'étale sur 234Ha, est un élément de fracture spatiale et un obstacle de croissance. Un troisième obstacle c'est la zone industrielle, d'une superficie de 251Ha, cette zone est incluse dans le périmètre urbain. Il n'existe aucune zone de sécurité entre elle et le tissu urbain et c'est aussi un élément de fracture spatiale.

Tableau 1 : Surface des quartiers de la ville de Batna, ampleur de la croissance urbaine

	Centre-ville	Bouzourane	Parc à Fourrage	Bouakal	Chouhada	Kechida	Hamla
Surface (ha)	375	262	722	375	634	426	824

Source : Auteur à partir de (Seffouhi, 2013)

2. LANCEMENT DES PROGRAMMES D'HABITAT COLLECTIF A BATNA

Tous ces facteurs ont rendu l'urbanisation et la croissance de la ville difficile ce qui a obligé les autorités de lancer l'aménagement de la nouvelle ville Hamla qui s'étale sur trois parties Hamla 1,2 et 3. Il s'agit de la réalisation d'une nouvelle ville dont l'objectif principal était de désengorger la capitale des Aurès, cette implantation n'a pas été réfléchie dans tous ses côtés (source). L'injection de la nouvelle ville de Hamla était au profit des terres agricoles, des terres qui étaient autrefois une source importante de blé de qualité (source), cela a rendu son implantation très difficile à la recherche de bon sol et qui a été aussi trop chère. S'ajoute à cela son implantation dans une partie qui rend les problèmes de circulation, d'accessibilité et de transports très difficile. L'implantation de la nouvelle ville de Hamla était dans une nouvelle optique d'aménagement mais quand on visite la cité elle ne présente qu'une autre cité dortoir. Les habitants de la cité mentionnant toutes les tracasseries auxquelles font face, la rareté du transport, le manque d'hygiène, l'insécurité, la surcharge des classes dans les écoles et l'absence des infrastructures de

santé, qui sont pourtant impératives, vu l'éloignement de leur cité de la ville et du premier centre de soin de proximité.

A Batna, comme il est le cas de toutes les villes algériennes, l'accès au logement a toujours fait l'objet d'un développement séparé, fondé sur des motifs socio-économiques. L'exigence d'avoir un revenu déterminé pour avoir l'accès à un logement (toutes formes confondues), génère une sorte de stratification de l'espace, et désigne la catégorie sociale qui va habiter le quartier. Les politiques algériennes garantissent le droit des ménages à accéder à un logement adéquat. Néanmoins, la définition du logement adéquat est assez difficile car elle dépend du contexte et des circonstances spécifiques des ménages et des individus, ainsi que de leurs besoins et priorités. La première politique post-coloniale était basée sur des programmes de reconstruction et de développement, dans lequel le logement subventionné était considéré comme un secteur majeur pour redresser les politiques passées.

L'expansion de la ville n'a eu lieu que dans les quartiers traditionnels (Z'mala, Bouakal et Chikhi) dans le but d'un model urbain. Le début du programme spécial Aurès en 1986 a créé une nouvelle dynamique dans tous les domaines. La construction de 375 logements (Cité 150 logements, Cité 20 Aout 114 logements, Cité gruyère 27 logements et Cité 84 logements) a été considérée comme la plus significative en termes d'habitat. La deuxième tâche consistait à créer le premier plan d'urbanisme PUD en 1978, dont l'objectif était de définir les zones d'expansion de la ville afin non seulement de fournir des logements et des équipements à la population estimée à 102 756 habitants, mais aussi de contrôler la croissance et le développement de la ville.

Le PUD a défini trois secteurs d'extension : le Nord-Est par la création de la zone militaire (réserve foncière à long terme), le quartier Parc à fourrage (extension à court et moyen terme) et les programmes d'habitat individuel et auto-construit (informels). La création des ZHUN 1 et 2 pour le secteur 2 (sud et sud-ouest). Le logement collectif était principalement concentré au niveau des ZHUN et des terrains restants disponibles dans la ville (742 logements au centre-ville et dans la cité).

Un afflux migratoire important a été provoqué par la demande d'emploi, l'éducation et les services, ce qui a entraîné l'éclatement de Batna dans tous les sens. La ville de Bouakal, Bouzourane, Kechida, le Parc à Fourrage et Tamechit ont connu une expansion urbaine sans précédent. La création d'un programme important d'habitat collectif et individuel, de coopératives, de lotissements et d'habitat social a contribué à atteindre les objectifs du PUD de 1978.

Entre 1991 et 2000, la ville de Batna a bénéficié de plusieurs programmes d'habitat et de la construction de la nouvelle ville de Hamla, ce qui lui a donné un parc de 34 117 logements (DLEP Batna 2009), néanmoins cela demeure insuffisant pour répondre à la demande croissante, 24 000[131] demandeurs de logements sociaux en 2010.

Depuis 2010, le gouvernement et les services des wilayas (préfectures) ont pris la décision ferme de démolir les logements considérés comme précaires sans aucune concertation. « L'administration considère que les habitants touchés ne doivent pas se plaindre car cette mesure est compensée par un logement gratuit dans un parc public neuf qui a été construit spécifiquement pour eux. Les délogés, exclus des quartiers qu'ils habitaient depuis plusieurs générations, voient ces mesures différemment » (Bergel & Benlakhlef, 2019). Pour eux, l'objectif de ces décisions, visent à « nettoyer » la ville de sa pauvreté visible plus qu'à améliorer le sort des plus démunis.

Si l'expérience ZHUN est riche d'enseignements, qualitativement les résultats sont plus mitigés. Dépourvus d'équipements adaptés, les ZUHN des années 1970 sont progressivement transformée dans les années 70 en ville dortoir. La construction du « million de logements » s'inscrit dans le cadre de « villes nouvelles », où des infrastructures (établissements d'enseignement et de santé, commerces, etc.) et des logements sont programmées simultanément. Cependant, l'objectif n'a pas été atteint, car les programmes ne prennent pas en compte les exigences et besoins de la population.

3. EXODE RURAL, DEMOGRAPHIE ET AMPLEUR DES TISSUS INFORMELS A DEVELOPPE

D'après les chiffres dans le tableau, nous constatons que la ville de Batna était une destination privilégiée des populations à chaque étape de l'histoire de la région. Les deux périodes marquantes sont celle de la révolution avec le taux de 8.57%, et celle de la décennie entre 1977 et 1987, avec un taux d'accroissement de 5.15%[132] par an, qui dépasse le taux de la wilaya 3.85% et le taux national 3.06%[133]. D'une augmentation naturelle de 3.23% et un surplus de l'exode rural de 3.1% (40% du taux d'accroissement)[134]. Ces chiffres nous renvoient à la période où l'Algérie a connu une époque d'épanouissement à la fin des années 1970 et au début des années 1980.

Durant la décennie de 1987-1998, le taux d'accroissement a chuté à 2.67%, et continua sa chute durant la décennie qui la suit atteignant le taux de 1.88% jusqu'à 2008, l'année du dernier RGPH en date. Il est à signaler que la ville de Batna accapare plus que le quart de la population de

[131] https://www.djazairess.com/fr/lnr/87927 consulté le 4-11-2023
[132] Monographie 2008, DPAT Batna
[133] Rabeh Benyahia, 2005
[134] Op.cit.

la wilaya 26.50%[135], et presque la moitié de population urbaine 45.62%[136]. Ce qui met en évidence non seulement la faiblesse de l'armature urbaine mais aussi la domination de l'espace systémique par le chef-lieu de wilaya.

Tableau 2 : Le développement démographique de la ville de Batna depuis 1925.

Année	Nombre d'habitants	Augmentation en h/an		Taux de croissance	
1925	11.000	-	25/49	-	25/49
1949	25.000	49/62	500	49/62	4.65%
1962	47.000	2.143	62/66	8.57%	62/66
1966	55.751	66/77	2.187	66/77	4.54%
1977	108.700	4.800	77/87	6.44%	77/87
1987	184.069	87/98	7.500	87/98	5.15%
1998	247.520	5.768	98/08	2.67%	98/08
2008	298.877	-	5.135	-	1.88%

Source : Monographie 2008, DPAT Batna

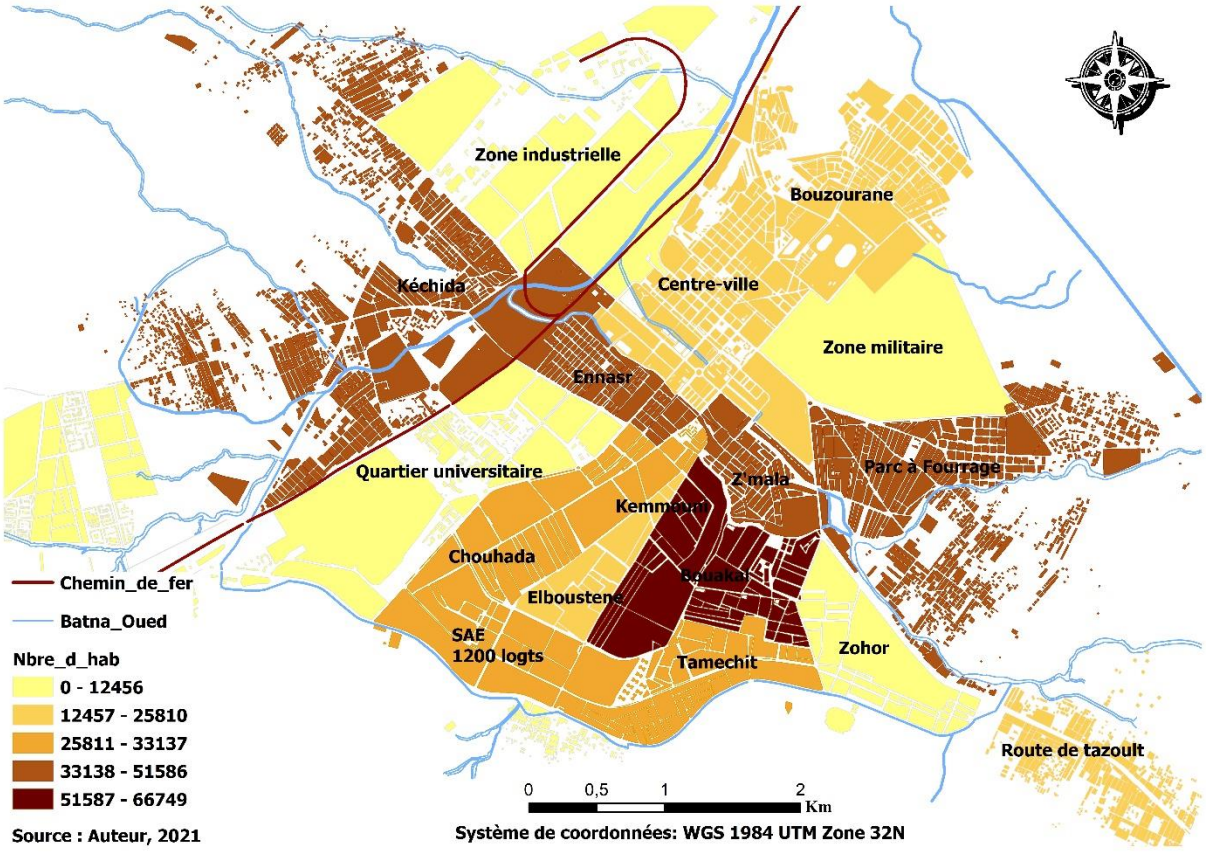
La ville de Batna comptait 339 160 habitants pour l'année 2017, occupant une superficie de 116,41km2 (Monographie de la ville de Batna). En l'absence d'alternatives, et malgré sa précarité, l'habitat informel « spontané » constitue une réponse efficace en termes de logement. Cependant, sa croissance et son développement rapide représentent un défi urbain, sanitaire, social et environnemental majeur à Batna où la croissance démographique a été exceptionnellement élevée par rapport à l'habitat planifié, avec un taux moyen de 1,6% en 2018[137].

Au fait, on trouvait les principaux quartiers informels de la ville, situés à une distance de 1 à 3 km du centre-ville, avec 37 176 habitats spontanés et 42 072 habitants[138] (les nouvelles installations de logements sociaux ne font partie de notre étude), répartis en quatorze quartiers, principalement habités par des populations défavorisées. Le travail réalisé a comporté un diagnostic des dynamiques de développement des quartiers d'habitat spontané ; des enquêtes auprès de 3650 habitants comme il est présenté dans la carte 5.

Cependant, l'échantillon est réparti à travers 14 quartiers de la ville de Batna. Tandis les résultats descriptifs nous montrent que 18 % des répondants de notre population habitent le quartier de Tamechit, 16.2% de Kechida respectivement avec 660 / 590 habitants, en conséquence au nombre de population élevé (Tamechit et Kechida sont les deux quartiers le plus peuplée). D'autre part, le nombre des enquêtés était entre 260 et 350 habitants dans les quartiers Centre-ville, Bouzourane, Chouhada, Bouakal, Parc à fourrage et Route de Tazoult, et un taux inférieur à 3% de la population général de notre étude dans les autres quartiers.

[135] Monographie 2008
[136] A. Farhi congestion hypercéphalie et pôle d'équilibre. Cas de la wilaya de Batna. Département d'Architecture Université de Biskra.
[137] Monographie de la ville de Batna
138 Recensement 2008

Carte 5 : Densité de population dans la ville de Batna



Source : Auteur, à partir du PDAU 2012

Figure 25 : La répartition de la population par quartier

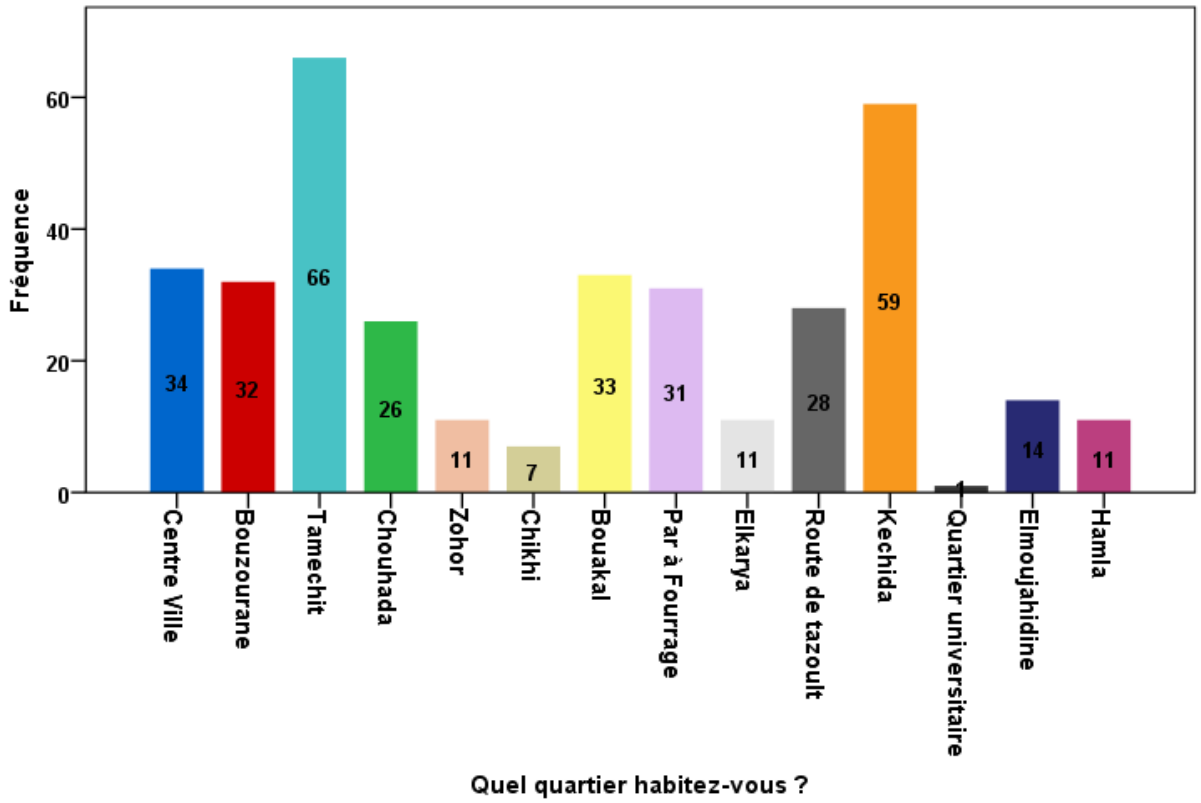


Tableau 3 : Quelques chiffres sur les quartiers étudiés

Quartier	*Nbre de constructions*	*Logts habités*	*Logts inhabités*	*Logts UP*	*Logts Total*	*Nbre Ménages*
Centre-ville	3 504	3 407	893	4642	3765	8087
Bouzourane	1 765	2 388	1 911	5	4 466	2 714
Zohor	416	735	211	25	971	770
Chikhi	1838	1803	201	30	2034	2379
Moudjahidines	199	12	77	2	199	194
Quartier universitaire	1123	1769	851	107	2727	1967
Tamechit	3 444	8 798	1 463	43	7 175	5 995
Erriadh	860	997	639	15	1 661	1 041
Total planifié	13 149	19 909	6 045	4 869	22 998	23 147
Z'mala	1710	1533	245	80	1858	1963
Bouakal	2 122	6 136	792	51	6 734	14 514
Chouhada	4 316	5 025	563	81	6 036	6 171
Elkarya	671	359	290	12	671	405
Kechida	6 287	6 720	2 273	101	9 256	8 928
Route de Tazoult	2 573	1 500	1 049	3	2 552	1 751
Parc à fourrage	7 211	7 450	2 531	88	10 069	8 340
Total informel	17 679	28 723	7 743	416	37 176	42 072

Source : Auteur, à partir de Recensement 2008 (cahiers des districts)

4. URBANISATION INFORMELLE ET FRACTURE SPATIALE A BATNA

Après une lecture approfondie des documents d'urbanisme, et après avoir analyser les étapes de croissance de la ville de Batna, nous sommes sorties par une synthèse, la croissance de la ville de Batna jusque-là n'était qu'un remplissage de terres vides, une juxtaposition d'habitations. Jusqu'à l'arrivée des premiers programmes d'urbanisation et qui encore n'ont pas réussi leur but, qui était de mettre fin à l'urbanisation informelle, mettre fin à la croissance démesurée des quartiers illicites (PDAU 2012). Dans cette partie du chapitre on va se pencher sur l'historique des programmes d'aménagement qui ont été un facteur de la croissance informelle de la ville de Batna.

Dans période de l'après indépendance, le pays était en phase très critique, les regards étaient portés essentiellement sur le secteur industriel pour reconstruire une base d'économie autocentrée. Les villes étaient appelées à assumer des activités industrielles, et à drainer une forte population rurale. Cette situation conjugue les dysfonctionnements en termes d'aménagement urbain, et la difficulté de satisfaire aux besoins de logement et d'équipements. Dans le but d'échapper au processus de nationalisation des terres agricole (programme agraire de l'État datant de 1974), les propriétaires terriens ont vendu des morceaux de terrains en vrac, aux migrants ruraux venus dans la ville à la recherche d'un travail (Belmessous & Naceur, 2019 ; Spiga Boulahbel, 2005).

L'urbanisation rapide démesurée, était la clef des problèmes urbains que connait la ville aujourd'hui. La politique de période entre 1967 – 1980 est considérée comme politique d'équilibre régional plus qu'une politique d'aménagement du territoire. La période entre 1980 – 1985, était une période d'accélération de production de logement (Bouchemal, 2009). La planification urbaine a connu des carences, le plus souvent marquées par une coupure en politiques d'aménagement et pratiques urbaines. Entre 1986 – 1990, l'Algérie était touchée par la crise mondiale qui a troublé le secteur des hydrocarbures à partir de 1986. La persistance de la crise pendant des années a opéré un changement radical dans le développement du secteur de l'habitat, le gouvernement décide de réduire la part de l'état dans le financement du logement.

En effet, entre 1990 et 2000, et malgré l'état d'instabilité et d'insécurité du pays, des projets de construction ont été lancés avec la participation au financement des citoyens. La nouvelle règlementation n'a pas réussi ses objectifs à cause de la crise économique et sécuritaire qu'a connu le pays. Entre 2000 à nos jours, devant l'ampleur de la crise, c'était impossible de se lever avec le secteur de l'habitat. Des programmes ont été lancé et pas achevés, des logements au-dessous de besoins des habitants (Bouchemal, 2009).

La crise de logement, l'état insécuritaire ainsi que l'absence des programmes d'aménagement ont contribuée à l'apparition ainsi qu'à la propagation de la croissance informelle du tissu urbain de la ville de Batna (Spiga,2005). La gestion étatique de l'habitat informel était passive durant les deux dernières décennies, elle entama ensuite une régulation et une intégration à l'urbain par libération. Les quartiers informels dans la ville de Batna, sont étalés sur des terrains privés qui a rendu la tâche de mettre fin à ce phénomène très difficile. C'est une urbanisation de masse très répondu dans toutes les villes algériennes et suite aux points dégagés précédemment.

Tableau 4 : Typologie des programmes d'habitat (ZHUN)

ZHUN 1			ZHUN 2		
	Superficie HA	%		Superficie HA	%
Habitat collectif	53.06	36	Habitat collectif	37.14	18.68
Habitat individuel	68.94	45	Habitat individuel	59.40	29.87
Constructions	18.00	12	Terrains non exploitables	41.72	21
Equipements	10.50	07	Equipements	60.53	30.45
Total	150.50	100	Total	198.79	100

Source : PDAU1998

La ville de Batna bénéficié de deux opérations d'habitat de grande envergure : ZHUN 1 et ZHUN 2 totalisent respectivement 3416 et 2366 logements collectif [139](comme il est

[139]Farida Naceur et Abdallah Farhi : « les zones d'habitat urbain nouvelle en Algérie : inadaptabilité spatiale et malaise sociaux cas de Batna. Insaniat, 2003.

présenté dans le tableau n°4), dans le but de freiner la croissance urbaine des quartiers spontanées et loger la population migrante sans en prendre en considération la pauvreté, l'inégalité ou le chômage.

Les spécialistes des questions urbaines s'appuient sur les limites des unités définies par les recensements nationaux comme un indicateur de quartier. Ainsi, toute analyse de la ségrégation est un choix, fondé sur la théorie, de l'unité spatiale d'analyse la plus appropriée, malgré les limitations des données (Wong, 2003). Au-delà des préoccupations statistiques, une mesure agrégée de la ségrégation ne permet pas de comprendre la nature ou l'étendue des interactions sociales entre les groupes.

Or, les quartiers sont de vastes agrégations hétérogènes, avec une diversité de classes et de castes. La prolifération et la résilience de ces quartiers à Batna ont été phénoménales et un demi-siècle d'intervention de l'État n'a pas réussi à stopper leur croissance. Ils sont tellement intégrés économiquement, spatialement et socialement à leurs contextes urbains que la plupart des villes en développement ne pourraient pas vivre sans eux. Pourtant, le désir de les éliminer persiste et est lié à des questions de l'image urbaine et d'identité de lieu.

Tableau 5 : Répartition de l'habitat dans la ZHUN 1

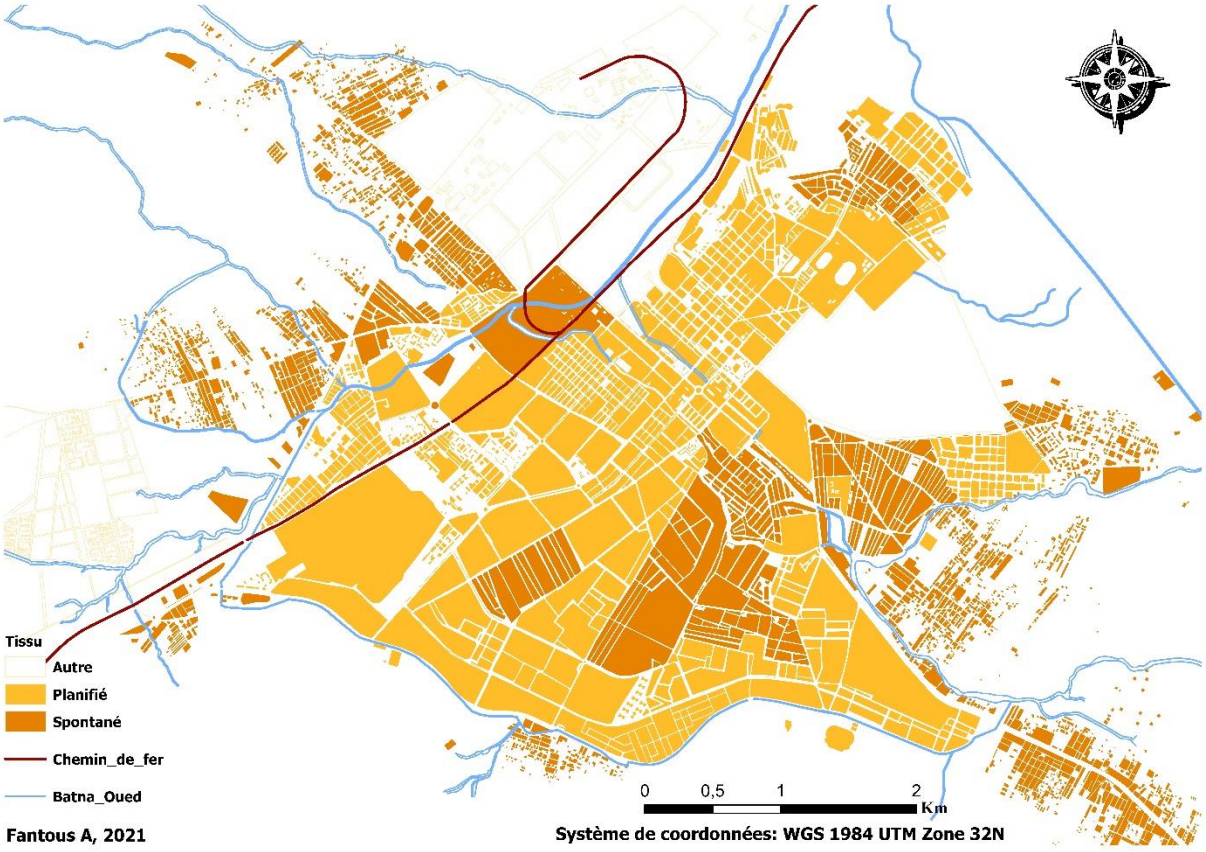
Habitat collectif		Lotissements		Equipements	
Désignation	Nombre	Désignation	Nombre	Désignation	Nombre
Cité SAE	1272	Tamechit	206	Institut	01
Cité Ecotec	1000	Tamechit	548	Hôtel prové	01
Sonatiba OPGI	220	Tamechit	725	Ecole primaire	05
Sonatiba EPLF	152	3e et 4e partie Elmoudjahidine	200	Grande surface souk elfellah	01
Promotion EPLF	400	Hechachena	64	CEM	01
Promotion OPGI	62			Mosquée	01
Promotion OPGI	308			Station de services	01
Total	3416	Total	1743	Total	11

Source : PDAU 1998

Durant la révolution, il y a eu un flux de population suite au climat d'insécurité (restrictions multiples, destructions de villages…) et politique de regroupement de la population. Tous ces facteurs ont contribué à agrandir la population de la ville de Batna mais particulièrement le quartier de Bouakal, et par la suite les quartiers périphériques. Après l'indépendance, 1968 a connu deux faits marquants : le Plan Particulier des Aurès et l'élaboration du premier plan d'urbanisme (PUD). Ces deux faits ont impulsé une dynamique nouvelle à la ville et ont drainé un flux migratoire conséquent à la recherche d'emplois, la scolarisation et les services et s'est répercuté sur le plan spatial par une occupation des futurs terrains d'extension de la ville et Bouakal en a été le précurseur.

Après 1984, la conjoncture politique marquée par la crise politique s'est traduite par une occupation délibérée des terrains par des populations non logées qui n'ont pu bénéficier de logement public, ni de lot de terrain. Cette occupation s'est accélérée pendant la décennie 1990 suite à l'affaiblissement réel du contrôle de l'espace par les services de l'état. D'ailleurs, les résultats du recensement général de la population et de l'habitat montrent la prédominance du quartier de Bouakal par rapport à tous les autres quartiers comme le montre le tableau ci-dessus.

Carte 6 : Ampleur des quartiers informels à Batna



Source : Auteur, 2022

A Batna, quand l'habitant possède une somme d'argent décente choisi d'acheter un lot de terrain dans un quartier de la périphérie de la ville, même « Orfi [140] », et de le construire tout doucement à la place d'un logement collectif règlementé proche du centre-ville, équipé de toutes les nécessités. Les familles moyennes et aisées, quant à elle choisissent des terrains dans des coopératives ou encore des terrains notariés. L'essor qu'a connu Bouakal depuis sa création s'est répercuté sur le plan spatial par une occupation négligeable dans le tissu urbain de la ville. Actuellement c'est par une densification interne que se caractérise ce quartier, puisque ces différentes limites ont été occupées par le formel étatique, il constitue un pôle très important vue sa densité il abrite environ 61381 habitants selon les statistiques de 98, et 86 235 habitants en 2015,

[140] Sans acte notarié

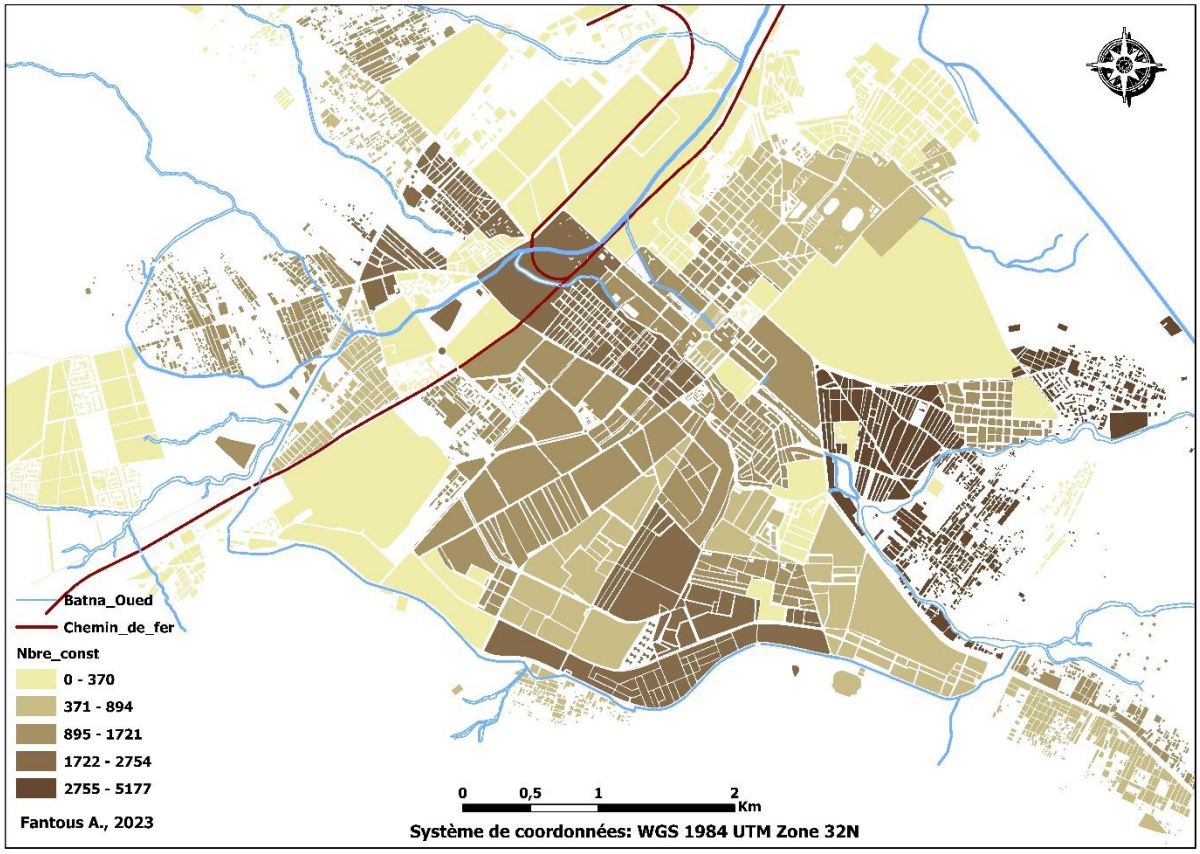
ses activités commerciales attractifs, sa situation centrale dans la partie sud de la ville, lui donnent une place assez importante dans la ville.

5. FRACTURES SPATIALES ET DESEQUILIBRES URBAINS

La ville de Batna a connu une croissance qui a entraîné l'expansion spatiale de son territoire. Quelles seraient donc les conjonctures géomorphologiques de la formation de la ville ? Quels sont les facteurs contribuant à la formation de l'espace urbain de Batna ? Et quelles sont les altérités des tissus urbains à Batna ? Comment sont apparues les disparités spatiales dans la ville de Batna ? Comment ça a conduit à une ségrégation sociale ? Quels sont les facteurs qui ont favorisé la ségrégation spatiale dans la ville de Batna ?

Lors des différentes étapes historiques de transformation urbaine de la ville, il y a toujours eu une modification qui remplace la structure initiale par des formes nouvelles qui correspondaient aux attentes de chaque nouvelle génération. Pour la ville de Batna le phénomène de transformation dans le temps de la structure urbaine initiale, est une substitution des formes anciennes par des morphologies nouvelles.

Carte 7 : Carte des densités des habitations



Source : Auteur, 2023

Selon la disponibilité des livres d'histoire et des documents cartographiques et en plus des efforts personnels, nous avons vu qu'après la lecture des quartiers de la ville de Batna (planifiés

et spontanés), le premier noyau de formation de la ville, Z'mala premier noyau de la ville arabe, et Bouakal première création spontanée, sont les premières discontinuités physiques dans le tissu urbain de la ville d'après le travail fait en 2012 (FANTOUS, 2012) sur les fractures typo-morphologiques.

L'extension démesurée, anarchique et non contrôlée de l'espace de la ville, a affecté négativement l'urbain de la ville (MESSAADI, RAHAM, 2000). LA croissance des tissus urbains de la ville de Batna et leur développement dans le temps en périodes historiques différentes a favorisé et accentué la fracture spatiale. Les éléments naturels ; le plan hydrographique et la morphologie du site ont joué un rôle primordial dans la présence de fractures et de fragmentation dans la ville de Batna. L'ensemble des quartiers se développent par rapport à un élément naturel qui est l'oued et par rapport à l'obstacle rocheux Koudiat Bouzourane, et la morphologie du site.

Lors de l'arrivée des colons, la ville de Batna a connu deux centres urbains, et avec la croissance de ces deux noyaux on a vu la création de deux villes, complètement différentes au niveau urbain qu'au niveau social et économique. Le régime français a fait que les deux noyaux soient séparés par la présence d'un élément naturel « l'oued », la croissance de la ville s'est faite dans deux directions, le noyau colonial « la ville coloniale » au Nord de l'oued, et la ville arabe au Sud de l'oued. Le noyau de la ville française (camp militaire) était un noyau administratif, habité par les français ainsi que les harkis. Le noyau de la ville arabe (Z'mala), habité par les autochtones, était dépourvu d'équipements. C'est là qu'ont commencé les disparités spatiales, et n'ont fait que s'aggraver. Les fractures continuent de se développer avec la création des premiers quartiers informels sur le côté sud de l'oued, qui constitue le deuxième élément de fracture entre quartier Z'mala et quartier Bouakal. Ce quartier accueille une population défavorisée avec un niveau de vie faible.

Le chemin de fer, un deuxième élément de ségrégation entre les quartiers du centre et le quartier de Kechida, qui représente jusqu'à nos jours un terrain qu'on ne peut pas visiter seul, et qui accueille tout type de délinquance. D'après les résultats de l'enquête sociologique les habitants du quartier de Kechida ainsi que de la ville de Batna, voient que c'est une zone d'insécurité, et que même les habitants du quartier ont peur de se déplacer dans le quartier en plein journée, alors qu'il est impossible de sortir le soir seul ou accompagné, et qu'un étranger risque d'être agressé ou même tué dans la zone près du chemin de fer.

Après l'indépendance, la ville a connu une croissance économique et urbaine importante. L'injection de la zone industrielle et la zone militaire a bloqué la croissance vers le Nord-Est et le Nord-Ouest, a fait apparaitre de nouvelles fractures dans le tissu urbain entre les nouveaux quartiers informels (Kechida, Parc à Fourrage) et le reste de la ville. Les deux zones

(zone militaire et zone industrielle) ont occupé une partie importante de la ville de Batna ainsi qu'une grande surface. Dans les années 90, c'était très difficile de se rendre au centre-ville ou de se déplacer sur l'axe délimitant la zone militaire dans cette période d'insécurité. Avec l'implantation de Lycée Salah Eddine et les villas, sur la rue reliant Parc à Fourrage à Route de Tazoult, ce sentiment d'insécurité a diminué.

Le caractère privé des terrains, a rendu la programmation et l'implantation des équipements au sein des quartiers spontanés très difficile par manque de disponibilité de terrain, ce qui n'a pas été uniquement un facteur d'augmentation de la fracture spatiale mais aussi un facteur d'augmentation des disparités spatiales. C'est ce qu'on va voir plus bas.

6. ENQUETE SOCIOLOGIQUE

Un préalable nécessaire à toute analyse de la ségrégation spatiale est de définir une unité de voisinage théoriquement pertinente, nécessairement conditionnée par la variable d'intérêt. La question de savoir où mesurer la ségrégation ne peut être dissociée de la question de savoir pourquoi la ségrégation est mesurée en premier lieu. Mesurer la ségrégation ou les disparités spatiales avec les données fournies des administrations nous est avérés insuffisante cause pour laquelle nous avons fait recours à l'enquête sociologique en vue de l'obtention des résultats plus fiables et aussi voir la perception des habitants, utilisateurs de l'espace urbain à Batna, envers leur quartier ainsi que le degré de leur appartenance à la ville.

Cette question sera abordée à travers un angle bien particulier, celui des pratiques sociales dans l'espace, en faisant l'hypothèse que non seulement ces pratiques reflètent l'opposition entre le planifié et informel, ce qui est assez attendu, mais surtout contribuent à les exacerber, ce qui a été moins étudié dans les travaux de recherches en Algérie ou encore à Batna. L'enquête utilisée dans cette recherche tend à apprécier la relation que des enquêtés ont avec la ville, il était important de mesurer le sentiment d'appartenance et de satisfaction des habitants, envers leurs quartiers d'habitations ainsi qu'envers leur ville, pour que l'entretien et le questionnaire ne se résument pas à une suite de questions désordonnées mais à un outil présentant des garanties de validité.

Notre population d'étude sont les habitant de la ville de Batna (N=339160 habitants) en 2017 et l'échantillon concerné par notre travail est constitué 10 % de la population général (3650 habitants) âgée entre 15 ans et 83 ans pour mesurer la ségrégation et le degré d'appartenance à la ville de Batna. L'étude est basée sur une approche quantitative. Les méthodes statistiques utilisées dans ce travail sont de deux ordres. Dans un premier temps, une analyse descriptive (uni

variée et bi variée) avec des indicateurs de tendance centrale et de dispersion qui permet d'explorer les différentes variables.

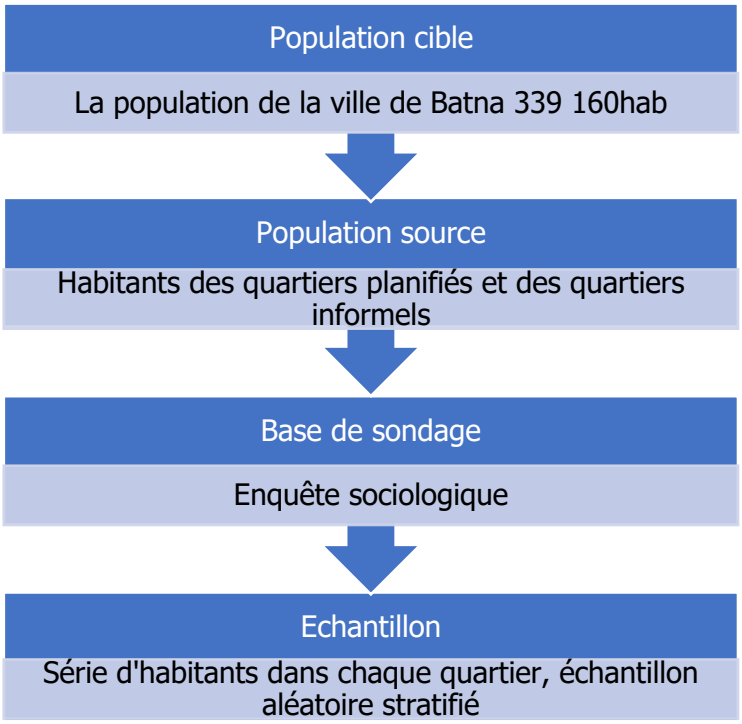


Figure 24 : Principe de l'enquête sociologique utilisée
Source : Auteur

La méthode utilisée est probabiliste (ou aléatoire), où tous les individus ont la même chance d'être sondés [141]. Un échantillonnage aléatoire stratifié (EAS)[142] a été dans notre travail d'enquête sociologique. Nous avons divisé la population en groupes homogènes appelés strates[143], ici c'est une stratification de la population par quartiers, qui sont mutuellement exclusifs, puis nous avons sélectionné dans chaque strate des échantillons indépendants. La méthode d'échantillonnage peut se différer d'une strate à une autre. Le fait de stratifier notre liste par quartier puis de déterminer la taille d'échantillon exacte qu'il nous faudrait pour chacun des quartiers nous a permet d'obtenir la précision souhaitée pour chacun des quartiers de la ville de Batna. En effet, a stratification est très utile lorsque les variables de stratification sont : simples à utiliser, faciles à observer et étroitement reliées au thème de l'enquête.

La répartition de notre échantillon d'étude sur les 14 quartiers de la ville de Batna, par sexe, nous indique une légère prédominance des masculins par rapport aux féminins avec des

[141] https://fad.univ-lorraine.fr/pluginfile.php/23861/mod_resource/content/1/co/familles_methodes.html consulté le 02-04-2023
[142] Le EAS, fait référence à la sélection d'un échantillon d'une population lorsque cette sélection repose sur le principe de la randomisation, c'est-à-dire la sélection au hasard ou aléatoire.
[143] Toute variable pour laquelle on dispose d'une valeur pour la totalité des unités incluses dans la base de sondage (comme l'âge, le sexe, quartier de résidence, le revenu, etc.) peut être utilisée pour mettre en œuvre la stratification.

rapports respectifs de 57.3 % et 42.7 % d'une fréquence 2090 et n=1590, et ce qui est dû au refus de ces dernières à répondre au questionnaire. Un ensemble d'information[144] sur notre population d'étude est plutôt nécessaire.

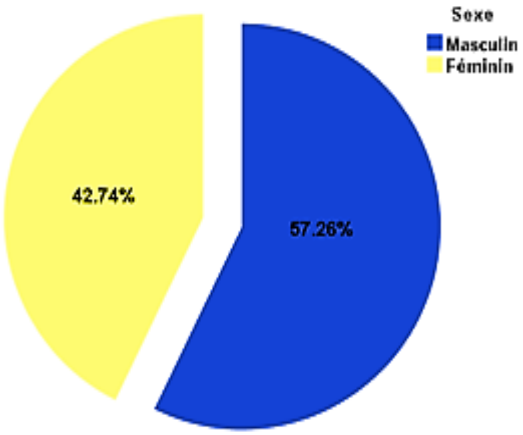
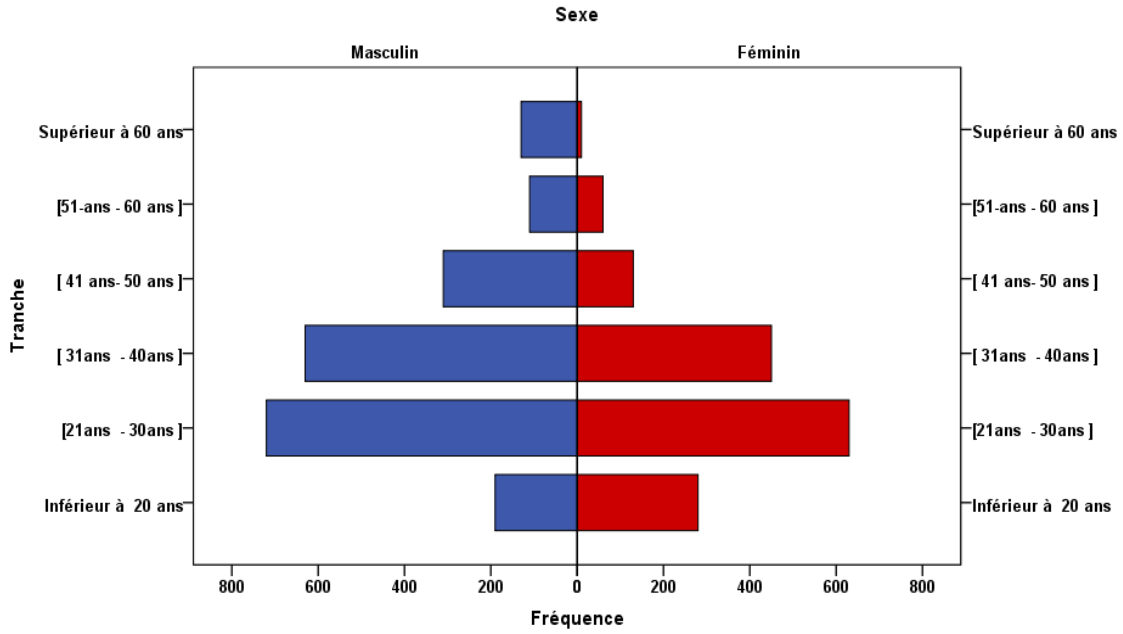


Figure 25 : Répartition de la population enquêtée par sexe
Source : Auteur, réalisé à l'aide de SPSS v23

La population enquêtée est variée, constituée de 12.9% de jeunes de moins de 20 ans de la population globale, 37 % de population est âgées entre 21 ans et 30 ans et 29.6% âgée entre 31 ans et 40 ans. La population entre 41 et 50 ans présente 12 %, et la population de plus de 51 ans présente 8.5 % de la population globale, qui est une projection de la pyramide des âges de la population à Batna[145]. En effet, 57.8 % /n=2110 personnes de la population sont célibataires et 39.7 %/ n= 1450 personnes sont mariées et seulement 2.5 % ont été divorcés.

Figure 26 : Répartition de l'échantillon selon les tranches d'âge



Source : Auteur, à l'aide SPSS v23

[144] Les figures et tableaux ont été réalisés à l'aide de SPSS v 23.

[145] Voir le chapitre 7.

Par ailleurs, et d'après le résultat statistique présenté dans le tableau 29, nous apercevons que la plupart de la population d'étude dispose d'un niveau universitaire (52.9% /n= 1930), et que 23.3% de la population ont un niveau secondaire, tandis que 6.8 % à 8.8% des interviewés ont des niveaux plus modestes (le niveau primaire, secondaire ou centre de formation). Outre, plus que la moitié de l'échantillon est active (52.9 %/n=1930), 25.2 % /n=920 sont inactif et 16.4 %/ n = 600 recherchent un emploi et seulement 5.5 % de la population est retraitée (voir la figure 30).

Tableau 6 : Répartition de notre population selon l'état matrimonial

	Etat matrimonial	
	Effectif	**%**
Célibataire	2110	57.8 %
Marié	1450	39.7 %
Divorcé	90	2.5 %
Total	3650	100 %

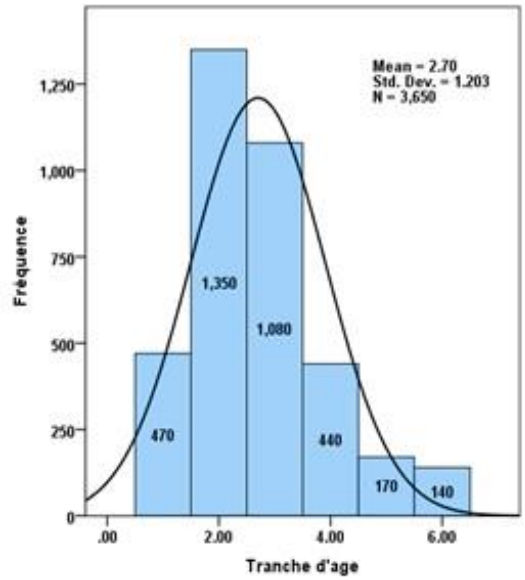


Figure 27 : Répartition de la population enquêtée selon le niveau scolaire

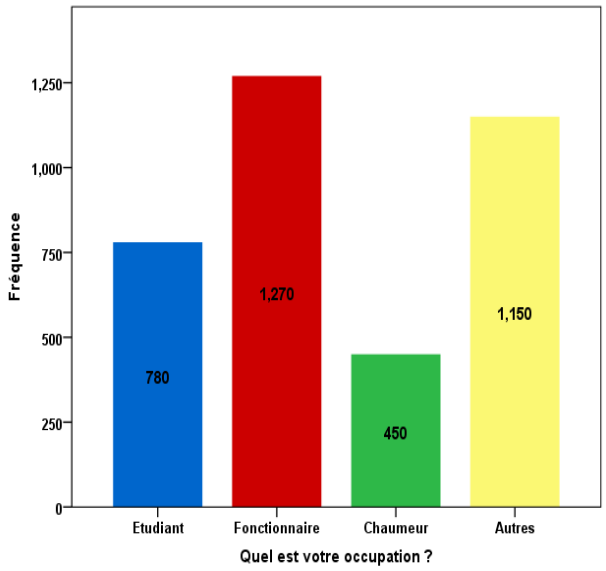


Figure 28 : Répartition de notre échantillon selon le type d'occupation

La population enquêtée active dans la période entre 2020 et 2022, est estimée à 1270 personnes fonctionnaires, et 1150 personnes d'activité indépendante, voir les taux d'activité et d'occupation sont respectivement de 34.8 % et 31.5 %, 21.4% de la population global sont des étudiants, alors que le taux de chômage est estimé à 12.3 %.

De cette population 34.5 % (1260 personnes) n'ont pas de revenu, 29.6% leurs salaire mensuel varie est entre 19000 et 45000 DA, tandis que les personnes qui ont un revenu plus de 45000 DA sont estimés à 770 personnes (21.1%), en revanche, seulement 14.8 % leur revenu mensuel est identifié entre 5000 et 18000 DA.

Tableau 7 : La répartition de la population selon le salaire

	Salaire	
	Effectif	**%**
Aucune source	1260	34.5 %
Entre 5000 et 18000 DA	540	14.8 %
Entre 19000 et 45000 DA	1080	29.6 %
Plus de 45000 DA	770	21.1 %
Total	3650	100 %

De même, (40.5%/n=1480) de personnes ont déclaré être plus de 5 personnes dans la famille, et (30.1 % / n=1100) ont de 2 à 4 enfants dans la famille, alors que seulement 29.3% sont en nombre de deux. Ce qui nous dit que 40.5%/ vivent dans des familles nombreuses[146], avec 5 membres au maximum, ce qui est présenté à travers des résultats descriptifs dans le tableau 12.

Tableau 8 : Combien êtes-vous dans la famille ? (Nombre d'enfants)

	Combien êtes-vous dans la famille ?		Moyenne	Ecart type
	Effectif	**%**	**3.93**	**2.24**
Inférieur à 2	1070	29.3 %		
[2 – 4]	1100	30.1 %		
Supérieur à 5	1480	40.5 %		
Total	3650	100 %		

Les données citées dans cette partie du chapitre ne sont qu'une présentation des données générales de l'enquête sociologique auprès de la population de Batna, afin de donner une idée de l'échantillon de l'étude. Les résultats de l'enquête seront exposés dans les chapitres en bas.

[146] https://www.cairn.info/revue-le-mouvement-social-2002-2-page-61.htm consulté le 05-11-2023. Suite à l'absence d'une définition claire de la famille nombreuse en Algérie, nous sommes basées, dans la définition de la famille nombreuse (5 enfants et plus), sur des recherches réalisées à l'étranger (France).

CONCLUSION DU CHAPITRE

Les populations urbaines et leurs environnements interagissent mutuellement. Par conséquent, notre recherche vise à mettre en exergue les principales phases de la croissance urbaine afin d'acquérir une compréhension globale de notre domaine d'étude et comment il est un déterminant de la variation spatiale et dans la création des disparités spatiales. Batna a connu un développement sans précédent, notamment une croissance urbaine démesurée.

Batna, avec son ancien noyau colonial remanié, elle est aujourd'hui noyée dans un tissu démesurément étendu. Tissu, qui est le résultat d'un certain nombre de grands ensembles, réalisés par l'État, en contraste avec des ensembles d'habitat en auto-construction, plus bas, très cohérents dans leur variété de détail. En effet, le logement de cette classe pauvre et moyenne a pu se développer sans rencontrer trop de barrières foncières. A l'est, le long de la route de Tazoult, s'alignent les villas somptueuses de la nouvelle bourgeoisie Batnéenne.

En guise de conclusion, Batna compte plusieurs quartiers informels qui se sont développés de manière informelle et souvent illégale en périphérie de la ville. Ces quartiers sont souvent confrontés à la pauvreté, l'insécurité et au manque de services de base, à l'eau potable et à l'électricité. Les autorités locales ont entrepris des efforts pour améliorer les conditions de vie dans ces quartiers, en construisant des logements sociaux et en offrant aux habitants des programmes de développement économique. Cependant, les problèmes de l'habitat informel restent un défi important pour la ville de Batna et pour l'Algérie dans son ensemble.

Les quartiers informels sont souvent situés en périphérie des villes, dans des zones non planifiées et souvent illégales, caractérisés par des conditions de vie précaires. En revanche, les quartiers planifiés sont souvent situés dans des zones centrales de la ville, où l'accès aux services et aux infrastructures est plus facile. La ségrégation entre les quartiers informels et les quartiers planifiés peut entraîner une polarisation sociale et économique dans les villes. Les habitants des quartiers informels ont souvent un accès limité aux opportunités économiques, à l'éducation et aux services de santé, ce qui peut les maintenir dans la pauvreté. D'autres part, les habitants des quartiers planifiés bénéficient d'un meilleur accès à ces ressources, ce qui peut renforcer les inégalités sociales et économiques.

En effet, diverses structures de voisinage sont au cœur des villes en tant que systèmes complexes autoorganisés façonnés par des facteurs socio-économiques, politiques et interdépendants, spatialement contingents. Un corollaire immédiat de cette conception de la ville pour les processus socio-spatiaux tels que la ségrégation résidentielle, la ségrégation scolaire, est l'importance des liens entre les échelles spatiales. Si l'environnement bâti (y compris

l’infrastructure) est adéquatement la taille de la ville, les processus sociaux, économiques et démographiques, ne peuvent être entièrement pris en compte par la taille de la ville.

Les chapitres suivants vont nous permettre de déterminer les facteurs générant la ségrégation, à travers l’étude d’un ensemble d’indicateur, tel que l’accès au logement et à l’habitat, la pauvreté et la concentration des catégories de populations aisées et pauvres dans les quartiers pour mesurer la ségrégation résidentielle, l’accès aux transports collectifs pour mesurer le degré d’accès à la ville à travers la mobilité, l’accès à l’éducation afin de mesurer la ségrégation scolaire. Afin d’illustrer nos propos, nous avons déjà présenté un modèle d’analyse à travers le trinôme « urbanisation – disparités spatiales- ségrégation ».

CHAPITRE 6 : INFORMALITE, PAUVRETE ET SEGREGATION RESIDENTIELLE A BATNA

INTRODUCTION DU CHAPITRE

Depuis trois décennies, les villes algériennes ont connu des mutations profondes de leur espace suite à une urbanisation démesurée et une recomposition socio-spatiale (Belguidoum,2021). L'organisation de nos villes aujourd'hui se caractérise par deux logiques de production de l'espace. D'une part, la volonté de l'Etat par le biais de ses outils d'intervention, d'autre part, l' »informalité » produite par la population suivant ses propres règles générant de véritables ensembles urbains construits en marges de la planification répondant aux aspirations des populations pauvres (Chouguiat, 2013). Selon S.A. Souiah « *ceux qui ne respectent pas les normes et valeurs partagées dans les cités se retrouvent en porte-à-faux par rapport à la réglementation sur l'urbanisme* » (Kouaouci & Rabah, 2013 ; Souiah, 2005).

A l'instar de toutes les villes algériennes, la situation du secteur du logement à Batna, pose de multiples difficultés. Nonobstant des efforts fournis et des programmes envisagés, la situation n'a pas amélioré. Pour les experts, le constat est affligeant *« On ne construit que des logements, des toits… Une architecture de contenairs… Des cages humaines »*, Jamel Chorfi[147]. Où les logements construits sont des entités sèches, un logement sans aucun équipement, ce qui ne répond pas aux normes internationales[148].

L'envolée des prix immobiliers et des loyers depuis quelques années, mais aussi l'incapacité de l'Etat à fournir des réponses efficientes à ces difficultés, ont fait que l'accès à un habitat, est devenu pour beaucoup une charge financière. Ainsi, toute analyse de la ségrégation est un choix, fondé sur la théorie, de l'unité spatiale d'analyse la plus appropriée, malgré les limitations des données (Wong, 2003).

Afin de bien saisir les retentissements des disparités spatiales sur la génération des zones pauvres et marginalisées et par la suite son effet sur la ségrégation résidentielle, il est primordial de s'interroger sur l'espace urbain et ses composantes, ainsi sur la situation d'accès des habitants au logement dans la ville de Batna. Analyser les déséquilibres fonctionnels socio-spatiaux.

Notre étude – qui, à notre connaissance, représente la première analyse de la ségrégation résidentielle dans les villes algérienne et à Batna – suggère que la pauvreté est la première source de celle-ci. En effet, nous constatons que la « géométrie » (Simmel, 2009) de la

[147] Président du Conseil supérieur arabe d'architecture d'urbanisme et développement des villes.
[148] Pour qu'un logement répond aux normes internationales, il doit au minimum, répondre aux critères suivants : la sécurité d'occupation, l'existence de services, matériels, installations et infrastructures (AEP, assainissement, chauffage), l'habitabilité, l'accessibilité, l'emplacement (services, équipements scolaires et de santé, etc.) et le respect du milieu culturel. (Rapport de l'ONU-Habitat, Fiche N°21/Rev.1)

ségrégation résidentielle urbaine ressemble à la division historique de l'espace dans la ville de Batna séparant le centre urbain des quartiers périphériques, et les quartiers planifiés des quartiers informels.

Pour mener à bien notre réflexion, nous nous basons sur l'hypothèses, que la pauvreté constitue le premier facteur affectant la distribution sociale dans la ville, que c'est le premier générateur de disparités spatiales, de la délinquance et résultant par la suite une ségrégation résidentielle. L'objectif de cette étude est de repérer les caractéristiques des habitants qui occupent l'espace urbain Batnéen, et d'analyser leur situation au sein des quartiers. Les études existantes sur la ségrégation à Batna sont rares voire inexistence, en raison du manque de données disponibles à des échelles spatiales plus fines.

1. TISSU URBAIN PLANIFIE ET INFORMEL LOGIQUE DE FORMATION

Dans sa croissance urbaine, la ville de Batna a connu plusieurs formes d'urbanisation et la ville actuelle n'est que le résultat de son évolution historique. Elle a connu trois périodes de formations et d'évolution urbaine : précoloniale, coloniale et postcoloniale, chaque période se définis par des caractéristiques urbaines et architecturales. Malgré la variété dans le paysage urbain et la succession des périodes de croissance urbaine, la ville de Batna perd ses repères devant la dégradation du cadre bâti et la spéculation foncière notamment avec l'achat et la démolition du bâti colonial, l'état inachevé de la plupart des habitations, engendrant un cadre bâti en crise.

À Batna, les zones informelles sont apparues dans deux types de site. Le premier, un noyau original séparé du site d'urbanisation informelle par un obstacle naturel (oued), tel est le cas de Z'mala, et Bouakal. Le deuxième type, un noyau original séparé du site d'urbanisation informelle par un obstacle artificiel (voie ferrée), ainsi le quartier de Kechida, ou par des (voies) comme il est le cas de Route de Tazoult et Parc à fourrage. A l'origine, ce sont des petites unités qui par la suite ont connu une grande poussée.

La localisation des quartiers informels, correspond dans la majorité des cas à des implantations sur des terrains privés. Le problème se situe plus au niveau du transfert de propriété privé -acquéreur, non reconnu par l'état et donc absence du permis de construire. Ce type d'urbanisation à Batna, domine par sa masse, sa population et par son type d'habitat (comme il est présenté dans la carte informel/planifié dans le chapitre 5). Les approches d'auto-construction progressive sur des sites étaient considérées comme la solution la moins chère et la plus efficace pour la crise de logement comme il était présenté dans les recherches de (Cohen, 2015 ; Landman & Napier, 2010 ; Marais, Ntema, & Venter, 2008 ; L. J. Ntema, 2011).

L'histoire de la constitution de la ville de Batna permet d'identifier des entités urbaines entre planifier (régulier) et informel (spontané). Les secteurs déterminés révèlent donc l'histoire de la formation de la ville ainsi que sa typo-morphologie spatiale. Le choix de ces terrains s'explique par la dynamique et la forte capacité d'exhortation de ses résidents pour le raffermissement de leur vie quotidienne, malgré leur caractère illégal (Belmessous & Naceur, 2019). Dans cette ville, l'habitat informel et précaire (la figure paradigmatique) est conçu en matériaux modernes (dalles en béton armé et murs en maçonnerie), facilement distingué des logements conçus dans un quartier planifié, désassemblant davantage les bornes architecturales et urbaines.

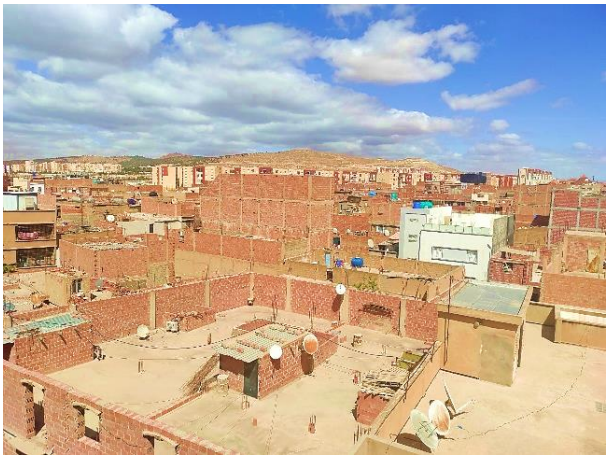



Photo 1 : Quartier informel Parc à Fourrage
Source : Auteur, 2023

Batna accuse un retard constant et important de construction de logements par rapports aux demandes, notamment sociaux, (la direction de l'habitat a souligné que le nombre des demandeurs de logement a atteint 11 000 en 2017, et que seulement 2400 logements ont été réalisée)[149], ce qui accélère le développement non maîtrisé de quartiers d'habitat dit « informels ». Cet habitat est défini comme la construction sans titres, ni droits, de terrains physiquement disponibles. Il s'agit d'une production de logements informels, basé sur l'auto construction et parallèle à la ville planifiée. Les quartiers informels, « Chefs-d'œuvre » anti-architecturaux, insécurité, absence quasi-totale d'aménagement urbain, insalubrité, manque d'infrastructures de loisirs, de santé, d'éducation et, un oued crasseux et une ligne ferroviaire qui traversent la ville. Bref, le témoin gênant d'un apartheid qui veut qu'il y ait une ville fréquentable, celle des quartiers huppés où l'on rénove les trottoirs chaque deux ans, et une ville mal aimée où s'alignent cité-dortoir et lotissements anarchiques.

Cependant, Kechida par exemple, fait partie de la deuxième catégorie, bien entendu. Le cadre de vie ressemble à celui de n'importe quel habitat informel : trottoirs inexistants, chaussée en gruyère, espaces verts inexistants si ce n'est les arbres d'alignement plantés à l'initiative des habitants. S'ajoutant à cela, la rupture d'approvisionnement en eau potable et l'irrégularité de gestion des ordures ménagères.

> *« L'incivisme de certains habitants est encouragé par l'absence d'autorité, à l'image d'ateliers de mécanique qui se déploient dans la rue, comme celui situé en face de la clinique El Ihsaniate, ou encore ces troupeaux de moutons élevés à l'intérieur du quartier et qui chaque jour sont lâchés pour venir brouter devant les maisons des autres »*[150]

[149] Entre 1962 et 1995, la croissance du nombre de logements en milieu urbain était inférieure à 2 % par an, tandis que la croissance démographique était d'environ 2,7% et la population urbaine de 5,4 % (Hayet Mebirouk, 2018).
[150] Un home de 38 ans, décrivant le quartier de Kechida, qu'il habite depuis 8 ans.

« Certes, un passage mitoyen avec la clinique El Ihsaniate a été éclairé après qu'on a enregistré des agressions, mais c'est tout. De plus, même le passage en question, est transformé en dépotoir par des gens qui viennent de partout y déposer ? faute d'être goudronné, impunément, les gravats de construction et autres ordures »[151].

2. LE PRIX DE L'HABITAT UN ELEMENT DETERMINANT DE DISTRIBUTION DE LA PAUVRETE

Le processus de polarisation sociale de l'espace s'observe de manière exemplaire à Batna. L'enquête auprès de la population, a ainsi effectué une analyse par quartier, qui nous permet de comparer la situation entre les différents quartiers entre 2020-2023. Il en ressort que 83.3% des habitants insatisfaits de leur quartier vivent dans 25% des espaces les moins aisés. En outre, l'insuffisance des revenus freine la mobilité, et oriente la population de s'installer dans des zones pauvres et marginalisées comme il était signalé dans les travaux de (Luc & Eve, 2010 ; Mignot, 2004a ; Mignot et al., 2001).

Les mobilités intra-urbaines à Batna vers la ville informelle sont guidées implicitement par le désir d'ascension sociale à travers l'intégration à la ville. Cette stratégie se décrypte, non pas à travers les déclarations des habitants, mais à tavers leurs pratiques dans les quartiers informels (des constructions en dur, la transformation progressive des petites habitations en maisons comptant plusieurs niveaux, commerces d'accompagnement, etc.). Les déclarations des habitants soulignent le désir d'affranchissement de la tutelle familiale, l'obtention d'un logement personnel et la cherté du loyer dans les quartiers de départ sont les raisons des mobilités résidentielles vers les quartiers informels comme il est présenté dans la figure 29.

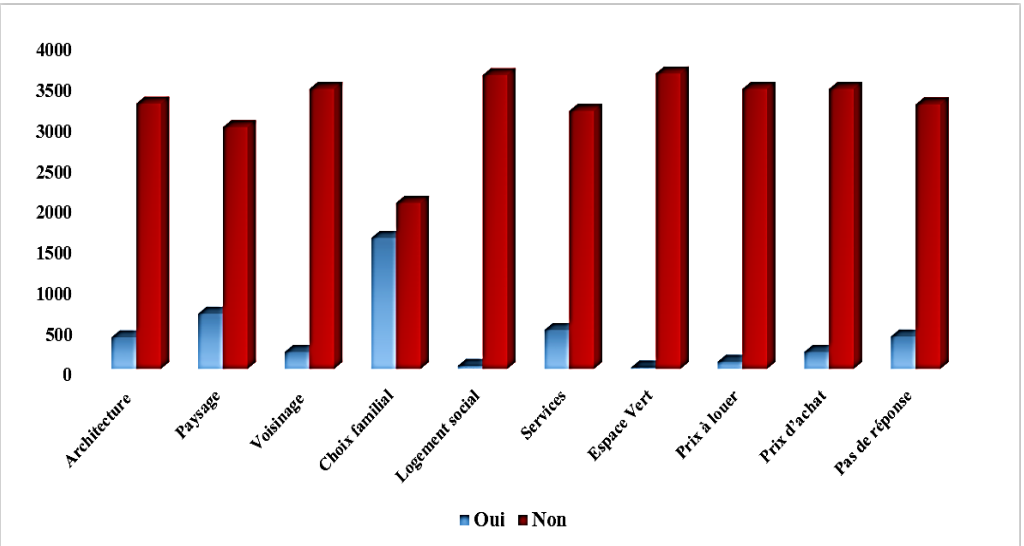


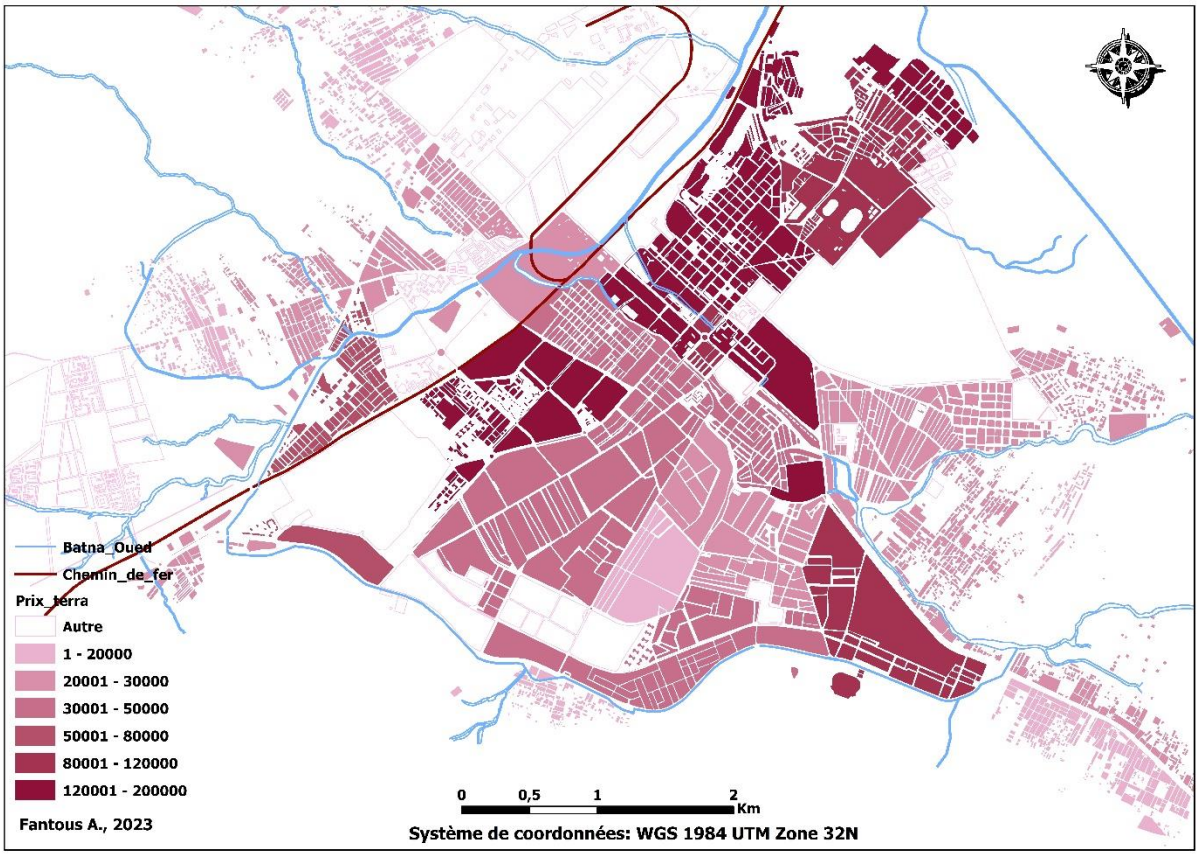
Figure 29 : La répartition des répondants selon le choix du quartier actuel

[151] Témoignage des habitants de quartier Kechida.

En revanche, les zones peu performantes sont le plus souvent liées à des emplacements désavantageux et les moins chers, tels que les pentes raides, les terrains près des oueds. Après de nombreuses années de fourniture de logements social, la ville de Batna reste toujours en crise, en plus de la croissance continue des anciens quartiers informels (Kechida, Parc à fourrage et Route de tazoult), de nouvelles zones d'habitat informel apparaîssent et ne font que se multipliées. Tel que le quartier El Karya le long de la RN3, dépassant les bordures des anciens quartiers, celui sur la grande voie vers Hamla 3 près de la décharge publique, résisistant tout effort des politiques urbaines pour freiner ce type de croissance.

Les terrains sur lesquels se sont implantés les quartiers informels, constituent des terrains privés, dans la plupart des cas. Ces terrains appartiennent en réalité à des familles propriétaires (Ouled Sidi yahia (à Route de Tazoult), Ouled Adai (Kechida), Ouled Chelih (Hamla et oued Chaaba), les Hrakta (fesdis), Ouled Sellam (Tamechit) et Lombarkia (à Parc à Fourrage). Ce qui se passe généralement, c'est que ces propriétaires fonciers, qui sont les héritiers des terrains (deuxième et troisième génération), procèdent au morcellement de leur terrain, puis à la vente « Orfi » sans aucune approbation des autorités. Dans une seconde étape, ce sont les nouveaux propriétaires qui procèdent à la construction de leur logement sans permis de construire. Ce cas de figure , constitue un morcellement de terrain de grande valeur agricole, comme il est le cas de route de tazoult qui était des terrains réservés pour la culture céréalière.

Carte 8 : Carte des prix des terrains à Batna



Source : Auteur, 2023

Or, de nombreuses questions se posent à l'égard de l'évolution future de ces espaces, une fois ces opérations achevées, notamment dans un contexte de raréfaction de terrains disponibles aux centres-villes. Les prix de terrains au centre-ville semblent touchés des chiffres très élevés arrivant à des milliards de centimes, pour reconstruire des tours et de centres commerciaux.

En effet, avoir son propre logement est l'un des objectifs les plus recherchés par les habitants, un objectif qui ne peut être atteint que dans les quartiers informels. Les prix des terrains dans la périphérie de la ville de Batna diffèrent qu'ils soient sur les grandes voies routières (dépassant 10 millions de centimes le m^2 pour les terrains avec un acte notarié), ou qu'ils se situent à l'intérieur des quartiers informels sur les voies tertiaires (varient entre 8000 da à 30.000 da pour le m2). Les nouvelles zones sont vendues avec des prix entre 8000 DA au m2 et 10000 DA au m2 en 2022, créant de nouveaux embryons de quartiers informels (El-Karya, en face de la ZHUN1), ou des extensions nouvelles de quartiers informels déjà existants (Parc à fourrage, Kechida et Route de Tazoult) (comme il est présenté au-dessus dans la carte 8).

Les parties notariées étaient vendues à de très haut prix, allant de 30 000Da à 100 000 Da pour le m2, accueillant des populations plus aisées, et produisant des constructions reflétant la situation économique des propriétaires (nouvelles zones d'habitat juste à côté du Centre Anticancéreux). Situées dans la majorité des cas sur les grands axes routiers des quartiers informels. Pour les terrains n'ayant pas un acte notarié, ils ont été vendus « Orfi », avec des prix très bas, allant de 4000DA à 8000 DA pour le m2, accueillant des populations pauvres.

A Batna, une fois le logement acquis, l'habitant ne se contente pas d'un rez de chaussée, c'est un bâtiment qui va parfois jusqu'à un R + 3 selon les moyens. C'est en effet, une mentalité très répondue dans les quartiers informels à Batna, celle de l'habitant qui ne doit pas seulement penser à loger sa propre famille, mais doit aussi penser aux générations futures qui vont venir (enfants et petits-enfants), une façon de leur assurer l'avenir à travers le développement en hauteur du logement. Ce type d'urbanisation participe à façonner la ville, créer une concentration des habitants pauvres, d'une population fragile, le fait qui a accentuée les disparités spatiales générant des déséquiblires spatiaux et sociaux.

La situation ne fait que s'aggraver car aucune approche ne se concentre sur l'éradication de la pauvreté, la réduction de la vulnérabilité et la promotion de l'inclusion sociale. Les solutions ont été au fait de légaliser l'habitat informel, en fournissant des services supplémentaires et en régularisant la tenure et de les considérer comme extension de la ville planifiée sans y revoir leur architecture ou leur influence sur l'image de la ville. Les services se

limitant à l'éducation et les équipements de santé, classés en fonction du degré d'importance et des terrains disponibles (foncier privé).



Photo 2 : Habitation informelle s'élevant sur plusieurs niveaux (Parc à Fourrage)
Source : Auteur, 2022

Dans le but d'impliquer activement les habitants afin que la prestation de services réponde à leurs besoins et assure l'appropriation des infrastructures créées. Dans les quartiers informels, à l'exemple de Route de Tazoult, l'état a fait construire les équipements scolaires et sanitaires, et même un AMG[152] sur des terrains conférés par les propriétaires. Suite à cette initiative, un autre problème est apparu, l'espace est devenu une propriété privée. Les comportements et le langage courant est transformé à « notre école », »notre CEM », « notre AMG », générant une séparation et engendrant un autre type de ségrégation sociale, une ségrégation ethnique (les Mellaghessou et les autres habitants du quartier). Les familles appartenant à cette origine, et qui ont participé à la construction de ces espaces voient qu'ils ont droit à les exploiter plus que les autres[153] parce qu'ils sont eux les propritaires des terrains.

Les approches d'auto-construction progressive sur des sites informels étaient considérées comme la solution la moins chère et la plus efficace pour minimiser les demandes en logements. La participation communautaire découle des activités de co-conception et se réfère à des processus de planification à la base où les populations locales décident elles-mêmes de l'avenir

[152] L'AMG est une salle de soins, une structure de base du système de santé en Algérie qui assure une Assistance Médicale Gratuite.
[153] A partir de l'enquête de terrain auprès des habitants et des parents d'élève des écoles situées à route de Tazoult.

de leur propre habitation et leur quartier. Dans la pratique, il y a souvent un manque de ressources sociales et physiques.

Pour plus d'une dizaine d'année, le centre-ville de Batna, connait un déplacement d'un grand nombre de sa population, migration volontaire ou forcée, et perd sa population, en faveur des quartiers périphériques. La démolition des habitations coloniales et la construction de grands centres commerciaux était un phénomène dominant le paysage urbain batnéen ces dernières années. Par ailleurs, les actions de l'état afin d'embellir le centre-ville aggravé la situation, en éliminant un grand ensemble de bâtiment collectif dans deux zones, celle de la cité évolutive et de la cité rurale.

Sans oublier la crise économique que connaît le pays, et la baisse du pouvoir d'achat de la population, ainsi que la hausse des prix de location des locaux au centre-ville et sur les grandes voies (à Batna les prix de location des locaux commerciaux ont atteint des prix de 100 000 à 200 000DA), a conduit à un déplacement des activités commerciales vers les quartiers périphériques planifié ou informel (Chouhada, Route de Tazoult, Hamla, Bouzourane, Parc à fourrage …).

Avant installation des commerces *Source : Auteur, 2015*



Après installation des commerces *Source : Auteur, 2023*



Photo 3 : Route de Biskra, le marché gastronomique et changement de l'image du quartier

Cette tendance à créer de nouvelles centralités. A l'exemple du marché gastronomique dont la construction est en train de s'installer le long de Route de Biskra sur le tronçon du palais de justice aux logements de Bouzghaya aurait vocation à devenir des éléments très attractifs des populations aisées, à rehausser les prix des maisons ainsi que le prix des locaux de commerce, et par la suite promouvoir l'image du quartier.

3. DES PROFILS SOCIOECONOMIQUES FRAGILES

Les propriétaires des maisons sont majoritairement des hommes, âgées de plus de 35 ans qui ont grandi dans des quartiers informels, ou dans des villages de la ville de Batna, et qui ont migré vers la ville lorsqu'ils se sont mariés ou lorsque les enfants étaient en âge d'aller à l'école. Pour les femmes, les principales raisons de s'installer sont d'être plus proches des écoles et des institutions médicales, ou de suivre leur conjoint. Les hommes sont d'abord motivés par la recherche d'un travail[154], ou d'un habitat personnelle digne.

Tableau 7 : Répartition de la population selon la durée de résidence dans le quartier qu'ils habitent

	Depuis quand habitez-vous ce quartier ?	
	Effectif	%
Inférieur à 5ans	570	15.6
[6ans – 10 ans]	630	17.3
[11 ans – 15 ans]	480	13.2
Supérieur à 16 ans	1970	54
Total	3650	100

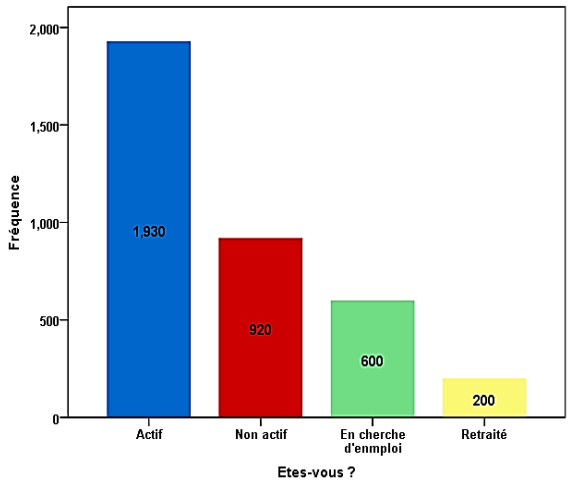


Figure 30: Répartition de la population enquêtées selon l'activité

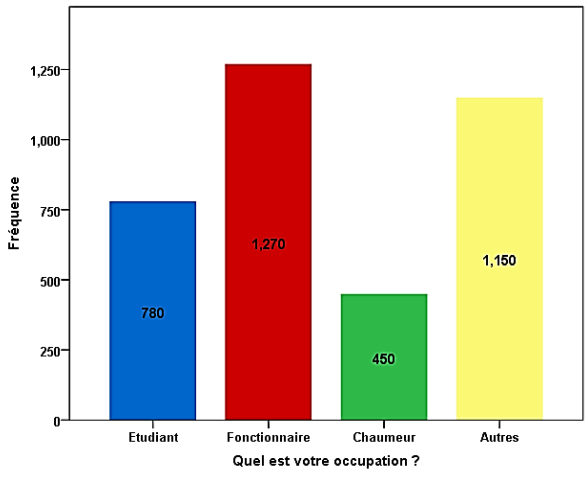


Figure 31: Caractéristiques socio-professionnels des habitants enquêtés

[154]Terme employé localement en référence aux emplois informels et en général de courte durée qui se succèdent dans le temps.

L'échantillon de notre étude se forme à la base de de familles nombreuses qui ont plus de 5 enfants et qui constitue (40.5%/n=1480) de la population enquêtée. Alors que les familles qui ont 2 à 4 enfants sont de (30.1% / n=1100) et seulement 29.3% des familles ont moins de 2 enfants. Les 78,7 % de la population enquêtée ont moins de 50 ans et 21.1% ont plus de 51 ans.

Tableau 8 : Le nombre d'enfants dans la famille

		Type				Total
		Planifié		Spontané		
Nombre	Inférieur à 2	530	26.1 %	540	33.3 %	1070
	[2 - 4]	630	31 %	470	29 %	1100
	Supérieur à 5	870	42.9 %	610	37.7 %	1480
Total		2030	100 %	1620	100 %	3650

Source : Auteur, 2022

La tranche d'âge moyenne des répondants qui ont participé à notre enquête (n = 3650) était de 33 ans et 93,2% des répondants avaient un niveau d'éducation palliant les différents niveaux du primaire au niveau universitaire. Le ménage moyen était composé de deux adultes et de 2-4 enfant 30,1%, 29 % des répondants habitaient les quartiers informels et 31% habitaient les quartiers planifiés, ce qui confirme la nature migratoire de la ville.

Tableau 9 : Modèles des occupations des habitants à Batna

		Type				Total
		Spontané		Planifié		
Quel est votre occupation ?	Etudiant	410	20.2 %	370	22.8 %	780
	Fonctionnaire	690	34 %	580	35.8 %	1270
	Chômeur	320	15.8 %	130	8 %	450
	Autres	610	30 %	540	33.3 %	1150
Total		2030	100 %	1620	100 %	3650

Source : Auteur, 2022

Bien qu'il faille être prudent dans l'interprétation des résultats de l'enquête[155], l'analyse globale montre que 49,3% des revenus sont faibles. Pour 14.8%, les revenus mensuels moyens par personne s'établissent entre 5000 et 18000 Dinars en moyenne (sans y compter les personnes sans revenus), ce qui est bien en deçà des seuils de pauvreté algériennes, établis à 18000 dinars (données 2012). Cette moyenne cache de grandes disparités, certaines familles déclarant avoir des ressources nulles ou minimes, tandis que celles qui ont un emploi formel, des ressources plus considérables.

[155]Les ressources des familles sont très difficiles à estimer car elles proviennent de différentes sources, sont souvent irrégulières en dehors des aides sociales. Par ailleurs les personnes peuvent souhaiter sous-estimer ou surestimer leurs ressources lors d'une enquête déclarative.

Environ 31.5% des habitants étaient employés dans une série d'emplois informels et temporaires. L'étude Batna suggèrent que les résidents sont engagés dans des activités entrepreneuriales telles que le petit commerce de cigarettes (kiosques), d'alimentation, et d'autres articles ménagers, tandis que d'autres sont engagés dans la fourniture de services nécessaires, tels que la garde d'enfants.

Tableau 10 : Répartition de l'échantillon selon le revenu

Catégorie de revenu	Revenu	
	Effectif	%
Aucune source	1260	34.5%
Entre 5000 et 18000 DA	540	14.8 %
Entre 19000 et 45000 DA	1080	29.6%
Plus de 45000 DA	770	21.1%
Total	3650	100%

Source : Auteur, 2022

La santé et l'éducation sont devenues des mesures plus importantes de la privation et de la pauvreté [156]. Les pauvres vivent principalement dans les zones périphériques et ont souvent des familles plus nombreuses (de 4 à 8) que les familles plus aisées. Les populations pauvres n'ont toujours pas accès à Internet et manquent de biens importants, selon l'enquête menée auprès des habitants de la ville de Batna. Les revenus issus du travail proviennent principalement de « jobs » (activités liées au commerce, au secteur de la construction ou à la revente informelle), les emplois formels sont de (34.8% en moyenne).

Il convient de souligner que toutes les initiatives ont été réalisées par les habitants de ces quartiers sans aucune participation de l'État. La vente illicite des terrains favorise la coopération entre les différentes parties sociales afin de mieux gérer les quartiers. Au départ, les travaux dans les quartiers (tels que Bouakal et la route de Tazoult) ont été effectués par des associations qui reçoivent des subventions des habitants pour gérer les branchements d'égout et d'eau. De plus, toute personne qui va couler la dalle de sa maison, les voisins la prennent entièrement en charge. De même, les célébrations de mariage sont parfois organisées par "Djmaâa", et chacun participe en fonction de ses moyens financiers. En général, cela est destiné aux personnes démunis du quartier qui sont répertoriées par l'association ou "Djemââ", chose qui a complètement disparue.

4. MOBILITES RESIDENTIELLES A BATNA

Ainsi, le passage de la ville illégale (quartiers informels) à la ville légale (quartiers formels), est source de mobilité résidentielle pour les habitants pauvres. Les auteurs d'occupation

[156] https://www.algerie-eco.com/2021/12/28/pauvrete-en-algerie-ce-que-dit-le-rapport-de-la-banque-mondiale/ consulté le 5-01-2023

se trouvent plus libres en achetant des terrains moins coûteux pour s'installer pas loin du centre urbain de la ville. Les entretiens démontrent que le désir d'accession à la propriété restait au centre de leurs projets résidentiels et que la villa de la périphérie continue d'être appréciés auprès de la grande majorité des habitants.

Les changements introduits dans le domaine de l'aménagement urbain au début des années 1990[157],n'ont pas remis en cause l'informalité et n'ont fait que rendre la situation plus critique. Malgré les programmes de planification modéré, les mécanismes d'exclusion des couches sociales à faible revenu de la ville planifié n'ont pas fondamentalement changé et le lotissement informel constitue toujours le type d'aménagement privilégié. Or, la ville a un prix et celui qui ne peut pas y accéder n'a qu'à retourner au quartier informel.

Lotissements Chouhada (planifié) **Quartier Bouakal (informel)**



Photo 4 : Typologie des habitations dans les quartiers informels et planifiés
Source : Auteur, 2020

Le peuplement des quartiers informels de l'observatoire de la population à Batna a été majoritairement influencé par les migrants venus des zones rurales. Il faut souligner qu'une proportion importante des migrants dont les quartiers de départ se trouvent à Batna sont en réalité des néo-citadins. Ces quartiers ont en effet constitué pour eux des lieux de transit avant de rejoindre le quartier informel. Par exemple, une fois à Batna, des jeunes logent d'abords chez leurs parents avant s'installer dans les quartiers informels. Ainsi les quartiers informels Bouakal, Route de Tazoult, Kechida et Parc à Fourrage (voir les résultats de l'enquête), sont peuplés, à plus de 25%, de personnes venues du milieu rural et 40.2% de ceux venue de la ville planifiée.

[157] Face à un état d'une surconsommation foncière et d'un taux d'urbanisation en hausse, un dispositif législatif et règlementaire est promulgué entre 1990 et 2000, faisant de la planification spatiale un outil au service de l'aménagement et de l'urbanisme.

Les secteurs de départ des résidents des quartiers informels de Bouakal, Route de Tazoult, Kechida et Parc à Fourrage, sont ceux proches de ces derniers ou c'est le même quartier. Cette forme de mobilité peut être qualifié de mobilité résidentielle de proximité. A Batna, les résidents dont la résidence antérieure sont les quartiers informels, viennent majoritairement soit des quartiers informels Bouakal, Z'mala, et Kechida, soit des quartiers planifié Chouhada et du centre-ville. Cette mobilité de proximité est l'expression du peuplement récent de ces quartiers. En effet, outre Bouakal, les autres quartiers ont connu un effet d'entraînement ces quinze dernières années. Route de Tazoult et Parc à Fourrage, ont connu un flux important de population venant du centre-ville. Au début des années 1990 ; tandis qu'à la fin des années 2000, les lotissements de Chouhada et Tamechit ont occasionné le déplacement de beaucoup d'habitants vers Kechida et Route de Tazoult, les non-bénéficiaires de parcelles dans les lotissements Chouhada ou Erriadh, ont dû effectuer une mobilité résidentielle vers les quartiers informels.

Tableau 11 : Mobilité résidentielle intra-urbaine

Quartier Avant	Quartier habité							
	Bouakal		Kechida		Par à fourrage		Route de Tazoult	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Centre-Ville	20	6.1	50	8.5	20	6.5	40	14.3
Bouzourane	10	3	10	1.7	20	6.5	0	0
Tamechit	10	3	50	8.5	20	6.5	40	14.3
Chouhada	0	0	40	6.8	10	3.2	10	3.6
Z'mala	10	3	70	11.9	30	9.7	30	10.7
Chikhi	20	6 .1	30	5.1	0	0	20	7.1
Bouakal	50	15.2	20	3.4	20	6.5	30	10.7
Par à Fourrage	20	6.1	20	3.4	20	6.5	0	0
Route de Tazoult	10	3	30	5.1	10	3.2	30	10.7
Kechida	30	9.1	100	16.9	40	12.9	20	7.1
El moudjahidine	0	0	0	0	10	3.2	0	0
Quartier universitaire	0	0	20	3.4	0	0	0	0
Hamla	10	3	10	1.7	10	3.2	10	3.6
Hors Daïra	30	9.1	10	1.7	20	6.5	0	0
Hors Wilaya	20	6.1	40	6.8	20	6.5	10	3.6
Pas de réponse	90	27.3	80	13.6	60	19.4	30	10.7
Total	330	100	580	100	310	100	270	100

Source : Enquête sociologique

5. STRATEGIE D'ACCES A LA VILLE PLANIFIE : UNE RAISON IMPLICITE

La stratégie d'accès à la ville planifiée est un ensemble de mesures visant à améliorer l'accessibilité et la qualité de vie des populations urbaines. Cette stratégie repose sur une planification rigoureuse des infrastructures de transport, des services publics et des espaces verts, afin de réduire les distances parcourues par les habitants et de favoriser des modes de déplacement durables.

Toutefois, la stratégie d'accès à la ville planifiée implique également une politique de densification raisonnée et une gestion équilibrée des différentes fonctions urbaines (résidentielle,

commerciale, industrielle, etc.), afin de réduire les inégalités spatiales et de favoriser la mixité sociale. Elle doit également s'accompagner d'une politique de participation citoyenne, permettant aux habitants de s'impliquer dans la prise de décision et de contribuer à la conception de leur environnement urbain.

Les principales raisons de la migration de proximité, ou intra-urbaine, vers les quartiers informels de la population de Batna sont d'ordre familiale, liées à l'habitat et au coût élevé de la ville planifié (ou légale) (les résultats seront exposés en bas). Les coûts d'achat et de loyer sont la première raison pour laquelle les habitants ont déménagé leur quartier d'origine. Les raisons familiales (44.4%) occupent la deuxième position. Ensuite viennent les raisons liées aux services urbains du quartier de départ à (13.2%). La quatrième grande raison est celle liée à l'habitat avec (10%) des interviewés. Le décryptage des différentes grandes raisons permet de mettre en lumière les mobiles réels de la mobilité résidentielle des habitants des quartiers informels à Batna. De ces grands groupes de raisons se dégagent en filigrane la volonté de soustraire à la tutelle familiale, l'accession à un logement personnel et la cherté du logement dans le quartier de départ (figure33, 34, 35 et 36).

Déménager pour être indépendant, la raison dominante évoquée par les migrants intra-urbains et celle de rechercher de l'indépendance vis-à-vis de la famille. En effet, plus de 45% de la population qui a quitté un quartier planifié ou informel pour un autre quartier informel et qui justifient cette mobilité par des raisons familiales, soutient ce choix par le désir de s'affranchir de la tutelle de leur famille. Cette raison correspond à une volonté de "décohabitation" pour les habitants nés dans les quartiers informels de transition à l'exemple de Z'mala et Bouakal et le désir de liberté pour les migrants parvenus du milieu rural et transitant par une habitation avant de rejoindre le quartier informel. Ainsi la mobilité résidentielle répond à une volonté d'"intégration sociale" pour les migrants, joignant l'avis de (Boyer, 2010).

Migrer pour se loger, 11% des habitants qui évoquent des raisons liées à l'habitat n'ont pas précisé de raison. Cependant, 32.9% de ceux-ci expliquent le changement de l'habitation par la construction d'un logement personnel. Pour 13.2% de ces migrants intra-urbains, l'insertion dans les quartiers informels est synonyme d'amélioration des conditions de vie. Ils quittent des logements inconfortables (habitat indécents, petits chambres et maisons endommagées, quartiers pas équipés, insécurité …) pour un logement dans des quartiers informels qui leur paraît de meilleure qualité à cause des prix élevés de la ville planifiée.

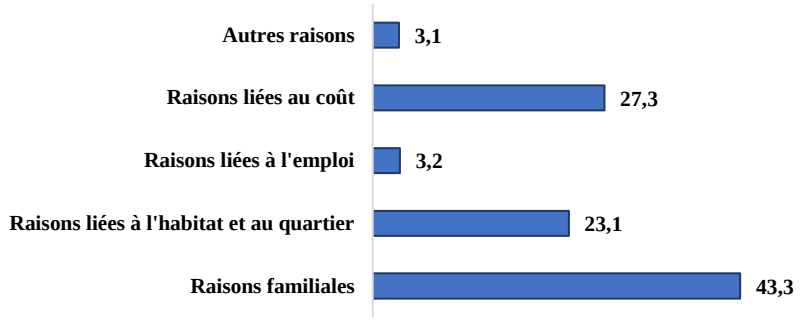


Figure 32: Raisons principales du changement du quartier

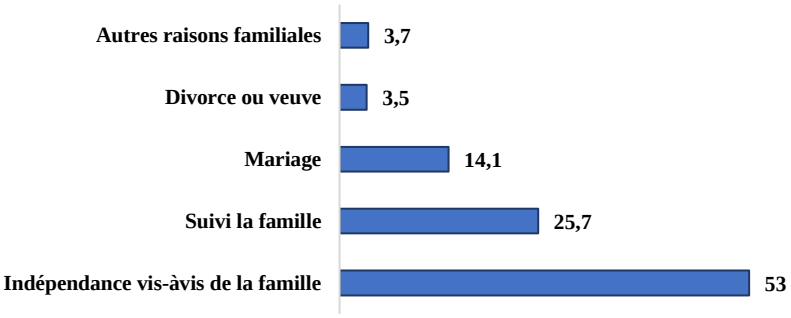


Figure 33: Raisons familiales du déménagement vers les quartiers informels

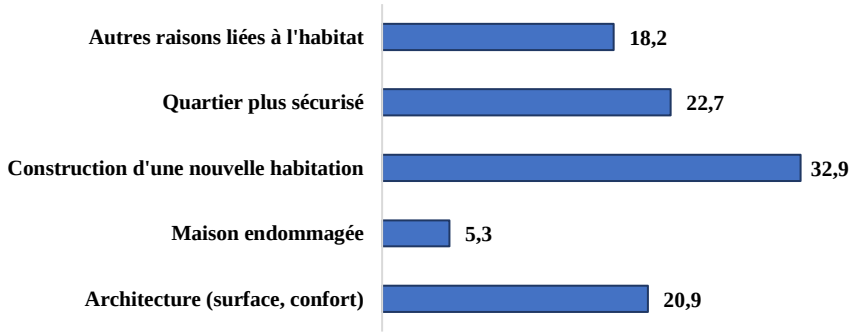


Figure 34: Mobilité résidentielle pour des raisons liées à l'habitat

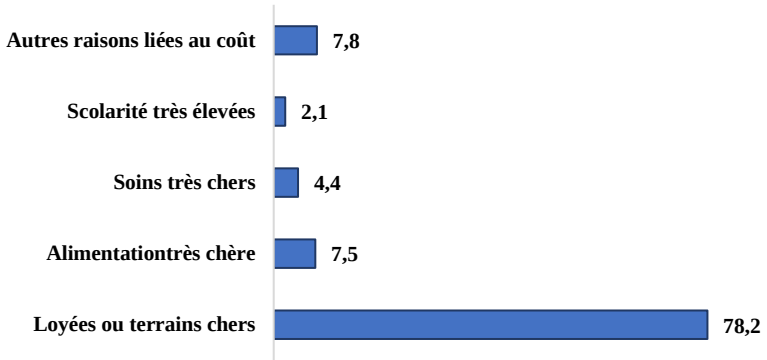


Figure 35: Raisons liées au coût de la vie dans les quartiers planifiés
Source : Enquête sociologique

Fuir le coût de la ville planifiée, parmi les migrants de proximité qui justifient leur mobilité résidentielle par le coût de la vie, plus des 94% mettent l'accent sur la cherté du loyer ou

du prix d'achat d'un terrain à construire ou d'une habitation. Pour cette proportion de ménages, il est possible de déduire que leur résidence précédente est la ville planifiée car le locatif payant et le coût d'achat des lots de terrain est faible dans les quartiers informels à Batna. Les habitants de Batna qui y construisent, dans l'espoir de bénéficier d'une parcelle lors des opérations de lotissement, sont eux-mêmes résidents ou, cas fréquent, hébergent un membre de la famille jusqu'à ce que celui-ci soit recensé et peut profiter d'un logement social, ou qu'il achète son propre terrain. Le choix de s'installer sur des morceaux de terrains individuels traduit aussi implicitement la volonté d'acquérir des titres fonciers lors des opérations de légalisation. Pour cette catégorie, le passage de la ville planifiée (légale) vers la ville informelle (illégale) correspond à une stratégie d'intégration durable à la ville planifiée.

Au cours des dernières décennies, les dynamiques migratoires à Batna, ont été caractérisée par l'étalement urbain et le déclin démographique du centre-urbain. Le départ continu des ménages vers la périphérie avoisinante constitue l'un des enjeux cruciaux du développement de la ville de Batna. Les données issues de l'enquête du terrain montrent que les personnes ayant des revenus familiaux compris entre 5000 et 18000 quittent le centre-ville pour s'installer (loyer) dans les quartiers informels, et les personnes à revenu moyen quittent le centre-ville pour construire leur propre maison, vers des quartiers informels ou vers des coopératives. Ces jeunes familles de classes moyennes sont au cœur de l'exode urbain que connaît la ville de Batna.

La recherche dont nous présentons ici les résultats des classes sociales à Batna, nous permet de dire que la classe moyenne des habitants est généralement engagées dans des pratiques de mobilité choisie (plutôt que contrainte). Elles ont également les moyens relatifs à leurs choix de localisation résidentielles grâce à une capacité financière au-dessus de la moyenne, bien que leurs choix ne soient évidemment pas exempts de contraintes. De plus, ce sont des habitants particulièrement sensibles à leur environnement et aux changements que celui-ci peut connaître alors qu'ils sont en quête d'un milieu de vie sain, tranquille et sûr pour élever leurs enfants. Finalement, le quotidien des habitants de la ville de Batna avec enfants se caractérise par des routines temporelles complexes et des rapports d'usage particuliers avec certains types d'espaces de proximité tels que l'école, le service de garde, les loisirs, le centre sportif.

6. LE CHOIX DE LOCALISATION RESIDENTIELLE DES DIFFERENTES CLASSES SOCIALES

Nombreux chercheurs ont écrit sur le choix résidentiel, et nous n'avons pas la prétention de couvrir ce domaine de recherche. Cependant, il faut rappeler que les premiers travaux traitant de ces questions remontent aux modèles monocentriques de la structure spatiale des villes

développés par Alonso (1964), Mills (1967) et Muths (1969), sans oublier les études classiques sur logement Rossi (1955) Mobilité.

A Batna, l'enquête sociologique menée sur l'ensemble des quartiers de la ville, a montré que certains jeunes employés du secteur tertiaire étaient prêts à se déplacer vers un quartier planifié du centre, qui leur permettait de vivre en conformité avec un style de vie urbain, où tout est à la portée des habitants (administration et travail, espaces verts, terrains de jeu, cafétéria, commerces). Alors dans d'autres cas de figure, le choix du logement prime sur le choix du quartier et même de la ville. Le choix résidentiel est plus complexe, les ressources et les contraintes objectives, telles que le budget disponible, la localisation du domicile et ses caractéristiques matérielles (nombre de pièces, structure du bâti, niveau de confort, ancienneté de la construction, etc.), sont des critères importants pour choisir son habitation.

Les nouvelles extensions de la ville présentent deux cas de figure. Des quartiers planifiés, constituant un milieu résidentiel plutôt ancien, ou nouveau dans d'autres parties de la ville. Composés en majorité de villas, avec peu d'artères commerciales et un usage de la voiture omniprésent. Les frontières délimitant ces quartiers, se sont révélées très clairs. Le deuxième type de croissance constituent en des quartiers formés d'habitat anarchiques, non finis et sans identité architecturale, avec une ramification des voies rendant la circulation mécanique difficile, et qui sont en expansion continue. Les frontières délimitant ces quartiers, se sont révélées assez floues[158].Le revenu médian des ménages, d'après l'enquête, dans les quartiers planifiés s'établi entre 19 000 et 45 000 et même plus, contre moins de 18 000 dinars pour les habitants des quartiers informels.

Le territoire des anciens quartiers informels (Z'mala, Bouakal Kechida et Parc à Fourrage) est socialement contrasté, on y retrouve quelques îlots de logement social, d'habitat insalubre et de secteurs aisés. Divisant le territoire en zones. Il comporte de grandes voies de circulation aux abords desquelles se concentrent des populations aisées, juste à côté des nouvelles zones d'habitat collectif social, outre les zones intérieures des quartiers concentrent des populations pauvres et marginalisées.

Nous avons recensé le nombre des habitations relevant la situation aisée des habitants pour une enquête qualitative approfondie. Celle-ci portait sur les relations du voisinage, les changements relatifs à la composition sociale et ethnique[159], ainsi que la satisfaction résidentielle

[158] Les familles habitants les quartiers informels font recours aux quartiers formels (habitat collectif ou individuel) à la recherche de services publics administratif, sanitaires, ….
[159] Que nous n'allons pas s'y étaler sur, et qu'on va se satisfaire de présenter quelques résultats.

et les perspectives de mobilité. L'échantillon comprenait des familles récemment installées dans leur quartier respectif, 15.6% y habitent depuis moins de 5 ans. Les répondants sont très scolarisés, 52.88% ayant suivi des études universitaires. Le niveau socioéconomique des familles des quartiers planifiés se caractérise par des proportions similaires de ménages situés dans les tranches salariales moyennes et moyennes-supérieures.

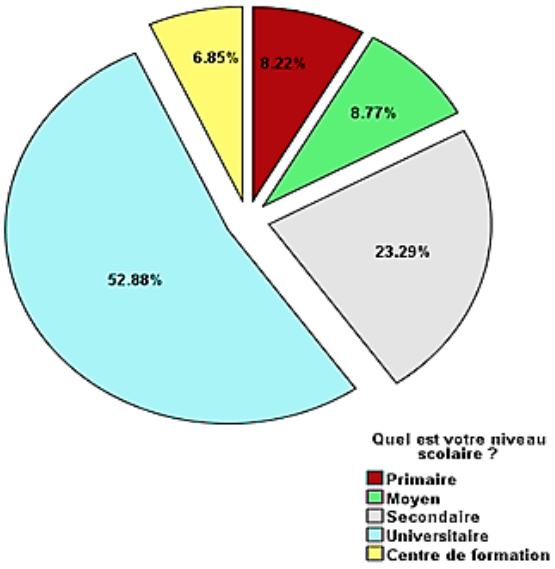


Figure 36: Répartition de la population selon le niveau scolaire

En plus de l'attractivité des quartiers planifiés (population aisée) et informels (population pauvre), apparaissent également des signes d'auto-organisation économique de la part de ces résidents. En effet, on assiste à une spécialisation des petits commerces qui offrent des services artisanaux tels que la mécanique automobile, la tôlerie, la ferronnerie, la plâtrerie, etc., et les quartiers qui offrent des produits destinés à une clientèle plus aisées tels que la bijouterie, la pâtisserie et la confection de luxe. Cette spécialisation se produit dans les quartiers entre diverses artères telles que la rue des pièces détachées, la rue de la téléphonie, la rue des articles femmes, etc. Les habitants de la région Batnéenne et des agglomérations environnantes se rendent dans ces quartiers pour acheter les produits, ce qui entraîne un grand trafic important, comme il est le cas de Bouakal.

7. LE RAPPORT AU QUARTIER ET AU LOGEMENT

A Batna, le rapport des personnes au quartier et au logement varie considérablement en fonction de nombreux facteurs, notamment leur situation socio-économique, leur âge, leur culture et leurs expériences personnelles, ainsi que les éléments que à leurs points de vue sont importants (la sécurité, le transport, les équipements scolaires et sanitaires…). Les habitants des quartiers planifiés ont une forte identité et une forte affinité avec leur quartier, se sentant intégrées

et connectées à leur communauté. Alors que les habitants des quartiers informels ont une perception plus négative de leur quartier en raison de problèmes sociaux tels que la violence, le crime et la pauvreté.

De même, la façon dont les personnes se rapportent à leur logement également varie en fonction de leur expérience personnelle. Certains habitants considèrent leur logement comme un lieu de confort, tandis que d'autres le considérer comme un endroit de transit ou comme temporaire. Il est important de noter que le rapport des personnes au quartier et au logement est également influencé par le choix en matière d'aménagement urbain. Par exemple, les habitants des quartiers informels aperçoivent leurs quartiers comme inadaptées, des quartiers sans vie et des logements mal conçus, ce qui a un impact négatif sur le bien-être des résidents et les conduisent à fuir leur environnement vers les quartiers planifiés (centre-ville, Bouzourane).

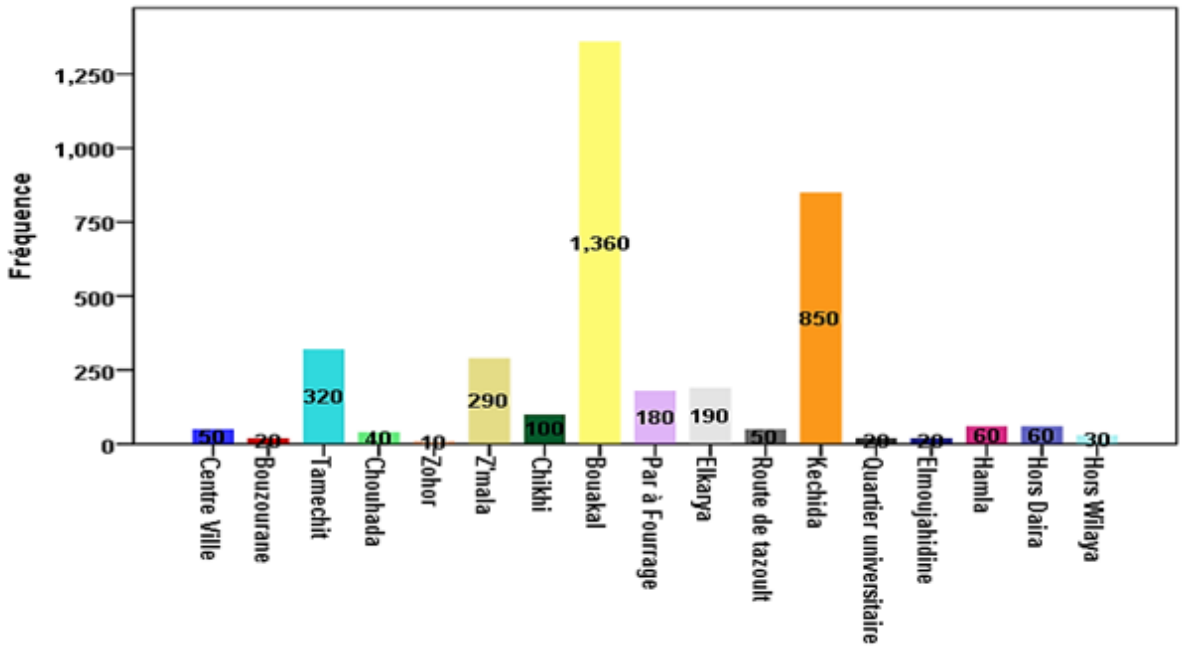


Figure 37: Le quartier à faible degré de sécurité selon la population de notre étude

Les disparités spatiales à Batna ont un impact significatif sur le sentiment d'appartenance des personnes à leur quartier ainsi qu'à leur habitat. Elles sont liées à des inégalités économiques, sociales ou culturelles entre quartiers planifiés centraux et quartiers informels périphériques. Dans les quartiers informels défavorisés, les personnes ressentent un manque d'opportunités économiques et sociales, ainsi que des problèmes de sécurité à 82%, ce qui réduit leur sentiment d'appartenance et leur attachement à leur quartier (83,3 % des personnes choisissent de quitter leur quartier vers les quartiers planifiés).

De même, les personnes qui vivent dans les quartiers où les services publics tels que les transports en commun, les parcs et les espaces verts, les équipements culturels ou sportifs sont

inadéquats ou absents ont également une moins grande satisfaction de leur quartier et ressentent un manque d'appartenance (figure 39).

Suite aux résultats de l'enquête sociologique, la plupart des habitants de notre population d'étude préfèrent quitter leurs quartiers habités, pour plusieurs raisons. La raison la plus fréquente qui influent amplement sur le choix des résidents (36.7% soient 1340 habitants de la population enquêtée), est celle liée au paysage urbain (éléments d'aménagement, plantation, propreté). 13.2% des habitants sont intéressés beaucoup plus à l'architecture, 9% au voisinage et 6.8% aux espaces verts. Tandis que 26.6% (970 habitants) de la population choisissent de ne pas quitter leur quartier de résidence à cause de la disponibilité des services. Quant au reste de notre population d'études, leurs choix de quartiers soit c'est un choix familial (1.9% / 70 habitants), ou parce que c'est un logement social (0.3% / 10 habitants), ou encore à cause du prix de loyer et du prix d'achat des terrains (0.8% / 0.5%).

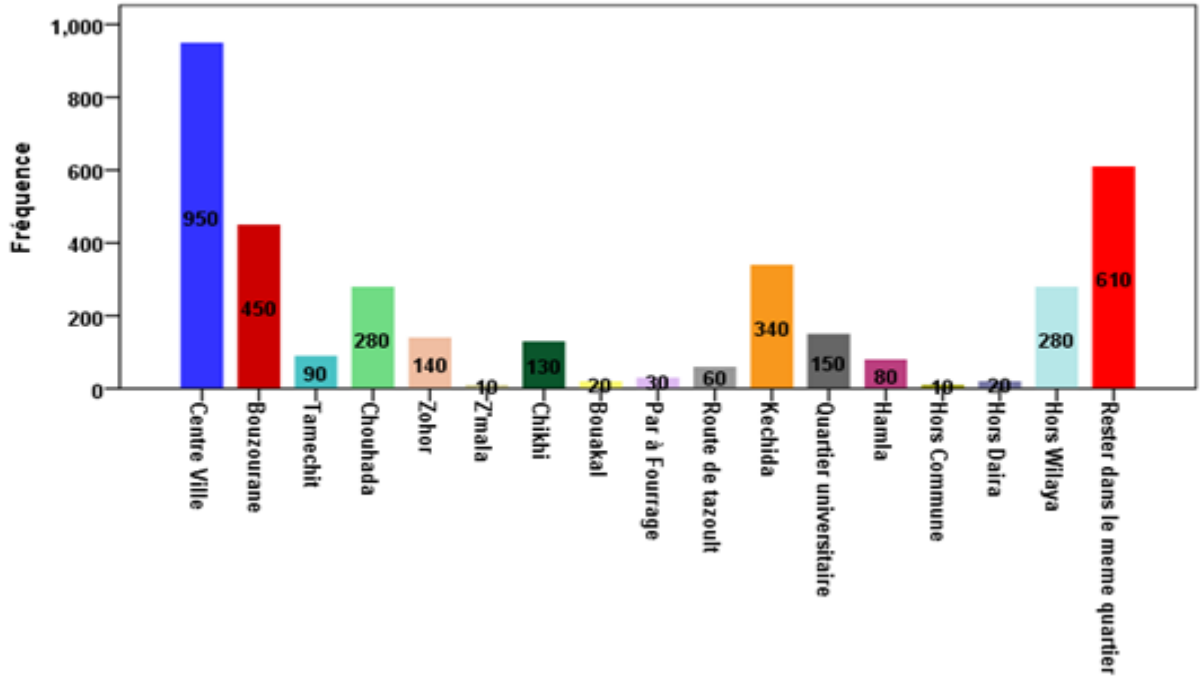


Figure 38 : Le choix de changer ou non le quartier habité

En revanche, les quartiers bien équipés et bien desservis favorisent un sentiment de fierté et d'appartenance chez les habitants. Proximité des lieux de travail, des routes ou des transports collectifs, des activités et services, des institutions scolaires et culturelles, de la famille et des amis reviennent comme leitmotiv auprès des personnes interviewées, autant aux quartiers planifiés qu'aux quartiers informels.

A la fois exigence de la vie familiale et privilège d'un mode de vie, le fait d'avoir tout à proximité est au cœur du discours des habitants. Cependant, ce que les habitants des quartiers informels et les quartiers planifiés entendent par proximité diverge. Pour les habitants aisés des

quartiers planifié ou informels, proximité et accessibilité signifient être en mesure de se déplacer facilement en voiture. L'usage extensif de la voiture semble aller de pair avec une certaine réticence à utiliser les transports en commun (61.35% des interviewées ont plus d'une voiture).

« C'est tellement plus facile avec les enfants. Vous mettez les enfants dans la voiture et dans quelques minutes, vous êtes partis. Conduire un kilomètre peut prendre 15 min, alors qu'en bus t'en fais plus d'une heure »[160].

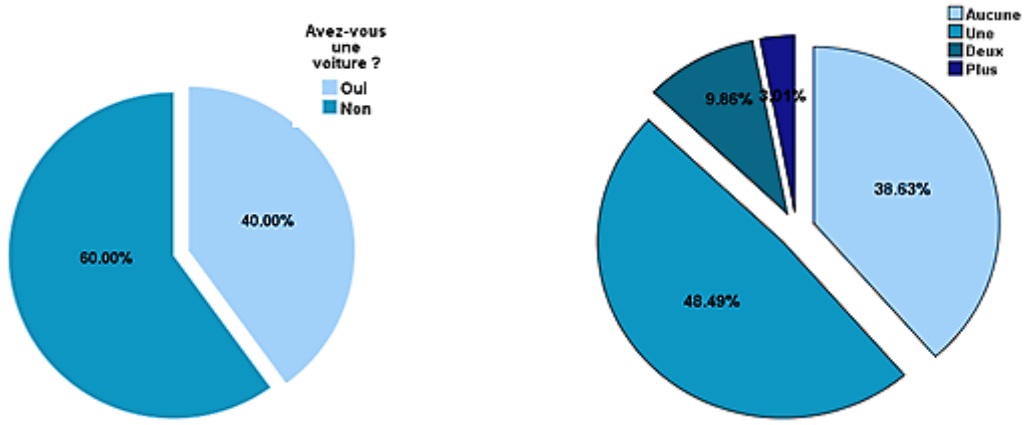


Figure 39: Nombre de voiture dans les familles de notre population

La voiture est une source les plus prisées pour faciliter l'organisation familiale des habitants des quartiers planifiés (65% des habitants possèdent une voiture dans la famille, et plus de 30% ont plus d'une voiture). En comparaison avec les habitants des quartiers informels, ils étaient moins concentrés sur le prix et les caractéristiques matérielles des maisons familiales, ils accordent une importance marquée au choix du quartier et à la localisation de leur résidence par rapport au centre-ville, ou par rapport aux quartiers bourgeois.

Quant aux habitants des quartiers informels, la proximité valorisée largement dans leurs discours tient à la possibilité de se déplacer à pied ou en transports en commun, et non à l'usage exclusif de la voiture. Les habitants accordent une importance marquée au choix du quartier et à la localisation de leur résidence par rapport aux arrêts et lignes de bus, aux écoles et aux services de santé. Dans certains cas, c'est même ce qui explique leur décision de s'installer en périphérie, dans d'autres, les motifs économiques priment. Plus que les prix moindres des propriétés en périphérie, c'est surtout le meilleur rapport "qualité-prix" ou "espace-prix" qui ont encouragé une majorité des habitants résidents auparavant au centre-ville. La proximité du lieu du travail est un critère non négociable dans les stratégies d'implantation résidentielle des habitants des quartiers informels.

[160] Femme de 35 ans, mère de deux enfants, travail dans le secteur de la santé publique. Habite le quartier Zohor, compare son expérience avec le transport en commun à la voiture.

« Bouakal, c'est plus d'accessibilité, plus de service, plus d'activité. Plus de proximité au travail, à la famille, aux amis. Des écoles, administrations, des restaurants, des polycliniques, pharmacie. Tout ce que vous avez besoins est à la portée de main et quand tu as des enfants, ça devient une priorité »[161].

Cette citation démontre comment Bouakal représente une localisation stratégique malgré son informalité, il offre beaucoup de services pour ses habitants, permettant aux habitants d'être près de leur travail et ainsi de passer plus de temps en famille que dans les transports, et ce malgré le taux d'insécurité et de criminalité qu'il présente aux yeux des habitants de toute la ville de Batna (37.3% personnes qui le voient comme le quartier le plus insécurisés surtout dans la partie Douar Eddis et Bled Zeddam). Ce degré d'appartenance est dû au fait que les habitants interviewés habitent le quartier depuis plus de 16 ans, ce qui l'a fait gagner un nombre important de commerces de proximité (alimentation générale, habillement, vente de téléphone, kiosque, restaurant, pizzeria), et l'a rendu la 3e destination pour les achats (la rue H) dans la ville de Batna d'après l'avis des habitants. Ce qui s'applique aussi sur le quartier de Kechida, mais avec un degré d'appartenance moins important.

Soulignons toutefois que les habitants des quartiers informels valorisent l'usage des transports collectifs à 64.93%, mais ils se déplacent en voiture lors des déplacements en famille (Taxi service). Néanmoins, plusieurs habitants sont très critiques en face de l'obligation d'utiliser la voiture, contrainte d'encombrement et de la difficulté d'en avoir une voiture. Pour les habitants des quartiers informels, le quartier correspond à ce qu'ils sont en mesure de parcourir à pied, à vélo ou en transport en commun. Ils sont plus enclins à avoir une vision centrée sur le logement, et moins sur le quartier. Ils accordent généralement plus d'importance au quartier et à sa localisation par rapport aux lieux de la vie quotidienne, dont le travail occupe une large part. Le cadre spatial plus resserré des quartiers informels, oblige leurs habitants de pratiquer la ville à une échelle plus large, ils sont attachés à des mobilités qui les font participer à d'autres espaces et partant à d'autres types d'identités sociales.

En ce qui concerne les résidents des zones planifiées, il y a une tendance à un flux de logements familiaux vers la ville, ce qui est appelé "couple logement-ville". L'expérience et le confort résidentiel sont centraux à leur point de vue, à la fois ouverts à des pratiques géographiquement dispersées grâce à l'utilisation de la voiture personnelle. Les véhicules sont principalement utilisés pour étendre les limites de leur quartier, créant une vision élastique du quartier et de leur attachement à ce lieu. La mobilité accrue coexiste avec l'ancrage dans le logement et le souci d'un environnement social apaisé et sécuritaire.

[161] Homme de 40 ans, père de 4 enfants.

8. PRECARITE ET AUGMENTATION DE LA PAUVRETE, CREUSEMENT DES INEGALITES DANS LES ZONES URBAINES INFORMELLES

Dans la majorité des cas répertoriés, notamment dans les sites les plus anciens comme ceux de Z'mala, Bouakal, ce sont des quartiers de "1ere génération", et "Kechida, Parc à Fourrage et Route de Tazoult de "2e génération" qui se sont développés, renforcent des sites existants depuis plus d'une trentaine d'années ou les prolongeant physiquement. La carte de degré de pauvreté à partir de l'état des constructions, si elle ne montre pas ce phénomène de "bourgeonnement" de nouveaux sites informels de deuxième génération à partir des plus anciens, permet cependant de visualiser le considérable mouvement d'installation qui a concerné les différents quartiers de la ville, produit par l'appel d'air induit par le processus de distribution informelle du foncier qui a caractérisé ces zones dans les années 1990 et qui a attiré essentiellement des habitants de naissance Batnéenne.

Les données liées aux phénomènes de pauvreté sont encore rares. C'est la raison pour laquelle, nous nous sommes concentrées sur les résultats de l'enquête sociologique et celle de Couffin de ramadan pour les années 2019-2020-2021-2022 et 2022-2023. L'Observatoire fait tout d'abord le constat d'une forte concentration de la pauvreté dans les quartiers informels périphériques de la ville de Batna (Parc à fourrage, Route de Tazoult et Kechida). Au contraire, le taux de pauvreté dans les quartiers planifiés est bien inférieur à celui des quartiers informels, à savoir le Centre-ville, Chouhada, Zohor, Chikhi et Bouzourane, avec un taux de pauvreté inférieurs à 14 %. Cette cartographie de la pauvreté reflète bien le chômage ainsi que la répartition des bénéficiaires de minima sociaux sur le territoire.

Les populations modestes et pauvres, sont toujours concentrés sur les mêmes quartiers périphériques, mais d'une manière encore plus intense et plus compacte. La pauvreté, c'est un manque de ressources monétaires et sociales (santé, éducation, loisirs…) et intègre l'aspect quantitatif et qualitatif. C'est aussi *« un déficit de capacités des individus, à avoir accès aux ressources et à pouvoir les utiliser* »[162]. C'est donc un manque de « capacités ».

D'un côté, la proportion de ménages locataires ayant un revenu inférieur à 60 % du plafond de ressources était de 49,3 % sur l'ensemble du parc, dont 39 % en quartier informel ; pour les aménagés récents, près du quart des logements sociaux attribués chaque année le sont à des ménages dont les ressources sont inférieures à 50 % du plafond. Le record est atteint dans le quartier Route de Tazoult, où près de 21,27% de la population de la ville, soit 1587 personnes, vivent sous ce seuil de pauvreté. D'autres quartiers figurent aussi parmi les plus pauvres : Parc à Fourrage, Kechida et enfin Bouakal, et si on regroupe la population des quatre quartiers de Batna

[162] Amaryta Sen

on arrivera à un taux de pauvreté supérieur à 72,12% des bénéficiaires, qui représente près de 5373 personnes. En effet, dans ces quartiers vivent 1800 interrogés aux bas revenus, une population d'après les résultats de l'enquête sont considérée comme pauvre (34.52% est une population sans revenu et 14.79% avec un revenu entre 5000DA et 18000DA).

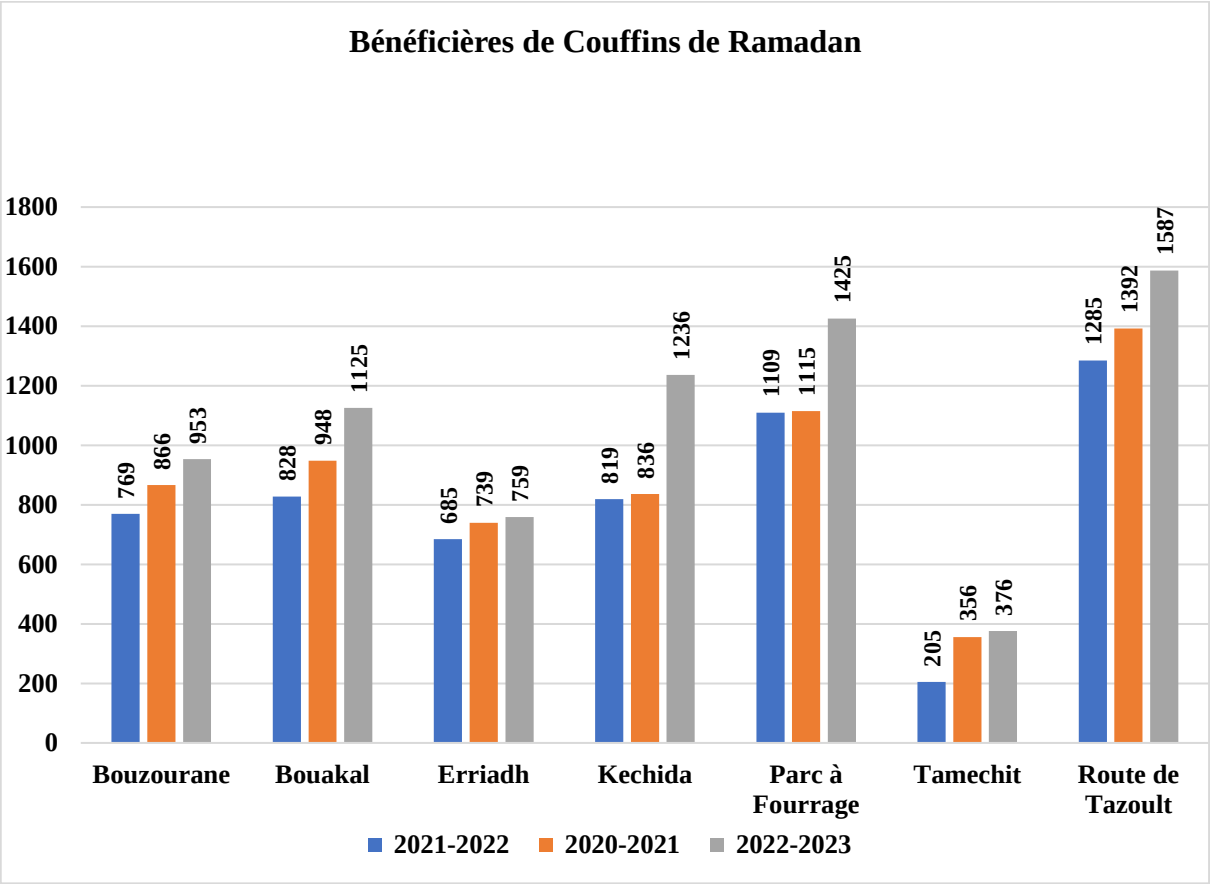


Figure 40: Distribution des demandeurs de couffins de Ramadan pour 2020-2021, 2021-2022, et 2022-2023

Source : Auteur à partir des données de APC2020-2021-2022

Selon l'enquête réalisée auprès de 3650 personnes résidant dans 14 quartiers, 59.5% affirment qu'ils sont heureux de vivre dans leur quartier. Mais paradoxe : seuls 16.7% veulent continuer à y habiter, tandis que 83.3% souhaitent le quitter ou même changer de ville. Les principales causes des difficultés sont, selon les habitants interrogés - dont l'échantillon a été constitué selon la méthode aléatoire -, la petite délinquance (64,4 %), le paysage urbain (30,4%) et enfin les services (11%). La principale attente des habitants concerne l'emploi, et, pour 12,3%, il faut s'attaquer avant tout aux discriminations sociales dans la ville.

La difficulté de vivre dans ces quartiers, même si certains y restent attachés, apparaît aussi dans une étude de l'Insee intitulée « Citadins, votre quartier est-il agréable à vivre ? », publiée

en décembre (2007) [163]. Ils sont même 36% dans les quartiers informels et dans l'habitat social, où se cumulent les handicaps géographiques ou sociaux, avec notamment un fort taux de chômage et de marginalisation. Reste que « *ce sont les caractéristiques du quartier qui expliquent qu'on le juge agréable ou non, quel que soit le profil de l'habitant interrogé* », souligne l'Insee. Ainsi, si habiter un quartier à fort taux de chômage donne le plus souvent un avis négatif, c'est parce que ce lieu souffre de nombreux autres maux : les habitants s'y plaignent du bruit, de la pollution, des actes de vandalisme, problème lié au transport, aux équipements, aux loisirs…. Il y a donc une « *concentration des populations les plus défavorisées dans les cadres de vie les moins agréables »*[164].

Les couffins de Ramadan sont des dons de produits alimentaires (semoule, farine, sucre, huile …), de presque de 5000 Da, dans le cadre d'une action de solidarité pour les familles dans le besoin pour le mois sacré. Pour en bénéficier, il faut un nombre critères que le demandeur (parent) rempli ; avoir une famille (qu'il soit parent), qu'il soit intégré dans la liste des personnes en besoin : sans assurance, ou qu'il soit parmi les catégories fragiles (handicapé 100%, bénéficiaire de la bourse de solidarité et qu'il possède la carte de bénéficiaire).

Tableau 12 : Tableau des taux des demandeurs du couffin de ramadan

TYPE DE CROISSANCE	*2020-2021*	*2021-2022*	*2022-2023*
% PLANIFIE DE LA POP GENERALE	***4,55***	***3,85***	***4,84***
% INFORMEL DE LA POP GENERALE	***9,95***	***9,37***	***12,46***
TOTAL	***14,50***	***13,22***	***17,30***
% INFORMEL PAR RAPPORT AU TOTAL DES BENEFICIAIRES	***68,63***	***70,89***	***72,01***
% PLANIFIE PAR RAPPORT AU TOTAL DES BENEFICIAIRES	***31,37***	***29,11***	***27,99***

Source : Auteur à partir des données de l'APC

D'après les données de l'APC les trois dernières années (2020-2021, 2021-2022, et 2022-2023), nous avons constaté que le grand nombre de familles en besoins sont concentrés dans les quartiers informels. Le nombre de bénéficiaires en 2020-2021, a atteint 7461 ménages qui représente 13,22% de la population de Batna avec 29,11% habitent dans les quartiers planifiés et 72,01% des bénéficiaires habitent les quartiers informels, avec un taux d'augmentation de 23.60% de 2020 à 2023, comme il est présenté dans les tableaux 13.

Les quartiers de la ville de Batna au cours de la période du Covid ont connu une augmentation des bénéficiaires du Couffins de Ramadan de 5700 à 7461. Les quartiers les plus pauvres sont en butte à une crise plus profonde et plus durable qui a fait augmenter la pauvreté et qui inverse les tendances récentes à la réduction des inégalités. Par conséquent, à la COVID-19,

[163]Si, parmi tous les citadins, 9 sur 10 apportent une réponse positive, en revanche 1 habitant des cités ou des grands ensembles sur 4 n'estime pas son quartier agréable.
[164] Comme il a déclaré INSEE

ce sont les plus pauvres qui ont payé le plus lourd tribut. En 2022-2023, les demandeurs de Couffins de Ramadan dans les quartiers informels constituent 72,01% des demandeurs de toute la ville de Batna, augmentés de 14,50%, tandis que ceux des 27,99 % des quartiers planifiés ont augmenté de 6,08%.

Le nombre de pauvres a augmenté dans tous les quartiers, en particulier dans les quartiers nouvellement installés (les nouvelles extensions comme il est le cas de Elkarya), ainsi que les quartiers Parc à Fourrage et Kechida. Les enquêtes réalisées, révèlent par exemple 81 % et 85 % des ménages des quartiers Boukheris à Kechida, et quartier Route de Tazoult ont signalé des pertes de revenus au cours des premiers mois de la pandémie. La pauvreté des habitants à revenu faible a rapidement augmenté. Les données montrent que les inégalités pourraient également s'aggravées au sein même des quartiers (80% des habitations situées sur les grandes artères accueillent une population aisée comparée avec les habitations à l'intérieur des quartiers qui est abritent une population pauvre dans sa majorité (75%). En effet, les groupes vulnérables ; les personnes à revenu bas, les personnes peu instruites et celles occupant des emplois informels, ont été particulièrement touchés.

« Les ressources des familles sont très difficiles à estimer car elles proviennent de différentes sources. Bien qu'il faille être prudent dans l'interprétation des résultats des enquêtes, l'analyse globale montre que les revenus sont faibles. Les revenus mensuels moyens par personne s'établissent à 15000 dinars en moyenne, ce qui est bien en deçà des seuils de pauvreté algérien fixé à 18000 dinars. Cette moyenne cache de fortes disparités, certaines familles déclarant des ressources nulles ou minimes et d'autres, notamment celles qui ont un emploi formel, des ressources plus conséquentes » (Fantous & Naceur, 2022). Cependant 37 % des ménages enquêtés ne perçoivent aucune aide. Les revenus issus du travail proviennent principalement de « jobs » (commerce formel -menuiserie, soudures…- informel, ou du secteur de la construction), les emplois formels étant exceptionnels.

9. ETAT DES CONSTRUCTIONS ET CARTE DE LA PAUVRETE A BATNA

A Batna, le terme « ségrégation » renvoie à une situation subie par des populations qui n'ont d'autre choix que de vivre entre elles parce qu'elles n'ont pas les moyens financiers de s'installer dans des quartiers plus mixtes ou parce qu'elles n'y sont pas les bienvenues, ils possèdent une acception moins large et se réfère à la répartition inégale des groupes de population à travers l'espace. Soit une situation choisie des populations riches, de créer des zones d'habitat loin des zones pauvres et marginalisées (cas de Zohor, zone près de CAC), ou sur les grandes rues (cas de la rue reliant parc à fourrage et route de Tazoult). La mesure de la ségrégation à Batna permet de mesurer non seulement les considérables avancées réalisées depuis les années 1962, mais

également les formes persistantes de la ségrégation, c'est-à-dire l'héritage de décennies de traitement inégalitaire d'une partie de la population à Batna, dont les effets continuent de se faire sentir. Ce premier aspect est crucial car il renforce les représentations des habitants, en particulier des pauvres, et affecte leur relation complexe avec la ville.

D'après l'enquête réalisée auprès des habitants de la ville de Batna on a constaté que dans le cas des quartiers bourgeois, notamment Zohor et quartier de la coopérative à Z'mala, et la nouvelle coopérative à côté du CAC. On parlera donc d'une ségrégation volontaire des populations aisées, qui choisissent de s'isoler dans un quartier, dès lors que leur concentration spatiale est plus forte dans ces quartiers que dans le reste du territoire étudié. Un autre type de ségrégation résidentielle, une ségrégation imposée, c'est le cas dans les quartiers Boukheris et Route de Tazoult, Parc à fourrage, et celui de Bouakal. Les personnes peuvent être ségréguées d'un point de vue résidentiel en fonction d'un certain nombre de caractéristiques démographiques et socio-économiques, le revenu, le niveau d'étude, ou encore la tribune (Âarche) et l'ethnicité.

Les populations se regroupent dans des parties de la ville proches de celles avec laquelle ne trouvant pas de difficultés pour s'y intégrer. Des habitants ayant les mêmes caractéristiques socio-économique (ethniques, statut sociale, revenu, etc.). Ce phénomène crée des zones d'habitat séparée sans qu'il y ait de barrière physique. La zone d'habitat d'une population aisée est tracée juste par le fait de créer des clôtures ou même par le fait de cohabiter une population portant les mêmes caractéristiques.

A Batna, et spécialement à Route de Tazoult, l'origine ethnique, "Âarche", était un paramètre très important, où les terrains étaient déjà tracés selon qu'on appartient à la famille Mellaghesou, Dird ou Djaballah. Malgré que toutes ces familles appartiennent au même "Âarche" celui des Ouled sidi Yahia. Et cela avait des répercussions sur l'espace urbain, et sur le quartier, avant qu'il y ait un changement dans la structure sociale avec l'arrivée des nouveaux habitants de toutes origines (venant d'autres communes de Batna ou douars, Khenchela, Merouana, Elmadher), ou d'autres wilaya (Jijel, Biskra, etc.).

La première enquête réalisée dans l'ensemble des quartiers de la ville montrait que les familles avaient effectué en moyenne deux déplacements entre leur arrivée à leur habitat actuel, en général ancienne (une vingtaine d'années en moyenne) et leur installation sur d'autres sites dans la ville, dont un déménagement intra-urbains à Batna. La vente des terres à des étrangers, à des populations ne portant pas le même nom de famille ou n'appartenant pas à la même origine ethnique, avait un grand rôle dans l'image actuelle des quartiers informels, sur le plan urbain que

social. On assiste à une mixité sociale et un retrait de la ségrégation ethnique, mais une augmentation de la ségrégation résidentielle provoquée par la pauvreté.

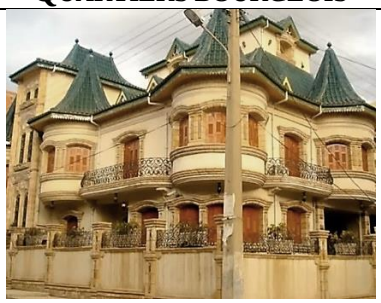
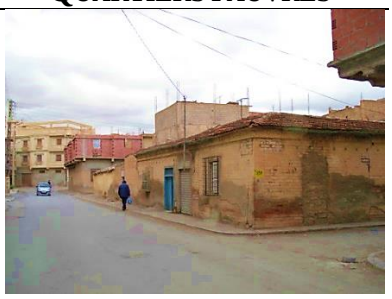
QUARTIERS BOURGEOIS	QUARTIERS MIXTES	QUARTIERS PAUVRES
		
Stand au centre-ville	**Chouhada**	**Kechida**
		
Les allées Ben Boulaid	**Chikhi**	**Route de Tazoult**
		
Erriadh	**Bouzourane**	**Bouakal**

Photo 5: Reflet de l'état de pauvreté ou de la bourgeoisie sur les habitations
Source : Photos prise par l'auteur, 2020-2023

La ville a connu plusieurs opérations de démolitions des constructions informels comme il était le cas des opérations de démolition de 160 constructions illicites, en 2015, située à proximité de Kechida, pas loin du centre-ville de Batna. Le directeur de l'urbanisme de la municipalité[165], qui a souligné «la détermination des autorités locales à continuer la lutte contre les constructions illicites et ce, jusqu'à l'éradication de ce phénomène ». En 2019, et suite aux instructions du wali de Batna, une vingtaine de constructions illicites érigées sur des sites des forêts sur la RN3 ont été démolies.

[165] Le directeur de la municipalité M. Elhani

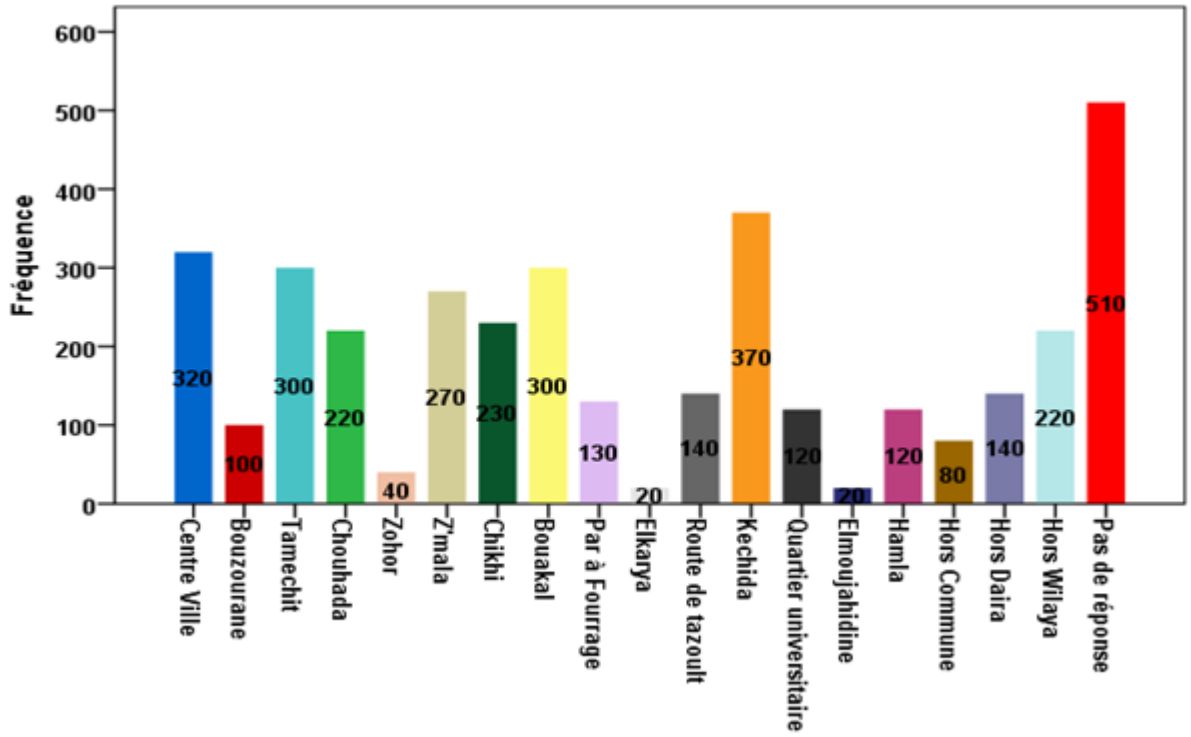


Figure 41: Origine des habitants des quartiers à Batna, à travers l'enquête sociologique
Source : Enquête sociologique 2020-2023

Alimentés par les flux de populations rurales, 15,3% des habitants des quartiers informels sont originaires des différentes communes (Elmadher, Chemora, Timgad, Merouana, Arris et même d'autres Wilaya). Ces quartiers sont liés aux migrations rurales (et plus généralement insérés dans les circuits migratoires villes-campagnes), ou originaires des quartiers existants de la ville de Batna 10.1 % (370 habitants) habitaient Kechida et d'autres ont choisi de déménager des quartiers suivants : 8.8% venaient du centre-ville , 8.2% de Tamechit , 8.2% de Bouakal , 6% de Chouhada, 7.4% de Z'mala , 6.3% de Chikhi, souvent pauvres 25% non aucune source de revenue et 39% à revenu faible de 5000 à 18000 DA, attirées vers les quartiers informels. Les trajectoires résidentielles se caractérisent par une grande précarité d'occupation et des déménagements successifs, subis ou volontaires. Le manque d'accès formel à l'eau, à l'assainissement et à l'énergie constitue la majeure carence de ces zones[166].

[166] Une grille de critères à six classifications du bâti a été établie dans un autre travail de recherche (de très bon état à très dégradé et taudis), afin de proposer les solutions les plus appropriées (conseil et entretien, amélioration et type d'intervention(s), démolition du logement).



Photo 6 : Habitat informel- Bouakal- logements en RDC en cours de réalisation, aucun revêtement pour la façade, façade de 5m, attente des barres de fer, état délabré de l'habitation



Photo 7 : Habitat planifié-villa- (quartier Zohor), habitat de R+2 avec jardin, revêtement cher d'une façade de 15m, très bon état de l'habitation.

Source : Auteur 2022.

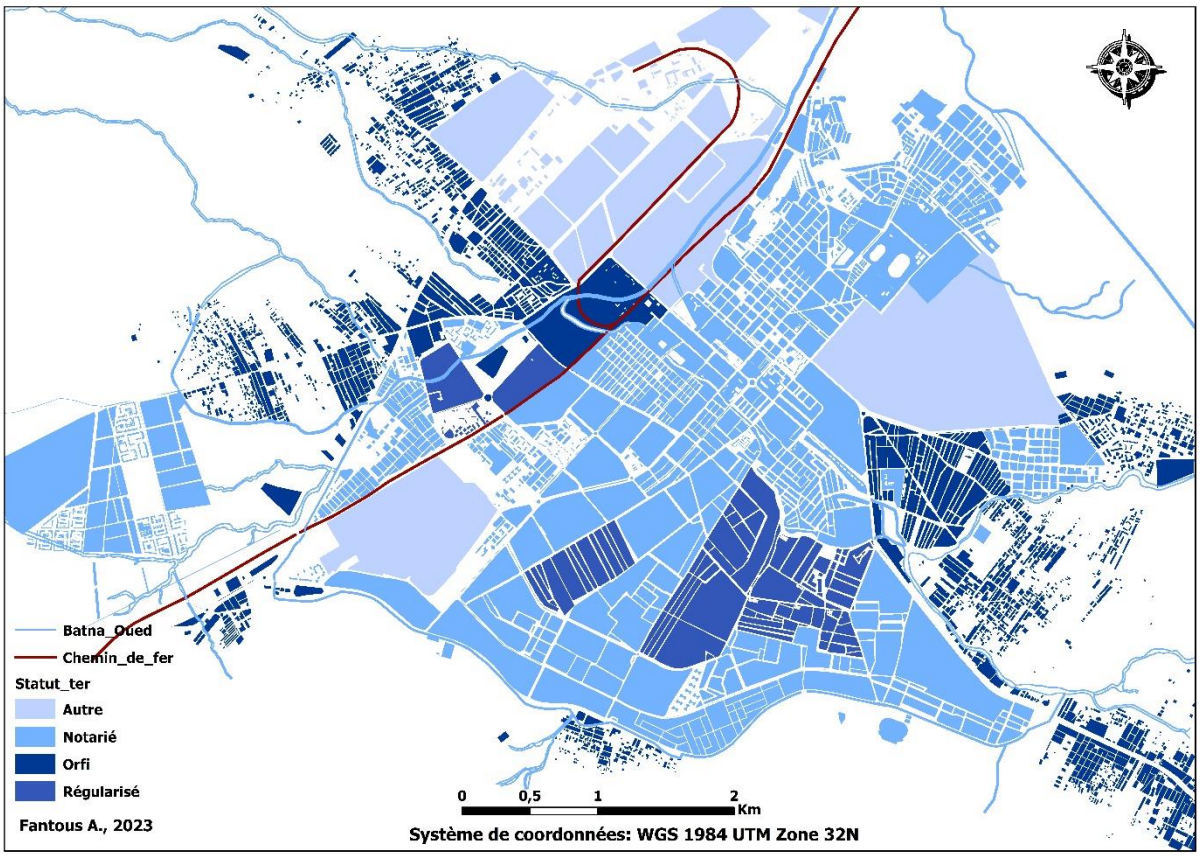
L'enquête réalisée montre *« qu'en moyenne les familles avaient effectué deux déplacements entre leur arrivée à la ville, en général ancienne (une vingtaine d'années en moyenne) et leur installation sur le site d'enquête, dont un déménagement intra-urbain. Dans ce contexte, on comprend que la régularisation foncière n'est pas la priorité pour tous les habitants. Pour la majorité d'entre eux, la priorité est la sécurité dans le quartier (60% des interrogés). Les principaux motifs d'installation sont de se rapprocher des équipements scolaires et de santé 13.8%, de se libérer de la tutelle familiale 44.4% ou encore chercher la sécurité dans le quartier 60% »* (Fantous & Naceur, 2022). Les plus jeunes sont d'abord motivés par la recherche d'un paysage urbain et architecturale dynamique (espace vert, espace de détente) à 18.6%.



Photo 8 : Construction sur les rives de l'oued et risque d'inondation (Route de Tazoult)
Source : Auteur, 2023

La situation administrative des habitations est variable. Environ un tiers des habitants ne possèdent pas d'acte notarié, ce qui est nettement présenté dans la carte 9. Les habitations sont sur des terrains informels, à l'exception de Z'mala et Bouakal qui ont été régularisés dans les années 2000 dans le cadre du programme de planification. Cependant, 100% des habitants des quartiers planifiés possèdent un acte notarié, c'est le cas des coopératives et des quartiers bourgeois (Centre-ville, coopératives de Z'mala, Zohor et Erriadh), les ZHUN et les lotissements (Chouhada, Tamechit).

Carte 9: Situation juridique des terrains constructibles à Batna



Source : Auteur, 2023

L'habitat informel à Batna est construit en dur "béton et brique", constitué d'un seul niveau ou d'un R+1 à l'intérieur des quartiers à l'exception de quelques maisons le long de routes récemment aménagées, et des maisons de R+4 ou de villas sur les grands axes routiers. L'état du bâti varie selon les quartiers et les moyens financiers des habitants mais c'est surtout la détérioration des constructions et des façades qui les caractérisent. L'irrégularité d'accès à l'eau, à l'assainissement, l'énergie et à l'internet constitue la majeure carence des quartiers informels périphériques. Les prospections réalisées sur le bâti des quartiers de la ville de Batna, destinés à être régularisés, montrent que les trois quarts des bâtis sont en état dégradé et un quart en bon état. Le montant de l'investissement financier dans l'habitat dépend des ressources disponibles et de la sécurité foncière.

Tableau 13: Etat des habitations à l'aide de la grille d'analyse

Etat / Quartier	Bon	Moyen	Mauvais	Inachevé	Villa	Collectif	Individuel
Centre-ville	**2256**	**982**	**134**	**54**	**426**	**197**	**3852**
Bouzourane	**719**	**431**	**52**	**124**	**517**	**2623**	**1843**
Tamechit	**340**	**594**	**457**	**295**	**25**	**7175**	**1711**
Chouhada	**548**	**914**	**279**	**120**	**47**	**/**	**5439**
Zohor	**702**	**/**	**/**	**12**	**257**	**/**	**971**
Z'mala	**146**	**545**	**341**	**30**	**47**	**197**	**1661**
Chikhi	**1115**	**541**	**57**	**162**	**157**	**/**	**2034**
Bouakal	**518**	**1119**	**2201**	**2768**	**128**	**2623**	**6734**
Parc à Fourrage	**784**	**1047**	**2476**	**2551**	**246**	**2965**	**7104**
Elkarya	**34**	**43**	**215**	**366**	**13**	**/**	**671**
Route de Tazoult	**208**	**223**	**621**	**1458**	**42**	**150**	**2552**
Kechida	**791**	**949**	**2876**	**3651**	**216**	**2965**	**8483**
Moudjahidines	**107**	**40**	**/**	**15**	**37**	**/**	**199**
Quartier Universitaire	**1502**	**506**	**/**	**451**	**268**	**/**	**2727**
Erriadh	**432**	**26**	**15**	**49**	**308**	**831**	**830**

Source : Auteur, 2022

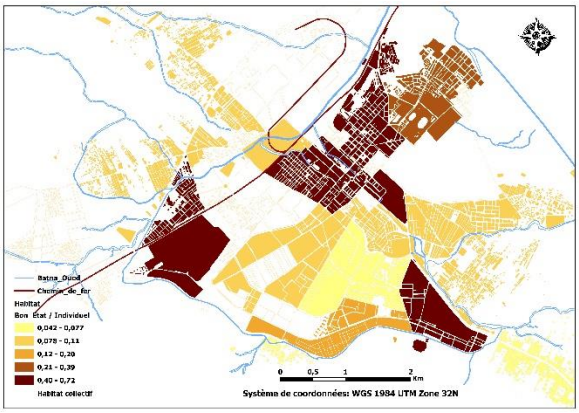
La visite des quartiers de la ville, nous a permis de mesurer le degré de déséquilibre dans la distribution des catégories sociales, et ce à travers l'état de leur habitation ainsi qu'à travers les bénéficiaires du couffin de ramadan. Dans cette partie du chapitre on a pu classer les quartiers de la ville en 3 grandes catégories, riches, mixtes et pauvres. Des quartiers pauvres, ces quartiers se caractérisent par des habitations en état médiocre, non achevée, avec une surface limitée dans la plupart des cas de 55m2 à 85 m2. Ces quartiers sont habités par une population pauvre. Les quartiers présentent un état délabré, avec une voirie très endommagée, qui fait signe d'irresponsabilité des habitants, ainsi qu'un très bas sentiment d'appartenance envers le quartier. Les lotissements à Batna c'est une autre version de l'informel.

On peut dire que les quartiers Bouakal, Kechida, Parc à Fourrage et Route de Tazoult représentent cette catégorie. Avec aucune identité architecturale, une mauvaise mise en évidence des habitations qui apparait dans des façades délaissées sans aucun revêtement. La majorité des constructions sont inachevées, et celles achevées présentent une absence d'homogénéité architecturale et donnent un aspect de désordre. Un ensemble d'habitations avec un RDC commercial dominé par la couleur rouge de la brique.

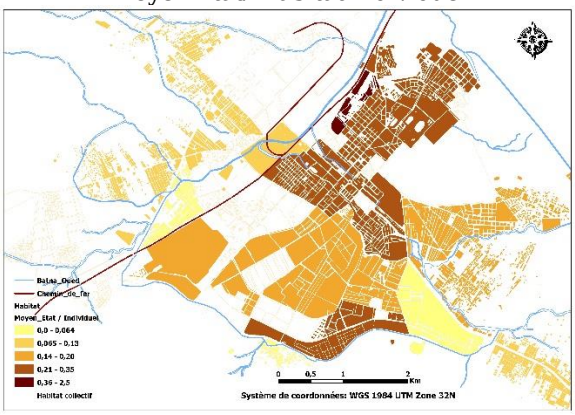
Des quartiers mixtes où se mêlent population aisée, moyenne et pauvre. Les quartiers Bouzourane, Tamechit et Chikhi font le meilleur exemple. En effet, les habitants pauvres de cette zone n'accordent pas une grande importance à la façade, quoique les habitations peuvent atteindre un R+3 et R+4, en raison des prix élevées des matériaux et de la main d'œuvre et du manque de moyens financiers pour achever l'habitation. Par ailleurs, les propriétaires trouvent que la façade appartenait à l'espace publique et ils préfèrent l'aménagement intérieure de la maison au profit de l'extérieure. 90% des habitations ont un garage au RDC.

Carte 10: Etat des constructions dans les quartiers à habitat individuel

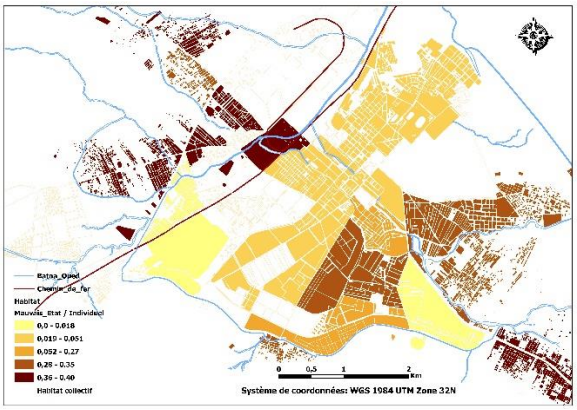
Bon Etat/ Habitat individuel



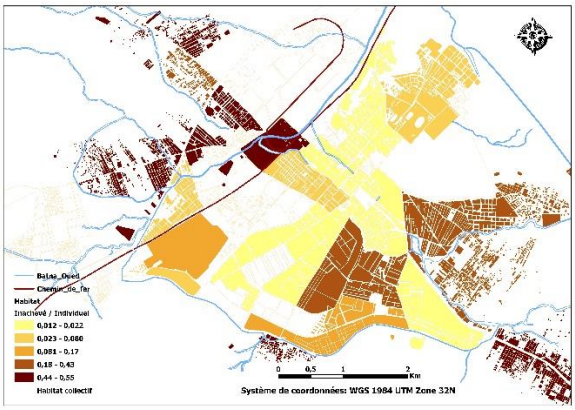
Moyen Etat/ Habitat individuel



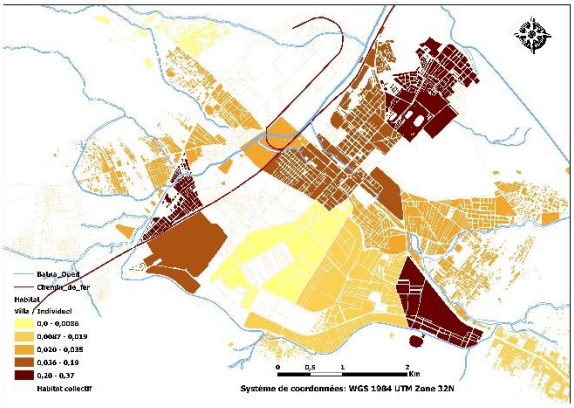
Mauvais Etat/ Habitat individuel



Inachevé / Habitat individuel



Villa Etat/Habitat individuel



Source : Auteur, 2022

Contrairement à la première catégorie de population, les populations moyenne, une minorité qui donne plus d'importance à la façade et à l'apparence de l'habitation, le considère comme un facteur de richesse, et cela les mis dans la catégorie des riches même si leurs sources économiques appartiennent à la catégorie sociale moyenne. Ensuite vient la catégorie de population riche, dans ce cas de figure, les habitations sont des villas de haut standing avec ou sans jardin situées sur les grandes artères des quartiers ou dans une zone éloignée du tissu médiocre.



Photo 9: Anarchie dans le paysage urbain, des habitations non achevées à Parc à Fourrage
Source : Photos prise par l'auteur, 2023

Les habitations sur la grande voie de Tamechit sont en R+3 ou R+4 avec des façades achevées. Les terrains étaient des terrains de Ouled Sellam, vendu à des habitants de différentes origines (S'hari, Djbail, Amraoui, Ouled Adi et même Chouariyaa), qui préfèrent habiter à côté des membres de la même famille. En ce qui concerne les lotissements planifiés (Chouhada, Elboutstene et Kemmouni), les RDC des habitations sont des garages, exploités quand ils sont sur les grandes voies, et non utilisés quand il s'agit de garages à l'intérieur du quartier. En effet, lorsque l'habitation se situent sur la grande voie et profite de 2 façades, le propriétaire choisi de revêtir celle donnant sur la grande voie.

Une troisième catégorie de quartiers, c'est celles des habitations riches (villas). Ce sont des parties très claires de la ville, constituent dans la plupart du temps des coopératives, habitée par une population aisée. Des quartiers purement résidentiels (absence du commerce). Les quartiers Zohor, Erriadh, Stand au centre-ville et la coopérative de Z'mala, sont des quartiers riches, séparés du reste de la ville par de grands axes de circulation mécanique, les habitations sont entourées de hauts murs pour des raisons de sécurité, mais n'empêche pas de dévoiler les jardins privés.

10. GRANDES INEGALITES D'ACCES AUX SERVICES DE BASE : EAU POTABLE, ELECTRICITE, ET COLLECTE DES DECHETS

Les quartiers informels, se caractérisent par une urbanisation anarchique et une absence totale de planification urbaine, conduisant à une précarité des conditions de vie des habitants. Les habitants des quartiers informels à Batna, ont souvent des difficultés à accéder à des services de base tels que l'eau potable, l'électricité, l'assainissement. A Batna, ce sont les quartiers informels seuls où le phénomène de précarité urbaine entraîne actuellement une difficulté de l'accès aux services de base, comme l'eau, l'assainissement, le gaz et l'énergie. En 2019, 20 %

des logements n'étaient pas équipés en eau potable, 80 % des quartiers informels n'avaient pas accès à internet et 13 % n'avaient pas accès à l'électricité[167].

« L'absence ou l'insuffisance de services urbains contribue largement à l'état d'insalubrité des quartiers. Les sites et les maisons situés plus près des réseaux d'électricité existants ou de maisons raccordées, bénéficient d'un meilleur accès à l'eau et l'électricité et à Internet » (Fantous & Naceur, 2022). Seuls les quartiers informels souffrent de coupures répétées de l'eau potable, de gaz et d'électricité. La quasi-totalité des habitants des quartiers informels utilise l'eau des puits à la place de l'eau potable, ce qui les expose en particulier à la dengue et la typhoïde (comme il est présenté dans la recherche de (Baaziz Nafissa et al, 2014 ; Baaziz Nafissa et al 2016)[168].

Les quartiers qui disposent de raccordement souffrent de rupture d'électricité pour plus de 2 fois par semaine en hiver et chaque jour en été et qui peut durer plus de 3heures. Et d'une coupure de gaz par semaine en hiver, surtout pour les quartiers surpeuplés. *« Le raccordement à l'électricité varie de 80 et 90 % selon les quartiers et il est dans tous les cas pas suffisants »* (Fantous & Naceur, 2022). Ces services sont néanmoins le plus souvent obtenus en passant par l'état. Le coût mensuel pour un ménage d'accès à l'énergie (gaz et électricité) peut atteindre (gaz)12000 dinars/3 mois, et 5000 dinars/3mois ou 7000 dinars/3mois (familles nombreuses) pour l'AEP, qui est cher à payer pour une famille pauvre.

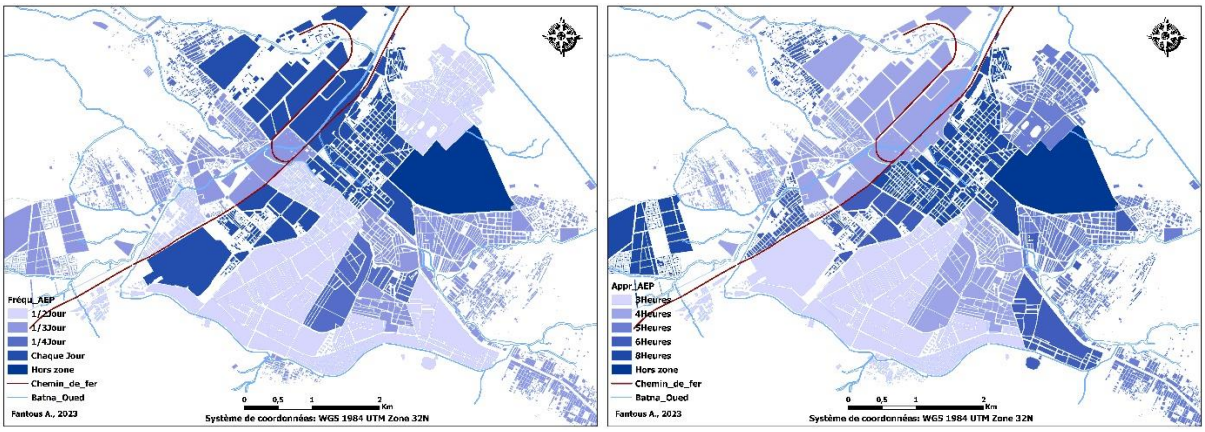
L'eau de la ville de Batna provient de 20 forages dont 6 sont situés dans les plaines où les ressources en eaux souterraines sont particulièrement importantes (El Madher, Gadaine, Fontaine chaude). En matière d'approvisionnement en eau potable, la ville de Batna a enregistré un déficit important. L'approvisionnement de l'eau est discontinu dans la plupart des quartiers de la ville de Batna et ces coupures d'eau peuvent avoir des conséquences dramatiques sur les plans social et sanitaire, car en absence d'eau, une multitude de modes d'adduction en eau sont autant de risques de contamination et donc foyers épidémiques non incontrôlables. Le manque d'accès à l'eau peut créer des conflits entre les habitants, la création des disparités sociales[169] ainsi que l'exclusion d'une population vulnérable (Marie Tsanga Tabi, 2009).

Rappelons que 60% des quartiers informels, sont les plus touchés des coupures d'eau depuis le mois de Décembre 2022 - Mars 2023. Le programme d'approvisionnement en AEP se montre en faveur des quartiers planifiés, alors que l'eau est disponible chaque jour dans quartiers

[167] APC Batna
[168] Pour plus de détaille veuillez consulter les travaux de Baziz Nafissa
[169] https://www.solidarites.org/fr/eau-potable/consequences-manque-deau/ consulté le 17-11-2023

centraux planifiés (centre-ville, stand, juillet), et d'un jour sur deux de 6H à 8H pour les autres quartiers planifiés (Bouzourane, Zohor, etc.).

Carte 11 : Programme d'approvisionnement en AEP



Source : Bureau d'Hygiène communal

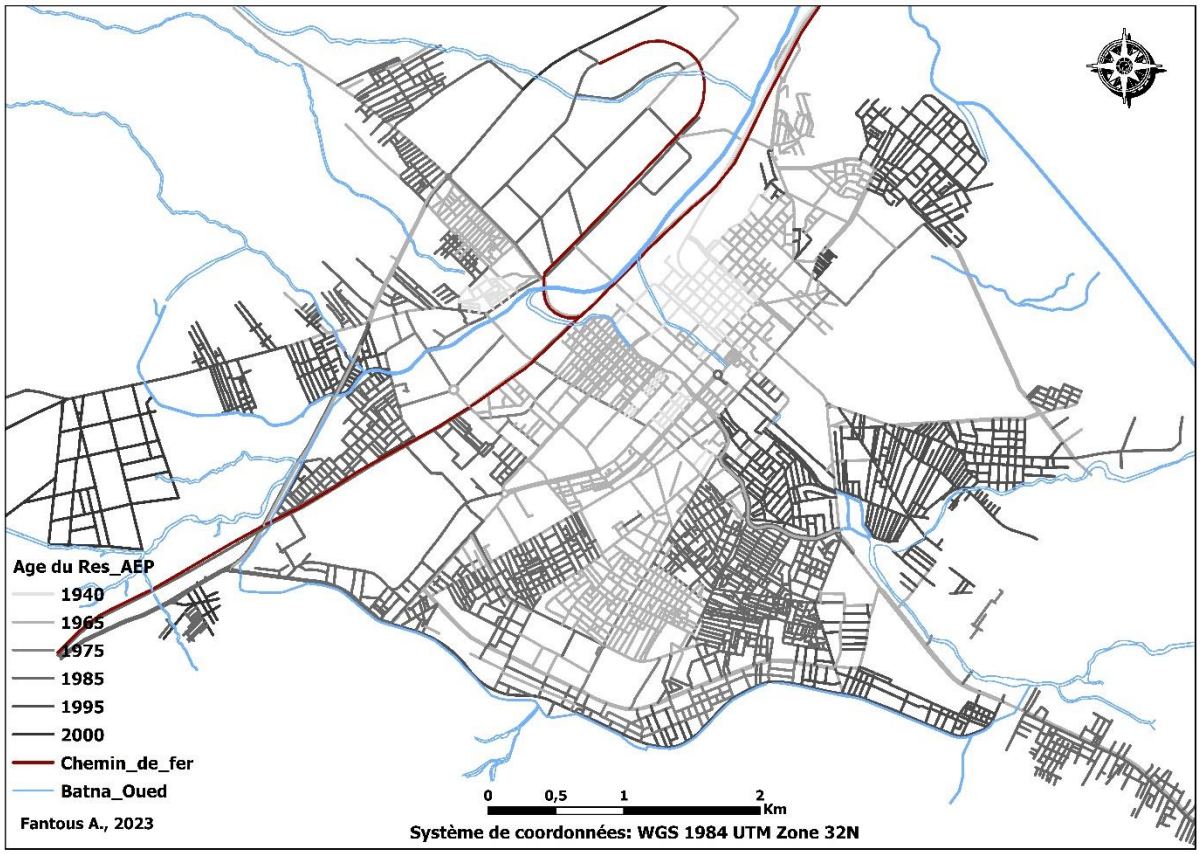
D'autre part, les quartiers informels se trouvent défavorisés avec une fréquence d'approvisionnement en eau qui ne dépasse pas les 3H à 4H, un jour sur trois pour (Route de Tazoult, Parc à Fourrage, Kechida) (carte 11), et un jour sur quatre pour (Ouled Bechina, Bouakal, Route de Tazoult...). Dès lors, les habitants des quartiers informels en recours à l'approvisionnement parallèle par citerne, ou à partir des puits[170],ou ils se trouvent obliger d'acheter de l'eau et de remplir leur citerne qui coûte environ 1500 Da.

Des conduites mal entretenues, des ruptures fréquentes ou des zones sous-pression signifient souvent que l'eau consommée est contaminée[171]. La ville de Batna dispose d'un réseau de distribution d'eau potable dont le taux de raccordement est estimé à 97%. L'état de réseau est à 60% vétuste, vétusté qui touche le centre-ville aussi, comme le montre la carte 12. La vétusté du réseau et le manque de compatibilité favorisent les épidémies de MTH à travers les interconnexions (cross-connexion) entre les réseaux d'adduction d'eau potable et les réseaux d'assainissement.

La majorité du réseau d'AEP est composée de matériaux vulnérables [172]. En plus des matériaux précaires, l'existence de conduites AEP à proximité des conduites d'assainissement peut entraîner la contamination de l'eau potable par l'infiltration des eaux usées (Cross connexion), la situation est plus grave dans les quartiers urbains informels (branchement illicite, superposition des conduites), en 2004, le quartier Bouakal était le plus touché par la fièvre typhoïde, où on a enregistré 157 cas confirmés de fièvres typhoïde[173].

[170] Les puis sont en nombre de 1636 puits privés, répartis à travers les quartiers de la ville.
[171] (Levallois, 2006)
[172] Des conduites en acier galvanisé, amiante ciment et les branchements en plomb.
[173] DSP, 2015

Carte 12 : Répartition spatiale des conduites selon leur l'âge



Source : Bureau d'Hygiène communal

La dégradation de l'hygiène du milieu, l'explosion démographique, l'urbanisation anarchique, vétusté des réseaux, ont favorisé depuis des années des foyers épidémiques en particulier de la fièvre typhoïde, à travers les quartiers informels : Bouakal – Douar Eddis– Bled Zeddam – Z'mala et Parc à fourrage. L'insuffisance des ressources en eau potable (d'après la recherche de Baziz Nafissa (2007) 31253.76 m3/j soit un déficit de 26596.24 m3/j par apport aux besoins identifiés avec un taux de satisfaction de 54 %[174]), l'explosion démographique, l'urbanisation rapide et anarchique (branchements illicites, réalisation du réseau non conforme aux normes techniques), la vétusté des réseaux d'AE P et d'assainissement aggravé par l'absence d'entretien et le contrôle des installations d'approvisionnement en eau potable, tous ces paramètres engendrent une multitude de foyers épidémiques non maîtrisables[175]. Il apparaît que les secteurs urbains qui ont enregistré un taux élevé d'eau impropre à la consommation (eau contaminée) par rapport à l'ensemble de la ville sont surtout Bouakal et Kechida, de 2000 à 2015[176].

[174] La demande moyenne journalière en eau par habitant (150 l/j/hab. en 2007) (Baziz Nassima, 2007), contre 170 en 2011 et qui atteindra 185 litres/jour à l'horizon 2025 (Direction de distribution des eaux).
[175] Des études ont étudié l'évolution des cas maladies à transmission hydrique Fièvre, typhoïde, Hépatite Virale, dysenterie et choléra (Baziz, Nassima, 2008 ; Baziz Nassima & al., 2015).
[176] DSP, 2015

11. INSALUBRITE ET GESTION DES DECHETS SOLIDES

L'état d'insalubrité déplorable dans les quartiers informels de la ville, ne date pas d'hier. En effet, à Bouakal la présence de multiples nids-de-poule et crevasses rend la route pratiquement infranchissable par les voitures. Des canalisations délabrées et d'autres équipements bordent la route, jetés négligemment sur un tas d'ordures dont l'existence remonte à des mois. En effet, Bouakal, Parc à Fourrage et Route de Tazoult et même Kechida ont connu plusieurs protestations à cause de l'état désastreux.

« La fréquentation de la rue H a baissé considérablement ces derniers mois. Les raisons sont claires. L'état des routes ainsi que leur saleté décourage tout le monde de venir », a déclaré, l'un des commerçants.

Malgré les efforts de remplacement du réseau d'adduction d'eau potable (AEP) sur l'ensemble du secteur concerné, de véritables ruisseaux coulent le long des rues, ce qui a été la conséquence de multiples ruptures de la canalisation AEP. Ces dernières ont encore fragilisé le bitume et poussé son état dégradé. L'état délabré des rues à cause des travaux répétitif d'installation d'internet, ou du réseau d'eau, tout, ou presque, a été briqué, et cela dans tous les quartiers précédemment cités. (Comme nous le pouvons voir dans les photos dessous).



Photo 10: L'état d'insalubrité déplorable dans les quartiers informels
Source : Photos prise par l'auteur, 2023

La mauvaise gestion des déchets dans ces quartiers est un autre facteur de défavorisation. Les quartiers informels sont censés être régulièrement nettoyés et gérés par les membres de la communauté avec le soutien de l'état. Cependant, leurs conditions ne sont pas toujours adéquates. Malgré la collecte hebdomadaire des déchets, les ordures sont déversées dans les rues qui posent un risque de propagation de maladies. On voit aussi fréquemment un tas de

déchets solides au-dessus de la ligne d'égout. De même, les voies d'accès et les chemins à l'intérieur des quartiers sont étroits, raides qui rend la collecte des déchets difficile.

La gestion des déchets ménagers à Batna relève principalement de la responsabilité de la communauté de Batna, avec assistance très limitée de la direction de l'environnement de Batna et du secteur privé. Les moyens mis en œuvre sont : le personnel de collecte est composé de chauffeurs, éboueurs et balayeurs, répartis comme suit [177]: 67 camionneurs, 350 éboueurs, 120 balayeurs (avec chariots) (Sefouhi Linda et al, 2015). Le parc de collecte et de transport des ordures ménagères est une collaboration entre la Commune de Batna (45 véhicules), la Direction de l'environnement (9 véhicules) et Secteur privé (19 camions). Le nombre total de véhicules est de 73. La collecte des déchets est effectuée en porte à porte, les moyens matériels et humains restent insuffisants où on estime qu'un véhicule couvre environ 3 850 habitants.

Près de 75 % des répondants aux entretiens, habitants les quartiers informels, se sont déclarés insatisfaits des systèmes de gestion des déchets solides. En effet, les promenades et les discussions avec les habitants ont révélé des difficultés. Les déchets organiques et les déchets solides sont jetés près des habitations, ou sur les grandes voies de circulations mécaniques, lorsque les poubelles sont pleines, et les rats et les insectes sont devenus un problème, posant un risque majeur pour la santé. Les habitants des maisons voisines doivent nettoyer eux-mêmes les déchets sur les rues (Photo 10). Les discussions avec les résidents ont mis en évidence la nécessité d'une collecte plus fréquente des déchets, d'un soutien aux activités de recyclage sur le site et d'une amélioration des liens avec les entreprises locales afin de fournir des moyens de subsistance liés à la gestion des déchets.

12. DEGRE D'INSECURITE ET PERCEPTION DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BATNA (TAUX DE CRIMINALITE)

À l'origine, le constat que certains quartiers informels étaient des zones d'insécurité, entraîna des événements récurrents d'agressions, de fléaux et de violences urbaines. C'est le cas des quartiers informels à Batna où les jeunes habitants ont paradoxalement développé des pratiques conflictuelles pour le contrôle de micro-lieux, que certains groupes d'habitants considèrent de leur usage exclusif : portions de rues, parkings, etc.

En effet, 45% des habitants interviewés de la ville de Batna craignent de circuler le jour dans la ville, et à 75% de marché seul la nuit[178], et considérablement dans les quartiers informels. L'inquiétude que sa maison soit cambriolée, d'être agressé, le risque que sa voiture soit volée, d'être insulté ou harcelée, d'être un sujet d'une attaque physique en raison de la couleur de

[177] APC Batna, 2009
[178] Les résultats étaient mesurés à travers une grille distribuée à 3560 habitants.

la peau, du sexe ou de l'origine, le vandalisme, la vente de la drogue, les crimes de violent. Le tableau plus bas présentent les craintes des citoyens batnéens, ils étaient classés selon l'avis de 3650 habitants.

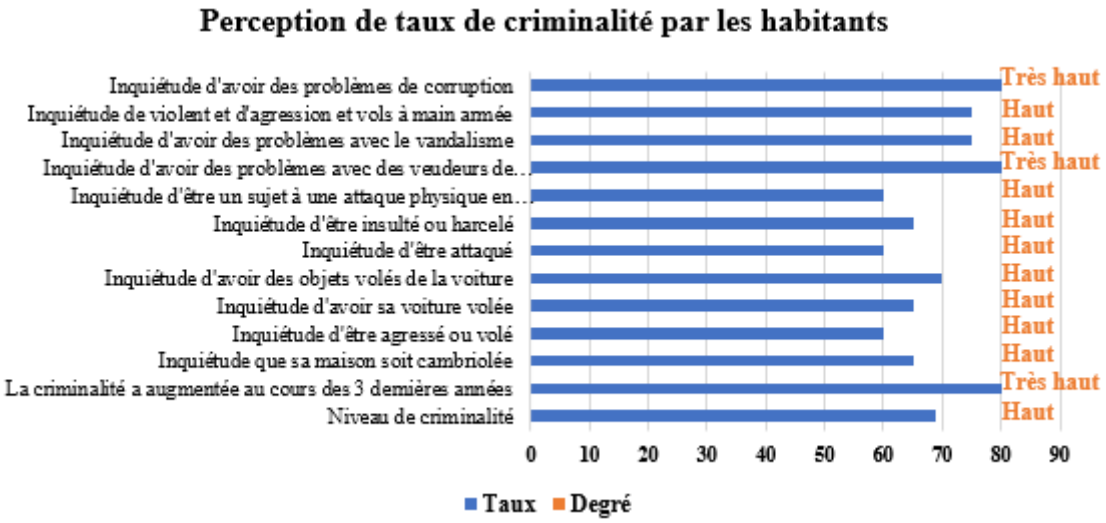
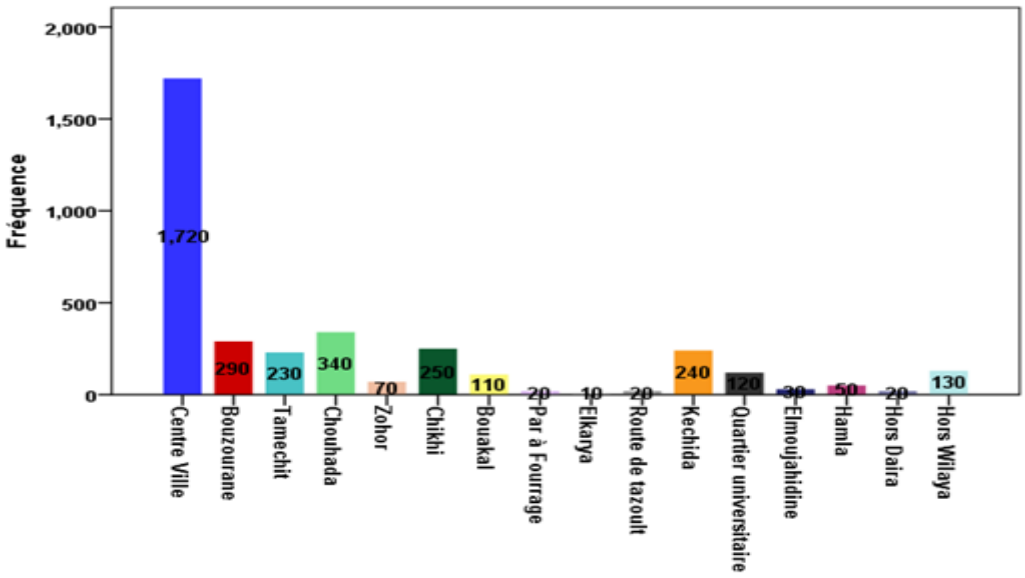


Figure 42 : Degré d'insécurité et perception de la criminalité à Batna
Source : Auteur à partir d'une enquête 2020-2022



La population de la ville de Batna a été ébranlée, durant ces dernières années, plusieurs fois par une série de crimes perpétrés sur de jeunes victimes, âgées entre 19 et 40 ans. Selon les informations officielles collectées[179], il s'agit de crimes odieux qui se produisent la nuit dans les quartiers reconnaissant un taux de population fragile élevé. Bouakal, Parc à Fourrage, Kechida ou Route de Tazoult [180],sont les scènes les plus reconnus pour tous types de crimes : agression, vandalisme, vente de drogue, crime à arme blanche, formation de bande. Tous les crimes quel que

[179] Les données sur l'insécurité ont été suivi pendant plus de 3 ans, les données n'étaient pas disponibles et il était impossible de les fournir de l'administration.
[180] https://leprovincial.dz/batna-des-crimes-en-serie-perpetres-dans-la-wilaya/ consulté le 01-01-2022

soit le type sont arrivés suite à de simples bagarre qui ont dégénéré entre des personnes sous effets de drogues, pour finir par un meurtre.

Figure 43 : Degré d'insécurité dans les quartiers perçu par les habitants

> *« Un crime s'est produit lundi le 22 juin 2022 à Parc à Fourrage, un quartier à proximité du centre-ville. Il s'agit cette fois-ci, d'un jeune d'une vingtaine d'années. A qui a été également tué par un coup de couteau porté en plein cœur. En somme, quatre crimes odieux ont été commis durant ces deux dernières semaines ayant coûté la vie à quatre pauvres jeunes malheureux pour de simples raisons, voire pour des disputes banales »*, a écrit le journaliste Benyahia Abdelmadjid.
>
> L'insécurité est aussi forte dans le secteur informel que dans secteur planifié :
>
> *« En effet, un précédent conflit à cause d'une dette a abouti au meurtre dans le quartier de Parc à Fourrage à l'aide d'une arme blanche d'un homme âgé de 52 ans par un jeune âgé de 32 ans. Effarantes statistiques de la délinquance à Batna »* a écrit le journaliste Nasreddine Bakha, 27 juin 2022[181].
>
> Le bilan de la gendarmerie nationale, relatif pour le premier trimestre 2016, a été présenté au niveau de la wilaya de Batna.
>
> *« Nous rappelons ainsi que l'activité déployée par le corps de la gendarmerie pour le premier trimestre de l'année en cours, c'est à dire 2016, fait ressortir un chiffre de 223 délits divers, selon les statistiques données, impliquant 254 individus, qui sont pour la plupart des sans-emplois (chômeurs), dont 254 ont été arrêtés et écroués, soit un taux croissant de 68% par rapport à l'année 2015 ».*

[181] https://www.lematindz.net/news/20460-effarantes-statistiques-de-la-delinquance-a-batna.html consulté le 01-11-2022

CONCLUSION DU CHAPITRE

A Batna s'opposent deux conceptions de l'aménagement : celle des autorités étatiques, et celles des habitants des quartiers informels qui œuvrent pour le droit à la ville. Ces deux positions ont des implications non négligeables sur la mobilité résidentielle des batnéens. Les dispositions législatives successives depuis le début des années 1990 interdisent l'occupation des terres urbaines informelles. Il existe un manque de compréhension de la dynamique des établissements informels et il est nécessaire d'intégrer et de coordonner toutes les interventions des différents services, en reconnaissant le rôle que jouent les environnements sains et les infrastructures fonctionnelles dans le développement du bien-être socio-économique des ménages à faibles revenus.

L'urbanisation rapide a entraîné une forte croissance des établissements informels dotés de services inadéquats. Le développement des quartiers informels à Batna est dû à plusieurs facteurs, notamment la croissance démographique rapide de la ville, l'urbanisation rapide, la migration de populations rurales vers la ville, le manque de logements abordables et la pauvreté. Les autorités locales ont essayé de répondre à ce problème en procédant à des opérations de régularisation des quartiers informels, mais cela reste un défi majeur.

La question des quartiers informels à Batna soulève des enjeux majeurs de développement urbain et social. Par ailleurs, nos résultats montrent que le quartier demeure un espace-temps clé dans la vie quotidienne des habitants. L'organisation pratiques de la vie quotidienne est facilitée par les services et infrastructures de proximité. Le quotidien de ces habitants se caractérise par des exigences de mobilité nécessaires au maintien du statut de classe moyenne ou aisée.

L'habitation, le domicile familial pour les habitants aisés constitue un point d'ancrage important, contrairement aux habitants pauvres des quartiers informels, qui choisissent de quitter leur quartier vers les quartiers planifiés. Les rapports au quartier changent dans le sens d'un plus fort enracinement local, et engagent d'autres types de mobilité liés notamment aux soins, à l'éducation et au travail.

Ainsi, la première hypothèse divulguée dans la thèse, a été démontré dans ce chapitre. La pauvreté constitue le premier facteur affectant la distribution sociale dans la ville et que c'est le premier générateur de disparités spatiales et de la délinquance. La pauvreté, entraine le déracinement (l'instabilité, la discontinuité, l'insécurité), ce qui génère l'éloignement (la séparation et l'augmentation de la distance), ce qui conduit à la perte de l'identité (perte de

l’expression de soi, de sa culture, disparition des marquages symboliques, une total dépendance), ce qui créent des ruptures dans les relations sociales (dans l’espace public et entre les réseaux sociaux) et, enfin, qui rend l’accès à la ville, aux services, aux fonctions urbaines plus difficile voire plus pénible.

L'analyse fait tout d'abord le constat d'une forte concentration de la pauvreté dans les quartiers informels périphériques de la ville de Batna (Parc à fourrage, Route de Tazoult et Kechida). En revanche, et d’après les données de l’APC des bénéficiaires du minima social le taux de pauvreté dans les quartiers planifiés est bien inférieur à celui des quartiers informels, à savoir le Centre-ville, Chouhada, Zohor, Chikhi et Bouzourane, avec un taux de pauvreté inférieurs à 14 %. Cette cartographie de la pauvreté reflète bien le chômage ainsi que la répartition des bénéficiaires de minima sociaux sur le territoire.

En outre, les infrastructures et les services publics, les écoles, les centres de santé et les parcs, l’accès aux services de première nécessité, à l’AEP, à l’électricité ou encore à l’Internet, sont souvent moins présents dans les quartiers informels à Batna, ce qui exacerbe les inégalités spatiales et la ségrégation sociale. Par conséquent, les disparités spatiales ont contribué à la ségrégation sociale en favorisant la concentration de populations ayant des caractéristiques socio-économiques similaires dans les quartiers informels, et qui sont plus susceptibles d'être socialement ségrégués. Les quartiers qui sont les plus pauvres et les plus éloignés des centres urbains ont tendance à être plus ségrégués que les quartiers plus riches et plus proches.

CHAPITRE 7 : DISPARITES SPATIALES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF

INTRODUCTION DU CHAPITRE

La crise sociale mondiale de la fin des années 1990 a attiré l'attention sur les inégalités d'accessibilité et leur impact sur l'exclusion sociale dans les villes européennes. Les occupants des quartiers pauvres, souffrant des difficultés d'accès aux ressources urbaines (équipements, services, commerces et emplois), ont accusé des retards considérables en matière d'intégration sociale (Clifton, Lucas, 2004 ; Hine, Grieco, 2003 ; Hine, Mitchell, 2001 ; Lucas, 2003, 2004, 2012 ; Wixey, 2005).

La situation est particulièrement préoccupante dans les pays en voie de développement, où de nombreuses villes, sous le poids de leur forte croissance démographique et urbaine, génèrent de l'exclusion faute d'assurer l'accessibilité des habitants (Olivera, Plat, Pochet, 2005b), au point où c'est souvent "la mobilité des pauvres" qui est évoquée (Henry, 1986). Dans les métropoles, le processus d'étalement urbain s'est accompagné par une forte croissance des communes périphériques alors que les centres-villes continuent de concentrer les emplois. De cette fragmentation urbaine, il en résulte une forte augmentation des distances entre le lieu de résidence et les zones d'emploi. Les inégalités de mobilité entre individus se sont accrues, les classes moyennes n'en sont pas épargnées (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012).

Parallèlement, l'expansion spectaculaire des quartiers "informels", émergeant en dehors de toute réglementation urbaine sur des sites inconstructibles, souvent périphériques et dépourvus de toute infrastructure, vient aggraver ces problèmes. Les populations défavorisées qui occupent ces quartiers sont très éloignées des centres de concentration d'emplois et d'activités, et se retrouvent quotidiennement confrontées à des contraintes épuisantes de déplacement. Aux temps longs de transports, l'inefficacité de l'offre des transports collectifs (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2011) s'ajoute le coût du transport. Les populations pauvres des périphéries consacrent la majeure partie de leurs revenus au transport (Vasconcellos, 2005, 2018).

En Afrique sub-saharienne, la population pauvre de la périphérie incapable de payer les coûts du transport collectif recourt à la marche à pied, devenue la seule alternative et le seul moyen de transport accessible (Olivera *et al.*, 2005b). Devant les défaillances de gestion urbaine et l'incapacité d'intégration des populations défavorisées, ces dernières inventent des stratégies pour se déplacer malgré l'accumulation des difficultés (Diagana, 2010). En Afrique de l'ouest, des écarts croissants se creusent entre populations habitants des mêmes villes, régions ou pays. De vastes zones périphériques restent sous-équipées et enclavées, l'inaccessibilité aux services de base et le problème d'espaces isolés se posent encore avec acuité (Lombard, Ninot, 2010).

En Algérie, la croissance urbaine périphérique se traduit par la prolifération de vastes quartiers "informels", qui constituent aujourd'hui le paysage urbain dominant des grandes villes algériennes. Les transports urbains n'ont pas pu suivre ce rythme d'évolution de l'urbanisation. Dans ces quartiers en grande partie inaccessibles, les populations sont soumises quotidiennement à des contraintes d'exclusion.

Malgré son importance, l'intérêt qu'a suscité la thématique des disparités d'accès aux transports dans les recherches scientifiques algériennes reste très faible. Les études se sont focalisées davantage sur les problèmes de circulation dans les villes (Aichour, 2006), les transports par bus (Ghenouchi, Debache, 2018), ou encore l'accroissement du parc automobile et son impact sur les enjeux environnementaux (Farhi, 1999). Les rares travaux relatifs au thème des disparités d'accès aux transports se sont centrés sur Alger, la capitale (Chabane, 2010), et Oran, une métropole de l'ouest (Rebouha, 2010 ; Rebouha, Pochet, 2009, 2011). Eu égard à l'ampleur du phénomène d'urbanisation informelle, qui n'a épargné aucune ville algérienne, ce domaine de recherche demeure encore insuffisamment exploré et nécessite de multiplier et diversifier les cas d'étude pour le cerner.

Face à ces constats, ce chapitre propose d'analyser les disparités d'accès aux transports dans la ville de Batna, et d'interroger leurs répercussions sur le quotidien des habitants des quartiers informels. C'est à partir du cas de Batna, une ville de 384 284 habitants (PDAU, 2018), située dans l'Est algérien, que l'on tente d'appréhender la problématique des inégalités d'accès aux transports et de leurs effets dans les quartiers informels. Par sa taille, cette ville peut être considérée comme représentative de nombreuses villes algériennes en forte croissance (PDAU, 2018).

1. QUARTIERS INFORMELS ET POLITIQUE DE TRANSPORT EN ALGERIE

Si le terme informel est communément utilisé pour qualifier les quartiers irréguliers, précaires, sous-intégrés, illégaux, taudis ou, selon les villes, bidonvilles, *favelas*, *slums*, *barriadas* (Clerc, 2010), en Algérie il couvre également le lotissement informel, ou l'espace du lotisseur clandestin (Souiah, 2010). Le morcellement des terrains agricoles à des fins constructibles a été initié dans les années 1970 par les propriétaires terriens qui se sont mis à vendre leurs terres aux nouveaux migrants qui s'installaient dans les villes à la recherche d'emploi, afin d'échapper au processus de nationalisation des terres en 1974 (Spiga, 2005).

Face à la crise exacerbée du logement qu'a connue le pays depuis les années 1980 et l'incapacité à satisfaire les besoins des citoyens, les habitants ont eu recours à "l'informel" qui devient l'apanage non seulement des nouveaux migrants mais aussi des classes moyennes contraintes de se lancer dans l'auto-construction, dans les seuls lieux encore accessibles à ce moment-là (Belguidoum, Mouaziz, 2010).

Des quartiers entiers ont ainsi émergé, constitués d'habitations individuelles souvent en dur. Dépourvus des services de base et des infrastructures de la ville ou déconnectés de ces services, mal structurés, mal équipés, mal reliés, ces espaces résidentiels présentent des déficits considérables en équipements publics. Ces marges ségréguées de la ville ont pourtant fait l'objet de diverses stratégies urbaines : "régularisation-restructuration" et relogement d'une partie de leurs occupants (Souiah, 2010), mais les objectifs visés n'ont pas été atteints car l'urbanisation informelle effrénée n'a cessé de s'accroître partout en Algérie, pour atteindre des proportions très alarmantes.

La politique de transport et l'offre de transport public n'ont cependant pas évolué à la mesure de la demande, des besoins en mobilité de la population et des situations de vulnérabilité économique. De l'indépendance à la fin des années 1980, dans un contexte d'économie dirigée, l'État était le principal transporteur (Aichour, 2006). Cette situation a coïncidé notamment avec une période de difficulté de financement, ce qui a généré, faute d'investissement et de modernisation du réseau et du parc, une insuffisance de l'offre et une faiblesse de la couverture en transport public. Après la libéralisation des transports en 1988, le secteur a connu une augmentation quantitative et un foisonnement d'opérateurs dans toutes les villes du pays. Le parc de véhicules hors taxis a augmenté de 255 % en l'espace d'une douzaine d'années (Boubakour, 2008). Cependant, l'amélioration de la qualité du service n'a pas suivi le même essor que l'augmentation du nombre de véhicules mis en circulation. Les transporteurs en surnombre,

constitués essentiellement d'entreprises de type familial, souffrent d'incapacité financière, ainsi que d'un manque de professionnalisme et de savoir-faire (Farhi, 1999).

La croissance démographique ainsi que l'urbanisation rapide et incontrôlée des villes algériennes ont accru significativement la demande en matière de logements, d'infrastructures et de mobilité. Pour y faire face, des plans de déplacements urbains se sont succédés dans les grandes villes d'Algérie, plans qui se sont avérés très vite inadaptés à la réalité car incapables de satisfaire les exigences et besoins croissants en mobilité induite par l'étalement d'une urbanisation informelle effrénée. Il en résulte que de nombreux quartiers informels ne sont toujours pas reliés aux réseaux des transports collectifs.

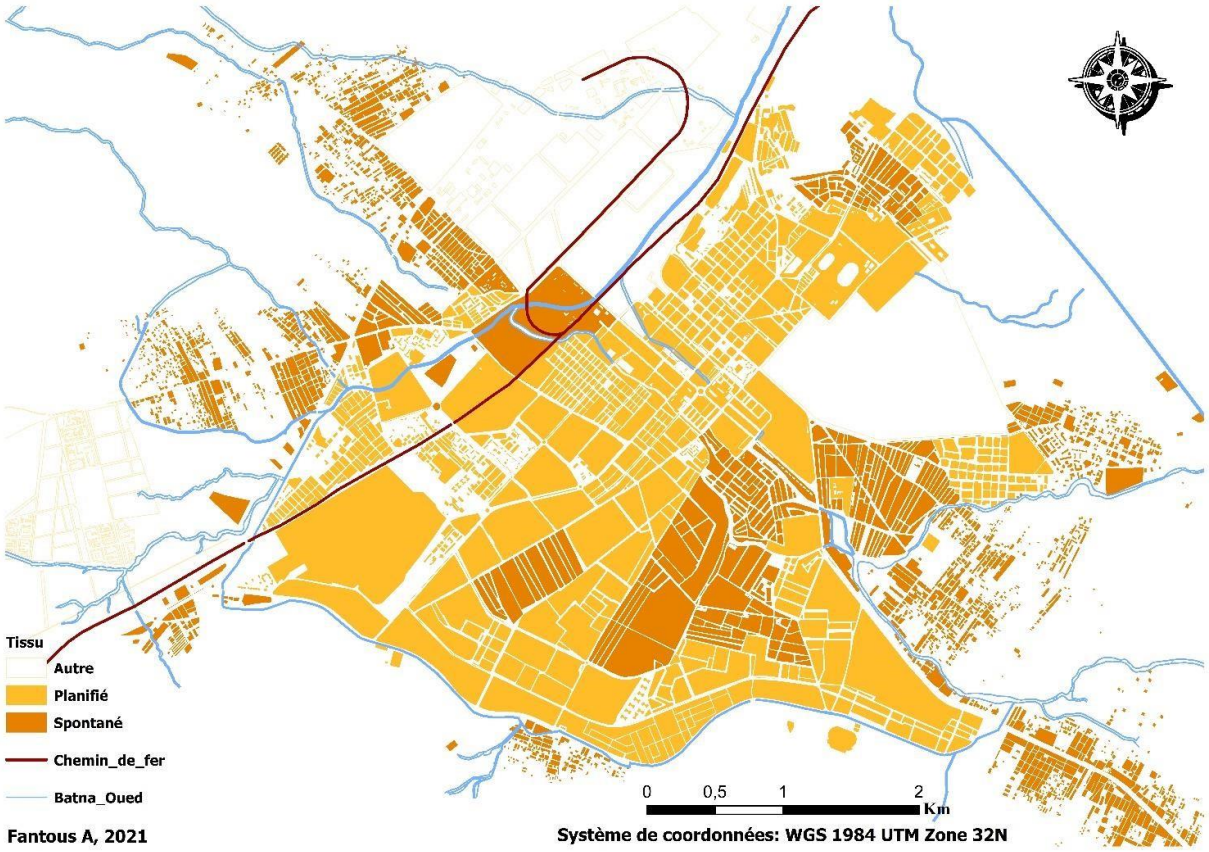
Aujourd'hui, la desserte de vastes quartiers informels périphériques est assurée en grande partie par le transport artisanal. À Alger, les transports collectifs artisanaux représentent 56% de l'offre de transport en commun de la ville (CODATU, 2008 ; Rebouha, 2010). Les inégalités dans la répartition de l'offre de transport collectif sont manifestes entre Alger, la capitale, et ses communes périphériques (Chabane, 2010).

2. BATNA : URBANISATION INFORMELLE ET DISPARITES SPATIALES

Occupant une superficie de 116,41 km^2, la ville de Batna est située sur les hauts plateaux, au carrefour des routes vers Constantine, Biskra et Khenchela. Par sa situation, elle constitue un relai pour les villes de Skikda, Annaba du Nord et le grand Sud, ce qui fait d'elle un pôle de développement attractif pour les villes avoisinantes et un passage obligé pour les voyageurs se déplaçant entre le nord et le sud. L'origine de l'urbanisation informelle à Batna remonte à la période coloniale, les premiers sites informels ont fait leur apparition dans la ville en prolongement du noyau traditionnel "Z'mala", (quartier Arabe) qui regroupait une population autochtone. Les quartiers informels ont ainsi émergé et se sont développés, très éloignés et mis à l'écart de la ville coloniale "planifiée" (Fantous, 2012).

La ville a connu une croissance démographique accélérée après l'indépendance en 1962, sous l'effet de l'exode rural (Abderrahmane, 2017), et d'un taux démographique élevé (43 125 habitants et un taux de croissance de 2,79 % dans la période entre 2002 et 2008) (PDAU, 2008). Il en résulte une crise de logement qui s'est traduite par une expansion de l'urbanisation informelle comme seul recours des habitants pour satisfaire leurs besoins urgents en logements (PDAU, 2012). La baisse des prix du foncier à la périphérie a encouragé l'éclatement de la ville et le développement des quartiers informels.

Carte 13: Ampleur des quartiers informels de Batna



Fantous A., 2021

L'habitat informel a été estimé à 60 % (Chaline, 1990). L'étalement urbain fait que les quartiers informels périphériques souffrent de marginalisation aigue et les difficultés d'accès au transport en constituent l'un des impacts les plus marquants.

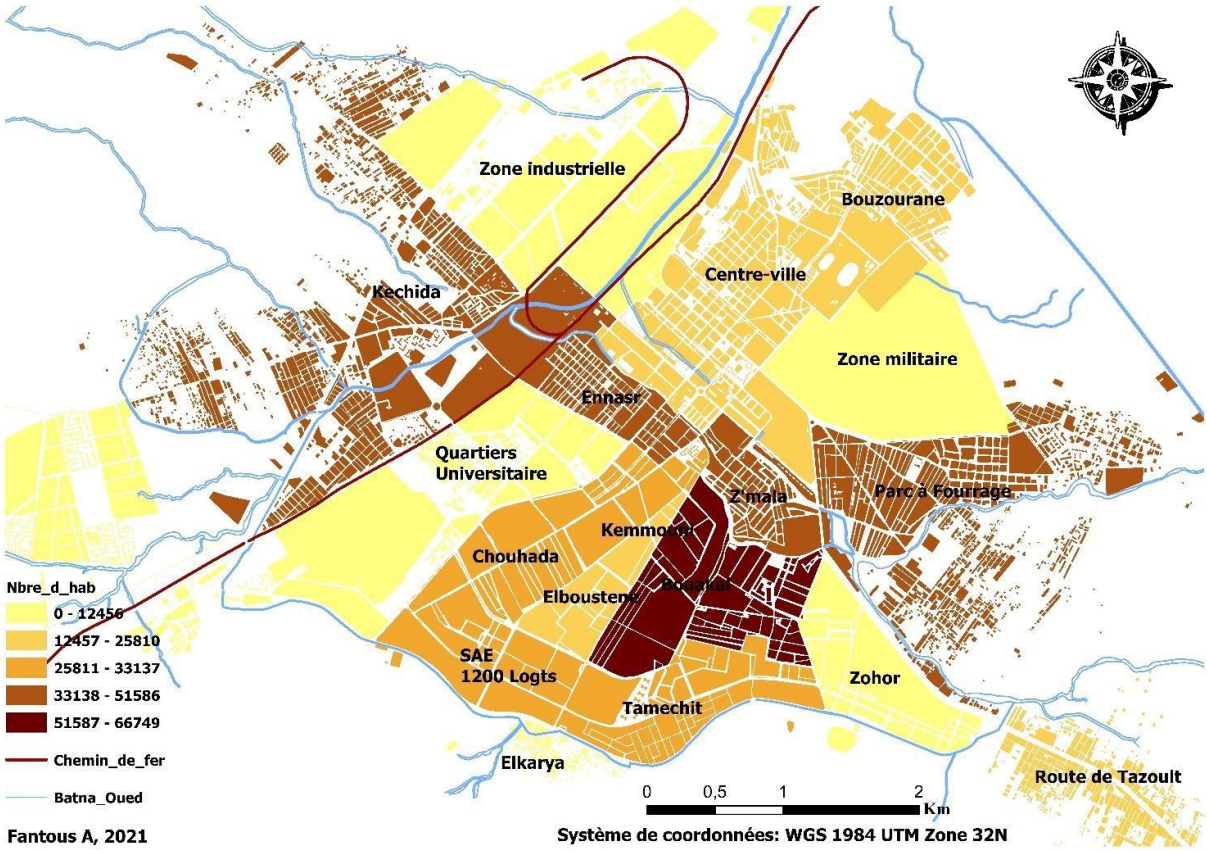
Administrativement, la Wilaya[182] de Batna est organisée selon une hiérarchie à trois niveaux. Un chef-lieu de Wilaya commandant un certain nombre de Daïras[183] qui commandent à leur tour un nombre plus important de communes. La position géométriquement centrée de la ville de Batna par rapport à l'espace wilayal lui a conféré un rôle régulateur de l'organisation systémique. Tous les pôles secondaires (communes et Daïra), quelle que soit leur taille, gravitent autour du chef-lieu de Wilaya pour des besoins inférieurs, intermédiaires et surtout supérieurs. Le siège de l'administration dans la Wilaya, les banques, les complexes omnisports, l'université, l'hôpital, les différentes directions des entreprises et de sociétés nationales etc., sont autant d'infrastructures qui lui assurent omniprésence et attraction.

[182] Une wilaya, ou parfois willaya, est une division administrative. Cette entité varie en prérogatives et en superficie, équivalant selon les États au département ou à la région. Une wilaya est composée d'un nombre de Daïra.

[183] Une Daïra est une subdivision de la wilaya qui regroupe plusieurs communes.

Avec un indice de centralité[184] (Farhi, 1999) de 1,454 et une population avoisinant les 41 % de la population totale de la wilaya, la ville de Batna devient un centre résidentiel, d'emplois et de services très important. Cela s'est traduit par d'importantes disparités communales, des déséquilibres démo-territoriaux et une congestion du chef-lieu de wilaya (SCU de Batna, 2008)[185].

Carte 14 : Nombre d'habitants par quartier en 2014



Source : Fantous A., 2021

Les réseaux d'accès au centre sont congestionnés, occasionnant des difficultés d'accès aussi bien pour les résidents que pour les usagers qui entrent dans l'espace fonctionnel de la ville. Batna dessert plus de 40 % de la population totale de la wilaya pour les besoins inférieurs[186], besoins intermédiaires[187] et plus d'un million d'habitants pour les services supérieurs[188]. Son

[184] Étude réalisée avec la comparaison des modèles gravitaires de Reilly et Reilly-Converse. Cette loi est fondée sur des observations empiriques qui quantifient les attractions commerciales entre différentes villes.

[185] SCU : schéma de cohérence urbaine de la ville de Batna, Décembre 2008.

[186] Services liés à la santé et à la médecine de ville : spécialistes en ophtalmologie, en cardiologie, en radiologie, équipements spécialisés et commerce.

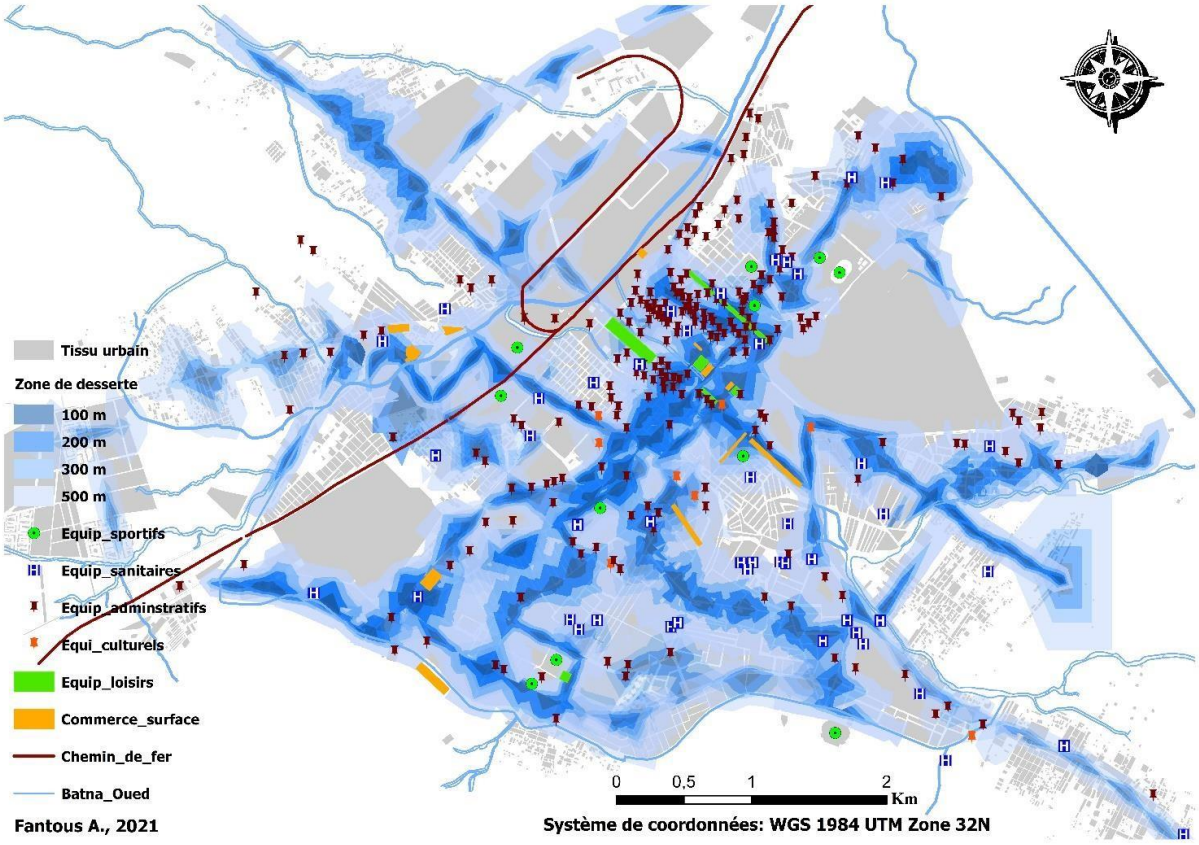
[187] Les commerces et équipements supplémentaires offrant ainsi plus de professionnels de santé, services aux particuliers : bureau de poste, banque, agence immobilière.

[188] Les centres majeurs offrent la quasi-totalité des services de santé, des commerces de la grande distribution : hypermarché, grande surface, alimentaires spécialisés, plusieurs services aux particuliers supplémentaires, notamment des services de l'administration judiciaire, les services et équipements généralement présents dans les plus grandes

rayonnement (services supérieurs) dépasse les limites de la wilaya et s'étend aux wilayas limitrophes (PAW, 2008).

Ce sont surtout les quartiers informels qui ont été les lieux d'affluence des nouveaux migrants, en raison de la disponibilité et des prix attractifs des terrains (carte 14). L'analyse des données de la croissance de la population élaborée par la DPAT (Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire) entre 2004 et 2014 nous permet de constater comment, sur une décennie, les quartiers informels (dont Kechida, Parc à Fourrage) sont devenus les quartiers les plus densifiés. Ce mode de croissance perpétue les déséquilibres et dysfonctionnements observés.

Carte 15: Réseau du transport collectif et distribution des équipements



Source : Fantous A., 2021

La carte 14 fait ressortir clairement les déséquilibres de répartition de la population de Batna, qui se manifestent à travers la sur-densification des quartiers informels (Bouakal, Kechida, Parc à Fourrage et Route de Tazoult). Cette situation explique l'ampleur du problème et rend encore plus délicates l'intervention et la réorganisation pour répondre aux déséquilibres dans la répartition des infrastructures. La population des quartiers informels atteint 178 893 habitants en

villes comme des services de police, de l'administration fiscale, des établissements scolaires et universitaires, des équipements de sports, de loisirs et de culture.

2004 et a augmenté à 248 481 habitants en 2014. L'augmentation la plus importante en 2014 est située à Bouakal, avec 64 503 habitants et 35 464 dans le quartier de Kechida.

Malgré ce déséquilibre de concentration de population, le centre-ville continue à concentrer les équipements, les emplois et les services, au détriment des quartiers périphériques (carte 13).

3. ÉVOLUTION DE LA MOBILITE A BATNA ET IMPACT SUR LES QUARTIERS INFORMELS

Comme partout en Algérie, le processus de libéralisation rapide des services de transport collectif s'est traduit par la marginalisation, voire la disparition, des entreprises publiques de transport et par le développement d'initiatives privées. À Batna, les opérateurs privés assurent désormais la quasi-totalité de l'offre de transport collectif. Le transport collectif est assuré par 415 opérateurs, 408 sont des opérateurs privés et 7 sont des opérateurs du secteur public (ETBU). On compte par ailleurs 2 053 conducteurs de voiture type "taxi radio", dont 428 sont des voitures individuelles, 209 sont des voitures collectives (reliant Batna aux daïras et communes) et 896 des voitures collectives urbaines (autorisées à circuler uniquement au sein de la ville).

Le taux de motorisation est actuellement d'une voiture pour cinq habitants, contre une voiture pour dix habitants en 1996 (en plus de 20 ans, le nombre de voitures a doublé) (Direction des transports à Batna, 2012). Plus de 6 000 véhicules circulent à Batna toutes les heures et le parc automobile est d'environ 90 000 véhicules, selon l'Office National des Statistiques (ONS, 2018).

L'attrait de la voiture particulière, les facilités d'accès au crédit bancaire pour l'acquisition de véhicules et l'installation de concessionnaires de firmes automobiles ont contribué à l'équipement des ménages en voitures particulières. Alors que l'accès à l'automobile est considéré comme étant un facteur favorable à une bonne intégration sociale (Lucas, 2010), à Batna, la motorisation des populations périphériques s'est très peu développée, par manque de ressources financières.

En revanche, l'augmentation du parc automobile privé a aggravé la saturation des voiries au niveau de l'ensemble de la ville et surtout au centre, contribuant ainsi à la dégradation de l'accessibilité par bus et renforçant dès lors les disparités spatiales. La congestion des réseaux routiers impacte aussi le temps des trajets, qui deviennent de plus en plus longs.

Pour désengorger la ville, un projet de réalisation d'une ligne de tramway a été lancé en 2014. Il s'agissait d'une ligne de tramway de 15,5 km de long, comprenant 25 stations et une capacité de 90 000 voyageurs quotidiens. Le tracé prévoyait de relier la ville d'Est en Ouest de la

cité AADL à la ville de Hamla III. Mais au regard du contexte financier du pays, le projet a été arrêté en 2015. Déjà au stade d'étude, le projet s'est heurté à de vives réactions parmi les habitants et commerçants du centre-ville, qui se sont sentis impactés par la réalisation d'un tel projet. Les grandes artères urbaines ont servi de base au tracé du tramway, l'urbanisation informelle périphérique était donc restée en marge du projet. Même s'il pouvait permettre de désengorger la ville, le tracé prévu ne prenait en considération ni les quartiers informels périphériques ni leurs habitants.

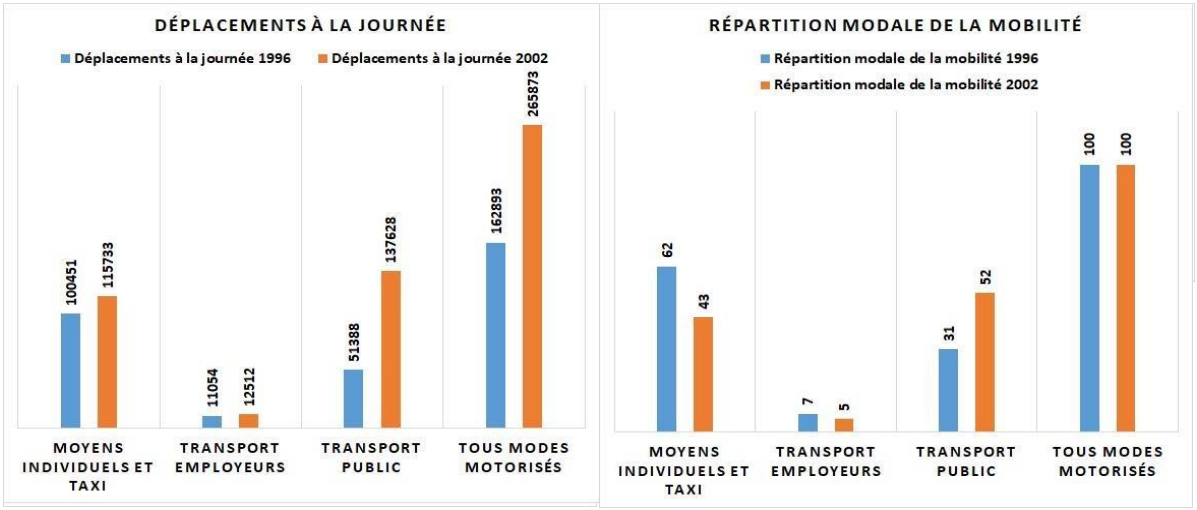


Figure 44 : Évolution de la mobilité et des trafics motorisés entre 1996 et 2002

Source : Fantous A., 2021 à partir des données des Plans de transports de Batna à moyens et long termes horizon 2002-2007.

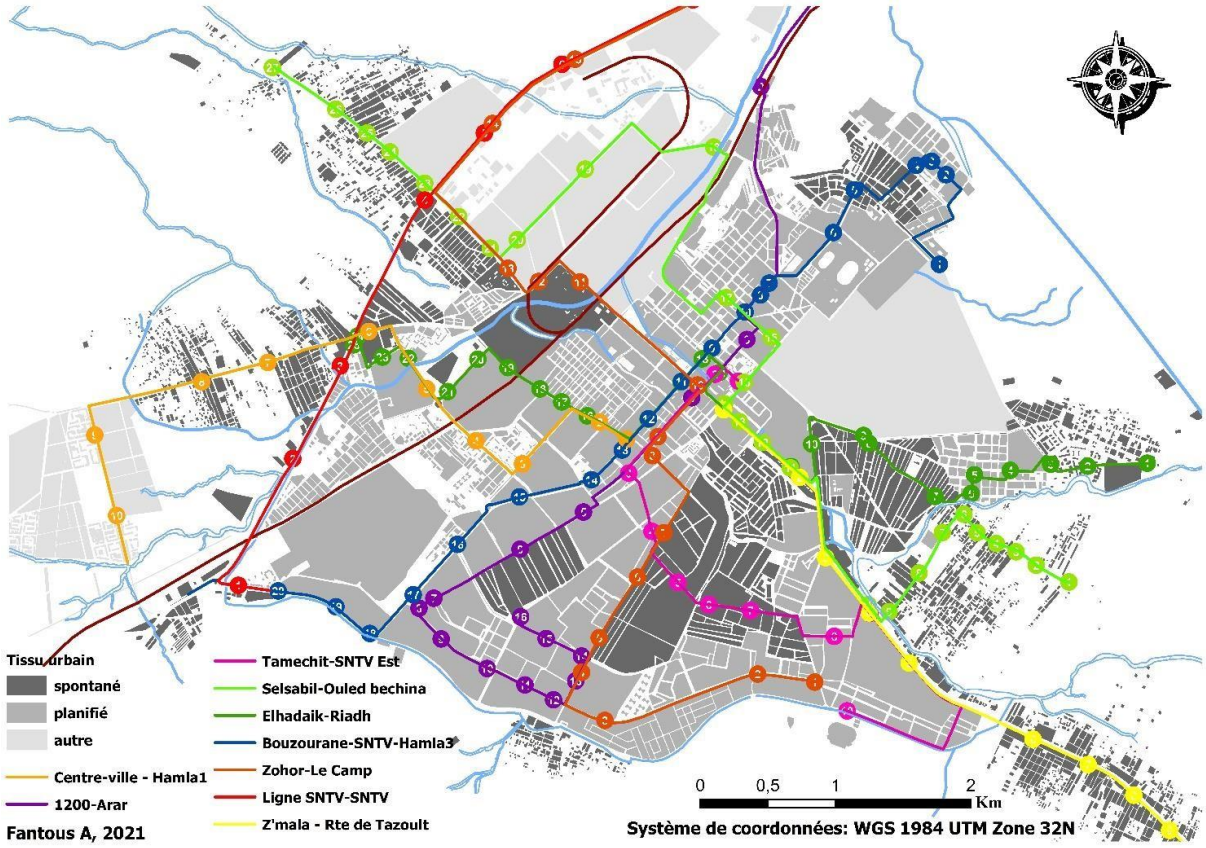
4. DISPARITES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF PAR BUS

Pour l'instant, retenons que les habitants les moins favorisés habitent dans les périphéries, notamment les quartiers de Bouakal, Kechida, Parc à fourrage et Route de Tazoult et qu'ils sont également soumis à de fortes contraintes de déplacement, au regard de la concentration des différents activités (emplois, commerces, administrations, services, etc.) dans le centre. Cette situation est aggravée par la configuration des lignes de transports collectifs, qui oblige les résidents des quartiers périphériques à traverser le centre-ville pour regagner leurs domiciles. Si nous considérons la mobilité non seulement comme un besoin mais aussi comme un droit de tous les habitants d'une ville (Nucci, Cabré, 2015), à Batna, la mise en œuvre de ce droit à travers le développement des services de transports collectifs constitue plutôt un facteur supplémentaire de ségrégation.

Le réseau de transport qui dessert les quartiers informels de la ville de Batna présente d'importants déficits. Le parc des bus a pourtant connu un important développement ces dernières

décennies, passant d'un bus pour 34 000 personnes dans les années 1970 à un bus pour 1 500 personnes en 2007[189]. Ce développement concorde avec l'extension du réseau du transport, estimé en 2015 à 115 km répartis sur 15 lignes. Cette extension censée suivre le développement rapide du tissu urbain n'a cependant pas pu s'adapter à la croissance de l'urbanisation informelle.

Fiche 1: Lignes et arrêts de transport collectif dans la ville de Batna (réseau privé)



Source : Fantous A., 2021

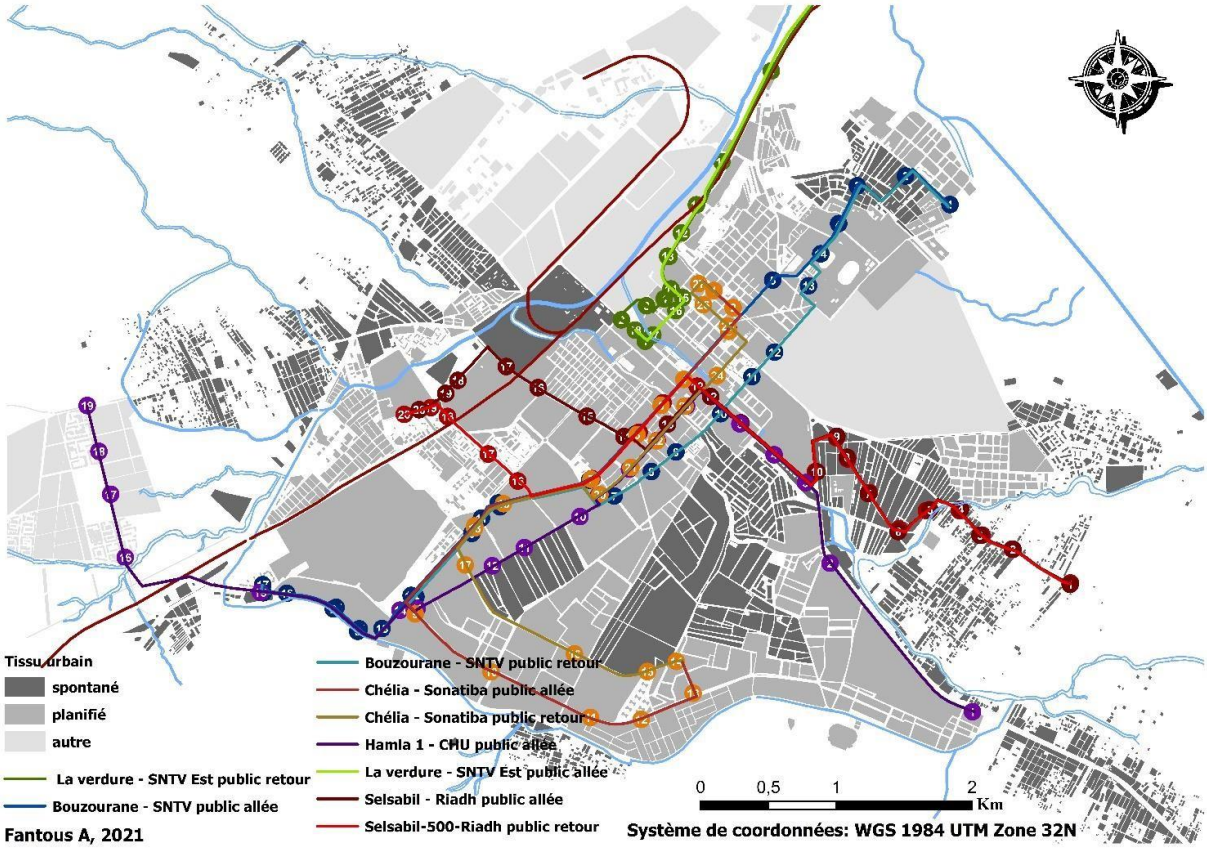
Le réseau de transport dans les zones périphériques informelles souffre toujours d'une absence de desserte dans les parties extrêmes et à l'intérieur des quartiers : Bouakal, Kechida, Parc à fourrage et Route de Tazoult. Or, ces zones sont les plus concernées par l'allongement des distances. Les deux fiches de circuits de transports en commun privé (fiche 1) et public (fiche 2) montrent clairement le déséquilibre au niveau du tracé des lignes de bus au détriment des quartiers informels. Les lignes de transport collectif suivent les grandes artères routières, soulignant un déséquilibre dans la desserte et générant un dysfonctionnement ainsi qu'un isolement des quartiers informels. Pour les habitants de ces quartiers, se déplacer est difficile et contraignant.

Ces difficultés sont accentuées par la distribution déséquilibrée des arrêts de bus, également concentrés le long des grands axes routiers. Alors que les arrêts de bus au centre-ville

[189] Direction des transports à Batna, 2012

et dans les quartiers planifiés sont équipés d'abris de bonne qualité architecturale, ces équipements sont complètement inexistants dès que l'on pénètre à l'intérieur des quartiers informels à l'instar de Bouakal, Route de Tazoult, Kechida et Parc à fourrage. La distribution spatiale des arrêts et l'absence d'abribus soumettent les habitants des quartiers informels à des contraintes de déplacement épuisantes. En moyenne, ces derniers sont obligés de parcourir 10 minutes à 30 minutes de marche à pied pour rejoindre les arrêts de bus.

Fiche 2: Lignes et arrêts de transport collectif dans la ville de Batna (réseau public)

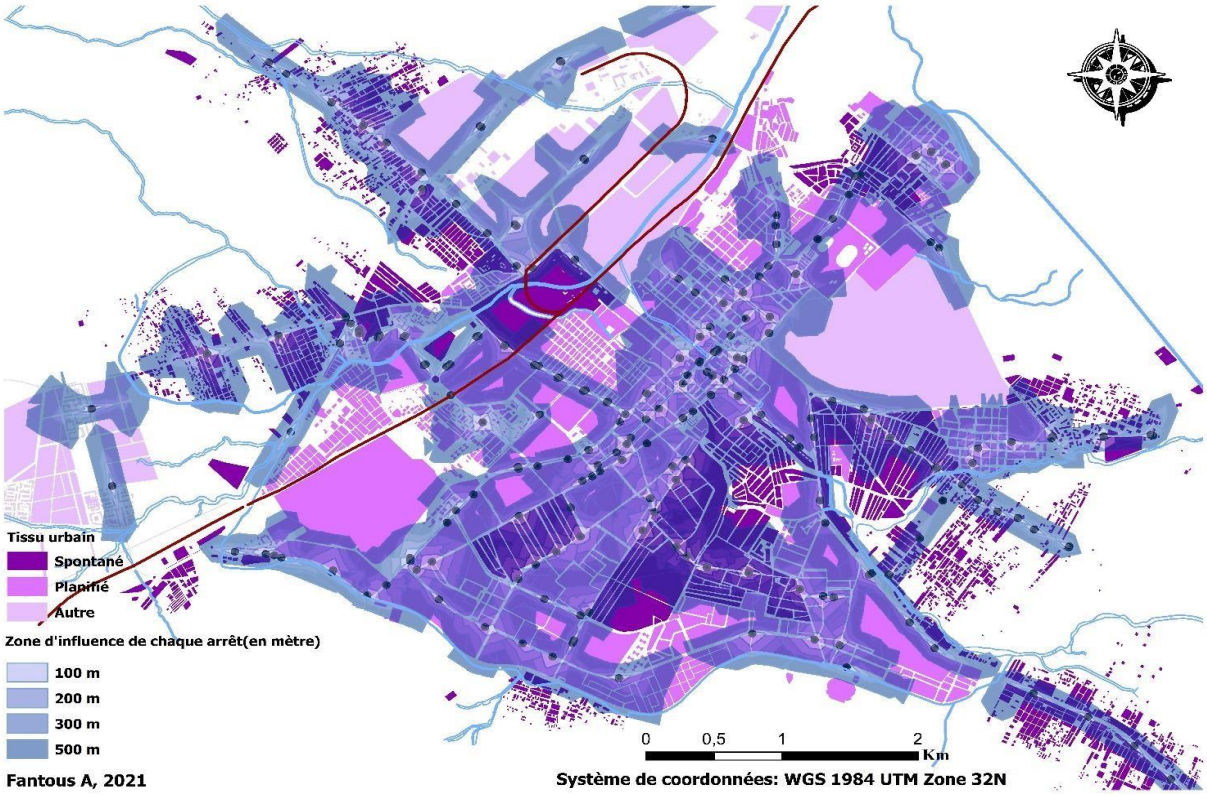


Source : Fantous A., 2021

Les zones de desserte des arrêts de bus des lignes privées (fiche 3) et publiques (fiche 4) mettent clairement en exergue les fortes disparités. Seuls les quartiers du centre présentent une bonne qualité de desserte (les arrêts se situent en moyenne entre 300 et 500 mètres, avec une fréquence de passage de 10 à 20 minutes et un cadencement moyen de 30 minutes). À l'opposé, dans tous les quartiers informels, la qualité de desserte est faible, dépassant 1 km de distance entre deux arrêts. La situation est encore plus dégradée dans certains cas. Pour le quartier informel périphérique Elkarya, la desserte est complétement nulle, quasiment inexistante (enquête du terrain). Le quartier Route de Tazoult, quant à lui, est situé hors du périmètre urbain, le long d'une route nationale reliant Batna et Tazoult.

À défaut de disposer d'une ligne de transport urbain, les habitants de ce quartier ont recours au transport suburbain, dont la fréquence est faible, et s'exposent quotidiennement aux dangers de la route nationale à double sens.

Fiche 3: Zone d'influence des arrêts de bus (lignes privées)



Source : Fantous A., 2021

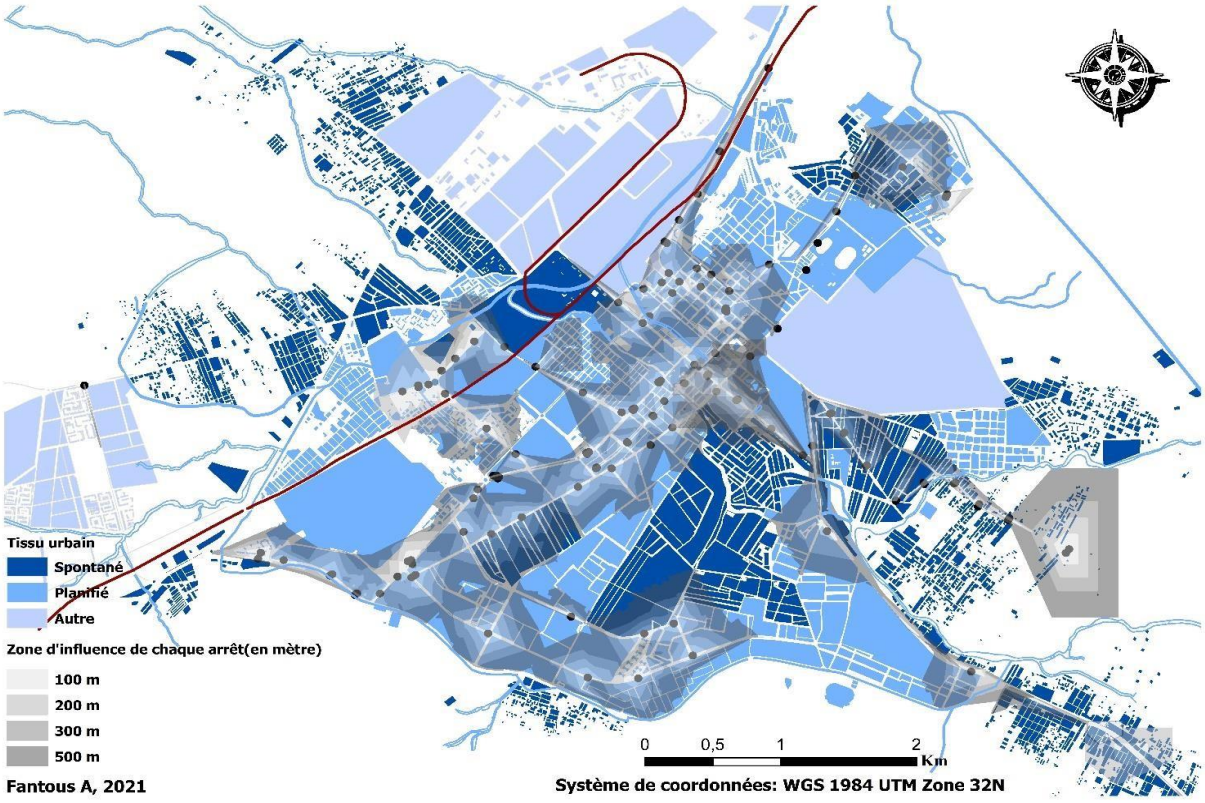
Comme le souligne le chef de service de la direction du transport, planifier des arrêts de bus à l'intérieur de ces quartiers est une tâche difficile, sachant que la plupart des quartiers informels à Batna sont construits sur un foncier à "statut privé", ce qui obligerait les pouvoirs publics à mettre en place des concertations difficiles avec les habitants pour toute démarche urbaine.

> "*La difficulté d'accès, les dimensions et les formes des rues rendent la planification des transports en commun pour ces quartiers impossible* (…) *Redéfinir la distribution des arrêts de bus, on y a pensé mais le problème se pose vis-à-vis des habitants qui refusent formellement qu'un arrêt de bus soit installé à proximité de leurs habitations*", (chef de service de la direction du transport, septembre 2018).

Pour faire face à la carence de desserte des quartiers informels, les chauffeurs de bus ont souvent recours aux arrêts irréguliers et non réglementés, comme en attestent nos observations sur le terrain.

Ce sont des arrêts non répertoriés et non officiels : le chauffeur de bus s'arrête à la demande des habitants, au risque de subir une pénalité ou même un retrait de permis de conduire dans le cas où il serait intercepté par la police.

Fiche 4: Zone d'influence des arrêts de bus (lignes publiques)



Source : Fantous A., 2021

5. LES DIFFICULTES D'ACCES AU TRANSPORT COLLECTIF PAR BUS : UN MALAISE AU QUOTIDIEN

L'impact de ces disparités sur le quotidien des habitants des quartiers informels est très important, comme en certifient les témoignages recueillis au cours des entretiens avec les habitants. Dans les quartiers informels, les rotations ne sont pas réglementées, il arrive que certains transporteurs, pour la plupart privés, restent stationnés près d'une demi-heure avant de démarrer pour "garantir le plein" et assurer un maximum de rentabilité. Ces pratiques des transporteurs ont été mises en lumière par des recherches sur d'autres villes de pays en développement, comme à Mexico : "*les conducteurs font la course aux passagers, ignorent les règles élémentaires de la circulation*" (Paquette, 2010).

Arrivés au centre-ville, les usagers sont contraints de marcher encore plus de 15 minutes pour arriver à destination (lycées, administrations, lieux de travail ou même marché). Cette situation est aggravée durant les heures de pointes. Pour éviter les retards, les habitants de ces quartiers sont contraints de partir tôt, quittant leur domicile jusqu'à deux heures à l'avance

pour arriver à temps dans les lieux d'études ou de travail. La situation est très contraignante pour les femmes, en particulier durant les périodes hivernales, pendant lesquelles les journées sont très courtes, où elles se trouvent obligées de sortir ou rentrer en pleine "nuit". Les femmes étant les plus affectées par les problèmes de sécurité des espaces urbains (Pain, 1997), elles sont celles qui éprouvent le plus des sentiments d'insécurité en ville (Lieber, 2008).



Photo 11 : Abri de bus, condition difficile d'attente à l'arrêt pour plus de 30min. Kechida
Source : Auteur, 2023



Photo 12: Abri de bus au centre-ville

À cela s'ajoute l'état dégradé des moyens de transports (bus datant de 1982 ou des microbus). En période d'été, l'odeur et la chaleur sont insupportables. Les voyageurs sont victimes de vols et de harcèlement. Les filles et les femmes, qu'elles soient mariées, accompagnées d'enfants ou non, n'échappent pas à ces agressions.

> "*J'ai quatre enfants, un garçon de 17 ans, une fille sourde-muette de 10 ans, un garçon de 8 ans et une fille de 5 ans. J'habite Route de Tazoult depuis 7 ans. En plus du handicap de ma fille, je souffre énormément depuis qu'elle est entrée à l'école des sourds et muets, la seule école de ce type disponible au niveau de toute la ville, située au centre-ville. Le matin, je dépose d'abord mon fils devant son école, puis je prends avec ma fille le bus scolaire pour l'amener à son école. L'arrêt de ce bus se situe à proximité du centre hospitalo-universitaire, il me faut 20 à 30 minutes de marche pour le rejoindre. Si je le rate, je suis obligée d'attendre un autre bus ou de prendre un taxi. Pour le retour chez moi, je prends souvent un taxi car je dois faire vite pour revenir à la maison et aller chercher rapidement mon fils de 8 ans à 11 heures à la sortie de l'école. Les frais de mes déplacements s'élèvent parfois à 4000 DA par mois alors que le salaire de mon mari fait à peine 30 000 DA*"[190].

La situation est plus difficile encore pour les habitants du quartier Route de Tazoult. La ligne reliant le centre-ville à la ville de Tazoult étant suburbaine, les transporteurs urbains n'ont pas d'obligation de desserte de ce quartier. Durant les heures de pointe, en particulier, des bus déjà

[190] Témoignage d'une femme de 32 ans, quartier Parc à Fourrage

"remplis" ne s'arrêtent pas pour prendre les nombreux usagers qui se bousculent aux arrêts. Pour éviter de telles situations, de nombreux occupants ont choisi de recourir aux "taxis", une solution pourtant coûteuse, le prix d'une course avoisinant les "250 à 500 dinars".

Or, le besoin de se rendre au centre-ville pour les habitants des quartiers informels est de plus en plus important, en raison du manque flagrant en équipements administratifs, de services et même de santé au sein de leurs quartiers. De nombreux quartiers informels accusent encore des retards considérables en matière de services de santé. Dans certains, l'offre est complétement inexistante, dans d'autres, c'est la mauvaise qualité des services et l'irrégularité de fonctionnement qui rendent la dépendance forte au centre et les déplacements vers celui-ci nécessaires. Ces conditions renforcent les sentiments de discrimination comme en témoignent les extraits d'entretien ci-dessous.

> "*Les meilleurs médecins, les plus connus, les spécialistes, sont tous au centre-ville, ils ne sont pas ici… et c'est dans les pharmacies du centre-ville que l'on trouve toujours les médicaments qui manquent sur le marché … ici on ne trouve pas tout ce que nous prescrivent les médecins dans l'ordonnance et si j'achète les médicaments disponibles, ils n'accepteront plus de me fournir le reste … donc à chaque fois que j'ai une ordonnance, je me déplace au centre*"[191].

L'implantation des grands pôles de concentration d'équipements de santé (Hôpital-Universitaires CHU, Centre anti-cancéreux), dans un souci de rationalité, a permis de desservir une population importante à Batna, mais continue de soulever les problèmes de manque d'accessibilité de ces services aux populations des quartiers informels périphériques (Lucas, 2006).

> "*L'hôpital, c'est de* l'autre *côté de la ville, le sanatorium c'est au centre-ville… ici, il n'y a rien pour nous en cas d'urgence, c'est l'enfer*"[192].

Les transports collectifs à Batna restent le seul moyen pour les habitants à revenu faible qui leur permettent de profiter des équipements de loisirs ou sportifs concentrés au centre-ville. Mais ce mode de transport demeure peu accessible pour les habitants des quartiers informels.

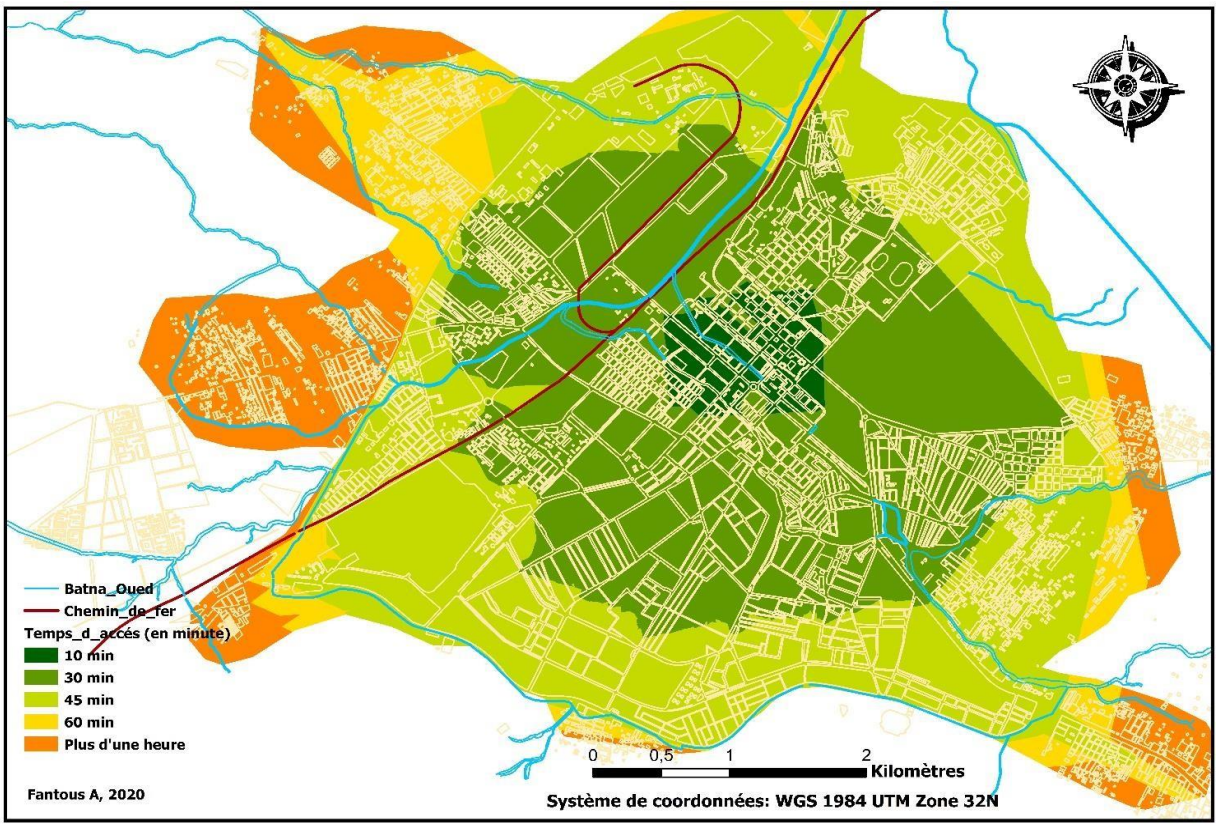
> "*Il n'y a ni stade ni* piscine *dans mon quartier, pour faire du sport il faut que je me rende au stade ou à la piscine du centre-ville, cela me revient cher bien sûr mais ce qui me dérange encore plus c'est le manque des transports. Il faut que je prenne deux bus pour arriver à destination, la durée du trajet est longue et en plus je suis obligé de marcher à pied 20 minutes pour arriver de mon domicile à l'arrêt de bus dans lequel je dois attendre entre 15 à 30 minutes, surtout le week-end. Le trajet par bus dure*

[191] Témoignage d'un homme de 40 ans, quartier de Route de Tazoult

[192] Témoignage d'une femme de 35 ans, quartier Ouled Bechina

30 minutes, au final cela me prend en moyenne 1h30 à 2h pour arriver au stade ou à la piscine. L'attente dans l'arrêt de bus est pénible, sous le soleil, la pluie, car il n'y a même pas d'abris de bus […]"[193].

Fiche 5 : Temps d'accès au centre-ville à 8h00 (heure de pointe)



Source : Fantous A., 2020

La forte dépendance des populations des quartiers informels au centre soumet ces dernières aux difficultés de longs temps de trajet. L'analyse des temps d'accès au centre-ville à 8h00, pendant l'heure de pointe, nous montre clairement les disparités d'accès au centre-ville, au détriment des quartiers informels. Pour les occupants des quartiers informels, il leur faut une heure de temps pour accéder au centre-ville (fiche 5).

Les surfaces isochrones produites dans la fiche 5 sont le résultat d'une investigation sur le terrain. Chaque ligne de bus était utilisée par une personne pendant une semaine en heures de pointe (matrices de temps de parcours) jusqu'à en avoir des résultats assurés, en se déplaçant de la périphérie vers le centre-ville (qui concentre les différents types d'équipement). Ces résultats sont introduits par la suite dans un logiciel de SIG pour cartographier le temps d'accès au centre-ville avec le transport collectif. Cette fiche nous montre le degré d'accessibilité de l'ensemble des

[193] Un jeune de 26 ans, quartier Parc à Fourrage

quartiers de la ville de Batna vers le centre-ville. Ce modèle d'accessibilité prend donc pour référence le temps et non pas les distances.

6. LES QUARTIERS INFORMELS A BATNA : VERS DES ZONES D'EXCLUSION ?

À Batna, l'enclavement et la déconnection spatiale liée au réseau de transport en commun défectueux, le manque de services et d'équipements de proximité et l'absence de planification des réseaux de transports en commun aggravent le sentiment de déclassement et renforcent le sentiment d'infériorité des habitants des quartiers informels.

Dans le cadre de la politique de régularisation, les pouvoirs publics ont opté récemment pour l'ouverture de certains quartiers informels tel que Ouled Bechina, à travers l'implantation d'équipements publics en vue de favoriser leur intégration au reste de l'espace urbain. Mais ces mesures de désenclavement sont mises en péril par le manque d'accès aux transports publics des fonctionnaires employés par ces organismes publics. La difficulté de se rendre au travail ou à l'école concerne autant les habitants des quartiers informels que ceux qui se rendent pour leur travail dans ces quartiers, et ce alors même que l'implantation de ces services publics était censée contribuer à leur meilleure intégration. La disponibilité des bus, le long trajet et la question du coût sont les problèmes les plus récurrents évoqués par les personnes interrogées.

> "*Je suis obligée de recourir aux taxis même si cela me revient cher car je n'ai pas d'autres solutions. Avec le bus, je mets plus d'une heure pour arriver à mon cabinet le matin et une heure pour rentrer le soir chez moi […]. Il n'y a pas beaucoup de bus partant du centre-ville vers ce quartier, les trajets sont très longs car ils doivent desservir de nombreux points à la fois*"[194].

L'accessibilité aux écoles dans les quartiers informels est également dégradée : se rendre à l'école ou au collège est très difficile pour les enseignants qui les fréquentent. Le problème de disponibilité des bus et celui de la sécurité réapparaissent dans la plupart des entretiens.

> "*Le trajet par bus pour me rendre au travail, c'est un vrai casse-tête […]. Chaque jour […]il me faut une heure complète en bus pour arriver au collège de chez moi, et je m'estime heureuse quand je ne rate pas le bus, car le prochain est dans 30 minutes. Au retour à 17 heures du soir, je dois marcher 15 minutes au moins pour atteindre l'arrêt de bus le plus proche du collège. En hiver, les journées sont courtes ; à 17 heures, il fait déjà nuit et c'est dangereux de s'aventurer toute seule dans ce quartier […]. Mon mari est obligé de quitter tôt son bureau pour venir me chercher, c'est très contraignant pour lui. Pour manger à midi, comme il n'y a pas de restaurant pour les enseignants, je ramène mon déjeuner avec moi le*

[194] Témoignage de Mme K. Meriem, 38 ans, dentiste, habitant au centre-ville et travaillant dans le quartier Kechida.

matin. Le taxi me coûte 400 dinars, je ne peux pas me le permettre avec mon salaire"[195].

Les témoignages recueillis montrent à quel point le coût du transport impacte non seulement la vie des familles résidant dans les quartiers informels mais aussi celles des populations de classes moyennes qui se rendent dans ces quartiers. Ces analyses confirment les résultats obtenus dans d'autres quartiers informels à travers le monde. À Lima, les habitants pauvres des quartiers informels sont obligés de ne pas rentrer chez eux tous les jours (Avellaneda, 2008). Les inégalités sont encore plus cruciales lorsqu'ils affectent les catégories les plus fragiles, comme les personnes âgées contraintes à "l'immobilité" (Quiroga, 2015).

Les disparités se creusent également au sein des quartiers informels entre les occupants des habitations longeant les grandes artères et les grands axes et ceux des habitations reculées à l'intérieur des quartiers. C'est très perceptible à travers l'état des habitations elles-mêmes. Les grands axes de circulation concentrent les commerces et des types d'habitat reflétant une situation aisée des habitants (habitats s'étalant sur plusieurs niveaux jusqu'à R+3, revêtement en marbre ou en pierre taillée, peinture sur les façades, décorations riches). À l'intérieur des quartiers, les habitations modestes présentent un état de vétusté et de délabrement qui reflète une situation de pauvreté. Ainsi, ce sont les habitants à faibles revenus et non motorisés qui se concentrent à l'intérieur du quartier et sont contraints de parcourir de longues distances pour parvenir aux arrêts de bus concentrés sur les grands axes.

7. UN PARC DE TRANSPORT ANCIEN ET DETERIORE, FACTEUR D'INCONFORT ET DE STRESS

Le tableau ci-dessus montre que le nombre de véhicules et d'opérateurs n'a cessé de croître presque au même rythme au cours des dernières années. Le taux le plus bas de ce chiffre a été enregistré entre 1997 et 1998 en raison de la disparition de la compagnie municipale de bus. Depuis 1999, du fait de l'émergence des sociétés de transport urbain, le nombre de véhicules a augmenté rapidement. Ce nombre a également diminué en 2002 lorsque certains opérateurs ont cessé leurs activités, puis a augmenté à nouveau après 2006, pour atteindre 462 opérateurs en 2015.

[195] Témoignage de Mme Loubna, 35 ans, habitant Parc à fourrage et enseignant au Collège de Ouled Bechina

Tableau 14 : Evolution de nombre de véhicules, opérateurs et places offertes

Années	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006	2011	2015
Nbre de véhicules	121	161	158	171	196	198	195	286	393	547
Nbre d'opérateurs	74	100	108	117	138	145	143	213	290	462
Places offertes	8568	10954	10783	11825	12760	13119	13090	22870	33643	38859

Source : Direction de transport Batna, 2015

Comme le montre le tableau ci-dessous, environ 2/3 des véhicules ont plus de 10 ans, ce qui a un impact négatif sur le confort des individus et sur l'environnement. De par leur nature (minibus), les bus de moins de cinq ans acheminent généralement sur la ligne Batna Tazoult.

Tableau 16 : Répartition du parc de bus, âge des véhicules

Tranche d'âge	Nombre de véhicule
Moins 5 ans	101
5-10 ans	91
10-15 ans	206
+15 ans	149
Total	547

Source : Direction de transport Batna, 2015

Selon notre enquête, les principales causes de stress des habitants utilisant les transports en commun à Batna sont : le taux de fréquentation des transports en commun et la multiplicité des correspondances, la fréquence des incidents techniques ou humains, à cause du parc détérioré et des chauffeurs incompétents, les odeurs, les harcèlements et les comportements non respectueux des autres. Mais le plus importants c'est les circuits des bus, le long temps d'attente dans les arrêts de bus sans abris, la durée des trajets…

Les habitants ont indiqué que les conditions sont plus inconfortables encore en période de pointe, au plus fort de l'affluence. Les conditions de transport présentent des facteurs angoissants qui peuvent constituer pour les voyageurs une réelle pénibilité et les conduire à l'usure. Voici en illustration le témoignage, tiré de l'enquête :

> *« Le bus n'est pas très* agréable, *il est souvent bondé, il m'arrive d'en laisser passer. En temps normal, je mets 40 minutes pour joindre la banque. Après c'est aléatoire, ça dépend si la navette est là ou si je dois l'attendre longtemps. Dans ce cas, j'y vais à pied ou par taxi. Enfin, en moyenne, je mets 1h15 pour me rendre à mon travail »*[196].

[196] Employé de banque, de 40 ans habitant Bouzourane.

Il faut donc noter que les transports en commun constituent un facteur de stresse important pour l'usager régulier, notamment sur les lignes très fréquentées, aux heures de pointe et lors des périodes chaudes ou de pannes majeures récurrentes.

Un parc de bus très ancien et détérioré



Les mini-bus, moyen de transport Z'mala - Route de Tazoult



Pollution, fumée dégagée par les bus





Photo 13: Etat chaotique des transports collectifs par bus
Source : Auteur, 2022

> *« Le citoyen est souffrant en prenant le transport collectif, et surtout avec le secteur privé, la ligne Bouzourane SNTV, il y a plein de négativité, le langage vulgaire et grossier, fumer, le retard et le long temps des trajets, le grand nombre de voyageurs dans le bus, l'absence du contrôle. Un secteur utilisé par le simple habitant et qui l'utilise par obligation »*[197]

8. DES UTILISATEURS INSATISFAIT DU SERVICE

Nous avons mené une enquête par questionnaire sur l'ensemble des tracés des lignes de transport en commun à Batna. Notre objectif était de savoir le point de vue de la population sur l'usage du bus et de la voiture personnelle, et quel est le rapport avec le dysfonctionnement des transports collectifs.

[197] Homme de 35 ans, utilisateur du bus, la ligne Bouzourane-SNTV.

D’après les résultats nous pouvons dire que 160 habitants du quartier Kechida, 110 habitants du centre-ville et Tamechit, et moins de 60 habitants pour les autres quartiers n’utilisent pas le bus dans leurs activités de la semaine. Toutefois, 220 habitants (Tamechit), 150 habitants (Kechida), 130 (du centre-ville et Bouzourane), 110 du (Bouakal), utilisent le bus très souvent. Tandis que 180 habitants du quartier Tamechit utilisent le bus 1 à 5 fois par semaine et 130 habitants du quartier Kechida utilisent le bus de 5 à 10 fois par semaine.

Tableau 15 : Récap des caractéristiques de l’échantillon

		Effectif	%
Tranche d’âge	**Inférieur à 20 ans**	**470**	**12.9**
	[21 ans – 30 ans]	**1350**	**37**
	[31 ans – 40 ans]	**1080**	**29.6**
	[41 ans – 50 ans]	**440**	**12.1**
	[51 ans – 60 ans]	**170**	**4.7**
	Supérieur à 60 ans	**140**	**3.8**
Sexe	**Masculin**	**2090**	**57.3**
	Féminin	**1590**	**42.7**
Niveau d’instruction	**Primaire**	**300**	**8.2**
	Moyen	**320**	**8.8**
	Secondaire	**850**	**23.3**
	Universitaire	**1930**	**52.9**
	Centre de formation	**250**	**6.8**
Occupation	**Actif**	**1930**	**52.9**
	Non Actif	**920**	**25.2**
	En cherche d’emploi	**600**	**16.4**
	Retraité	**200**	**5.5**
Type de travail	**Etudiant**	**780**	**21.4**
	Fonctionnaire	**1270**	**34.8**
	Chômeur	**450**	**12.3**
	Activité indépendante	**1150**	**31.5**
Etat matrimonial	**Célibataire**	**2110**	**57.8**
	Marié	**1450**	**39.7**
	Divorcé	**90**	**2.5**
Total	**Total**	**3650**	**100**

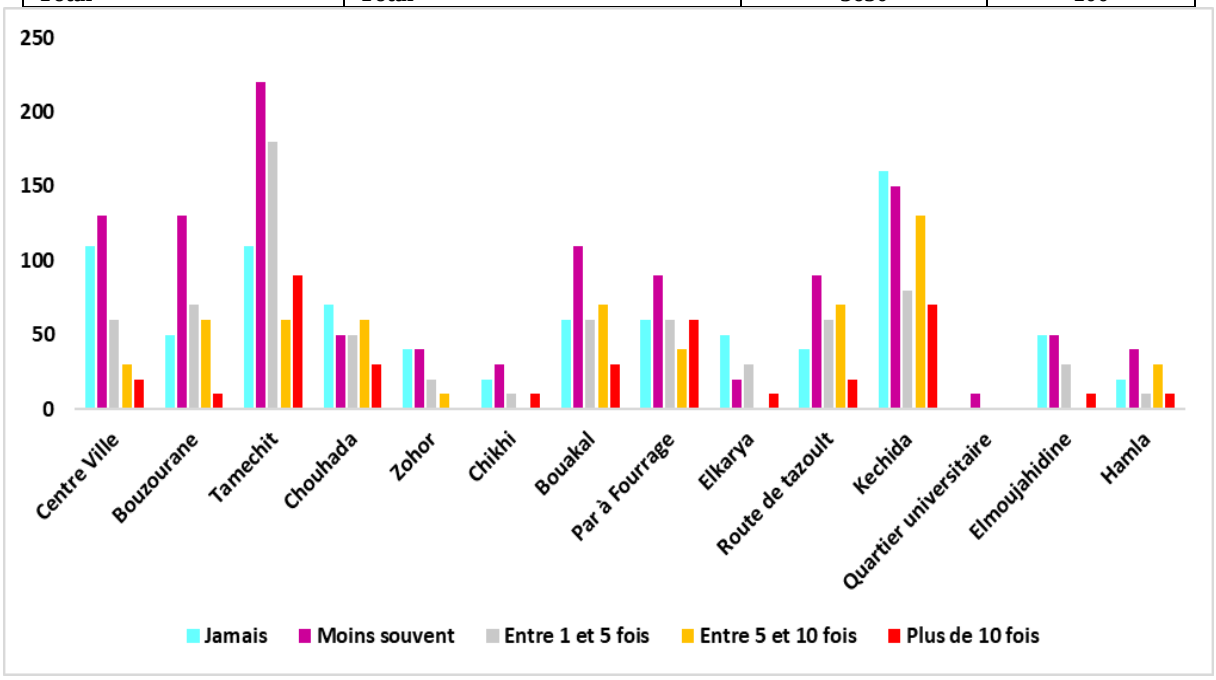


Figure 45 : la fréquence d’utilisation de bus par la population enquêtée

Pour conclure, 57.8% des utilisateurs ont présenté leur insatisfaction et cela à cause du temps d'attente (41.4%), du confort (40.3%), du temps de parcours (31.8%) et de l'insécurité et des agressions (21.9%). 35.6% des habitants interviewés sont insatisfaits à cause des mauvaises conditions d'attente, alors que 22% des habitant sont insatisfait du tracé des circuits, 11.8% sont insatisfait de ponctualité et 19.2% de la fréquence des bus et des correspondances. Ce qui explique l'aversion à utiliser le bus et à choisir d'autres moyens de transport. Les habitants les plus insatisfaits des services de transport collectifs par bus sont les habitants des quartiers informels Kechida, Bouakal et Parc à Fourrage, mais qu'ils l'utilisent par obligation à cause des prix élevés des autres modes de transport (voiture personnelle, taxi), et de l'éloignement des différents services (travail, éducation, loisir, commerces…).

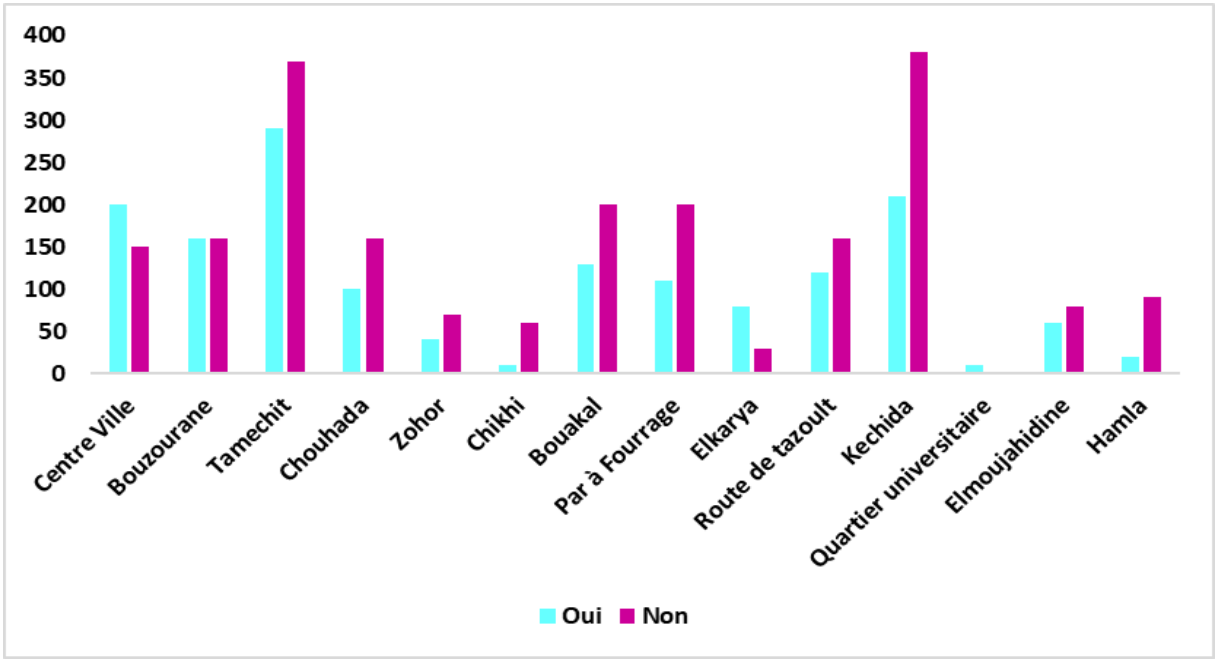


Figure 46 : Degré d'insatisfaction par quartier
Source : Auteur à partir de l'enquête

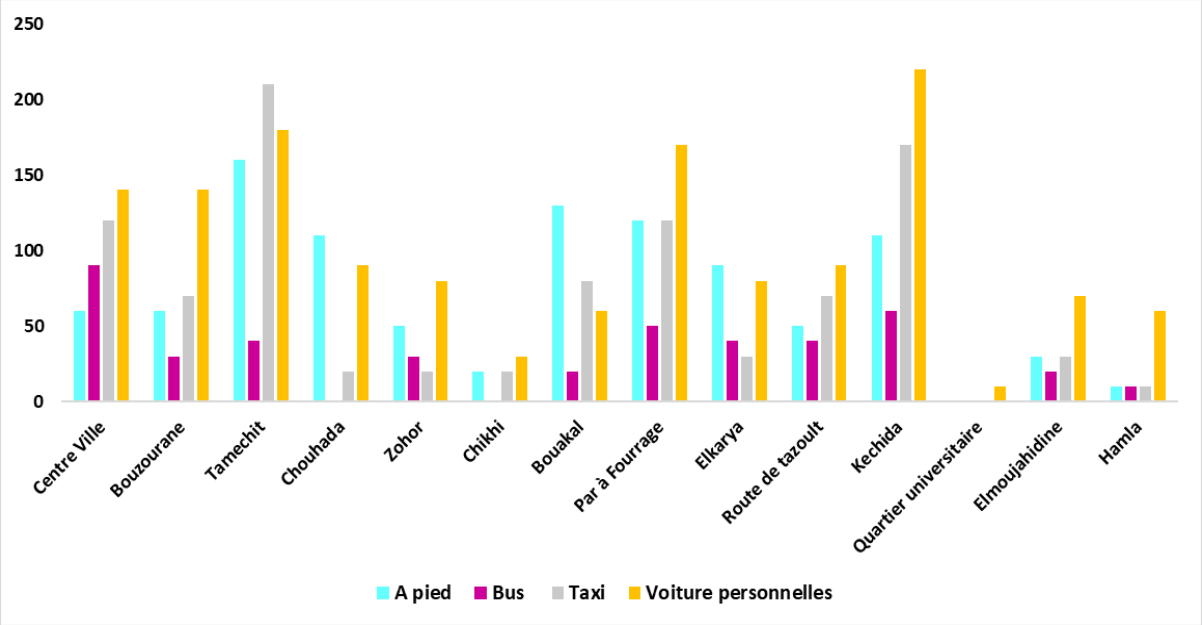
9. ENTRE L'USAGE DE LA VOITURE PERSONNELLE ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

D'après les résultats précédents, 57.8% des habitants ne sont pas satisfait de l'utilisation de bus. 38.9% des interviewés utilisent la voiture pour leurs déplacements. Cela est expliquer, d'après leurs points de vue, par le mauvais service ainsi que 61,4% ont au moins une voiture dans la famille. Nous pouvons constater que notre échantillon se déplace par bus pour plusieurs motifs, mais la plupart de notre population se déplacent par bus pour faire des courses (54.8 %), pour le travail (40.8%), pour le loisir (26.6%) ou pour les études (25.2%). Les habitants du Kechida et de la cité Chikhi sont les plus à utiliser le bus dans leurs déplacements d'un total égal à 430 habitants de notre population d'étude.

Tableau 16: La répartition de la population selon le moyen de transport utilisé

		Comment vous rendez à votre lieu de travail/étude/autre activité ?	
		Effectif	%
A pied	Oui	1000	27.4
	Non	2650	72.6
Bus	Oui	430	11.8
	Non	3220	88.2
Taxi	Oui	970	26.6
	Non	2680	73.4
Voiture personnelle	Oui	1420	38.9
	Non	2230	61.1
Pas de réponse	Oui	770	21.1
	Non	2650	78.9

Source : Auteur à partir de l'enquête



Source : Auteur à partir de l'enquête

Figure 47: Degré d'utilisation de transport collectif chez la population enquêtée

Tableau 17:Avez-vous une voiture ?

		Effectif	%
Avez-vous une voiture ?	Oui	1460	40 %
	Non	2190	60 %
Total		3650	100 %
Si oui, Combien avez-vous de voiture dans la famille ?	Aucune	1410	38.6 %
	Une	1770	48.5 %
	Deux	360	9.9 %
	Plus	110	3 %
Total		3650	100 %

Les 38.9% qui utilisent la voiture particulière sont généralement des travailleurs, qui ont des revenus qui leur permettent d'acheter une. 26.6% qui utilisent le taxi, l'utilisent souvent pour se déplacer individuellement ou en famille. A partir du tableau 16, nous pouvons dire que

65,5% de la population utilisent l'automobile lors de leurs déplacements (voiture personnel ou taxi). Les 27.4% qui ont choisi la marche comme moyen de transport, sont généralement les étudiants ou les personnes qui n'habitent pas loin de leurs écoles ou leur travail, et 21.1% déclarent utiliser la moto comme moyen de déplacements.

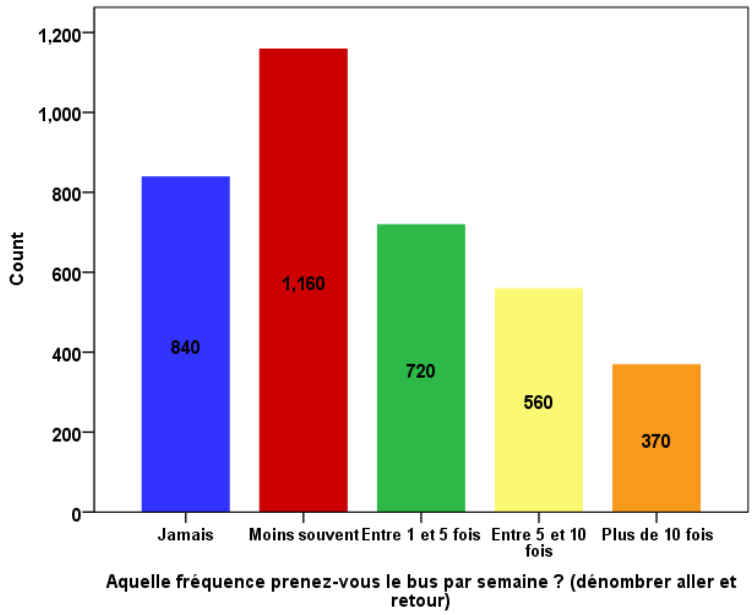


Figure 48 : la répartition de la population selon la fréquence d'utilisation de bus par semaine
Source : Auteur à partir de l'enquête

Concernant la raison pour laquelle les personnes utilisent la voiture particulière pour leurs déplacements, les réponses ont été multiples. 38.9% de l'échantillon déclarent utiliser la voiture personnelle parce qu'ils la considèrent comme le seul choix disponible. 32% préfèrent l'utiliser parce qu'elle leur permet de se déplacer plus facilement (26% ont choisi la rapidité et le gain du temps, 12% ont choisi le confort et la sécurité dans leurs voiture). Pour 30%, la voiture représente « la liberté », car elle leur permet de se déplacer sans contrainte de trajet : aller où ils veulent et quand ils souhaitent. Pour les 4 % qui ont choisi la réponse autres, posséder une voiture est un signe de statut social élevé.

Tableau 18 : Avez-vous une voiture personnelle ? (Spontané planifié)

		Type				Total
		Planifié		Spontané		
Avez-vous une voiture ?	Oui	880	43.3 %	580	35.8 %	1460
	Non	1150	56. 7 %	1040	64.2 %	2190
Total		2030	100 %	1620	100 %	3650

Pour les utilisateurs de bus, 56% déclarent utiliser le bus parce qu'ils ne possèdent pas de voiture, et qu'ils renonceraient à l'utilisation du bus dès qu'ils achèteraient une. 14 % des habitants enquêtés l'utilisent parce qu'il n'y a pas de contrainte de stationnement ou d'embouteillage, tandis que 24 % l'utilisent parce qu'il est plus économique que la voiture. Comme

il est indiqué dans la figure 50, les 10% des habitants qui restent ont choisi la réponse "autres" et ont déclaré qu'ils l'utilisent parce qu'ils n'avaient pas d'autre choix.

« Ça reste mieux que la marche pour arriver à temps au travail »[198].

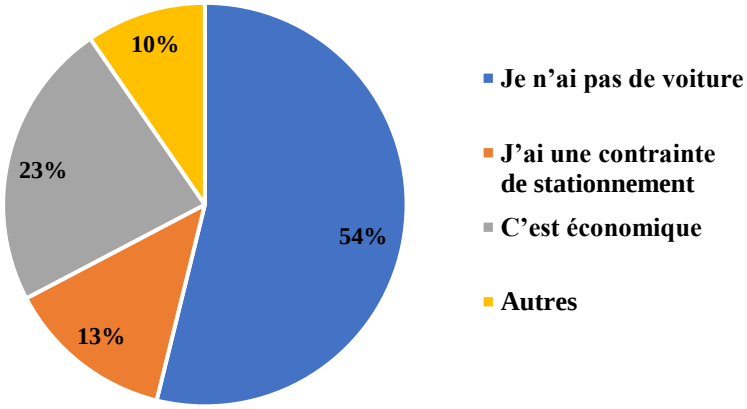


Figure 49 : Raison pour laquelle on se déplace par transport collectif
Source : Auteur à partir de l'enquête

Les infrastructures des réseaux de transport collectif vieillissent, ce qui rend difficile le maintien d'une qualité de service satisfaisante et encore plus l'améliorer. En revanche, de nombreuses personnes préfèrent conduire leur propre voiture parce que c'est plus agréable. Il faut également tenir compte de la longueur des trajets et du temps de trajet. Si vous endurez un inconfort pendant quatre minutes ou une heure, l'effet ne sera pas le même.

10. LE TEMPS DE DEPLACEMENT

Pour la plupart des habitants, la voiture personnelle représente un luxe et un prestige social. Dans le but de déterminer le temps passé dans les transports par jour, nous avons demandé aux habitants : combien de temps passez-vous en déplacement (domicile-travail/étude) par jour ? Les réponses varient entre : 1 heure/jour et 2 heures/jour. Ce temps varie en fonction du moyen de transport utilisé, de la distance domicile - lieu de travail ou d'étude, des embouteillages et des heures de pointes.

Les utilisateurs des transports collectifs plaignent le temps de voyages, le trajet peut durer plus qu'une heure et parfois même deux heures, cela est dû à la voirie qui ne peut plus recevoir le trafic actuel de la ville, le tissu serré des quartiers informels qui ne donne pas la possibilité de changer le tracé des lignes de transport par bus, ainsi que le nombre important de voitures personnelles et de transport de l'université. Les différents modes de transports passent par

[198] Témoignage d'un homme de 27 ans habitant le quartier de Parc à Fourrage.

les grandes voies de circulation à Batna, ce qui rend la situation chaotique et cause un degré d'insatisfaction important auprès des utilisateurs des bus.

Tableau 19 : les causes d'insatisfaction des utilisateurs de bus

		Si non Pourquoi ?	
		Effectif	%
A cause se tracé	Oui	740	20.3
	Non	2910	79.7
A cause de fréquence	Oui	630	17.3
	Non	3020	82.7
A cause de Ponctualité	Oui	700	19.2
	Non	2950	80.5
A cause de confort	Oui	1470	40.3
	Non	2180	59.7
A cause de sécurité	Oui	800	21.9
	Non	2850	78.1
A cause de Correspondance	Oui	430	11.8
	Non	3220	88.2
A cause de Temps de parcours	Oui	1160	31.8
	Non	2490	68.2
A cause de temps d'attente	Oui	1510	41.4
	Non	2140	58.6
A cause de condition d'attente	Oui	1300	35.6
	Non	2350	64.4

Figure 50 : Temps d'arrêts au terminus et durée de trajet (allée)

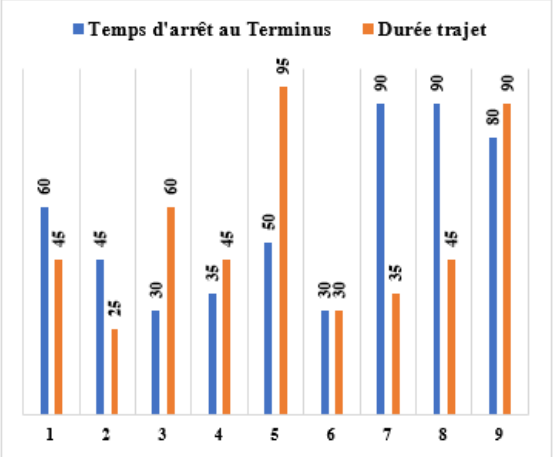


Tableau 20 : Temps des trajets par bus et cause du retard

Lignes		Nbre de rotation	Temps dans l'arrêt Terminus	Durée de trajet		Arrêts avec un retard	Cause du retard
				Allée	Retour		
01	Arar-1200	5-6	1h	45min	30min	Cube Palais de justice Centre-ville	Encombrement
02	Le camp-Zohor	5-6	45min	25min	35min	5 Juillet Bazar Nedjma CHU Bouakal (fin de travail)	Encombrement Bus universitaires Entrée CHU Heures de pointes
03	Hadaik-Erriadh	3-4	30min	1h	1h	Daïra Université CUB	Encombrement Largeur des voies
04	Parc à Fourrage-Erriadh	4-5	30min	45min	40min	Elatiq Route de Biskra Z'mala Centre-ville	Encombrement Bus universitaires Sortie des élèves Largeur des voies
05	Bouzourane-SNTV	3-4	45min	1h35	1h35	Elatiq Route de Biskra Centre-ville	Encombrement Largeur des voies
06	Ouled Bechina-Selsabil	4-5	30min	1h	1h	Daïra Université CUB	Encombrement Largeur des voies
09	Tamechit-SNTV	3-4	15min	1h20	1h20	La verdure	Encombrement Largeur des voies
	Z'mala-Route de Tazoult	4-5	45min	1h	1h	Z'mala 742 CHU El-ansar	Encombrement Entrée CHU Arrêts des transports intra-urbains

Source : Auteur, d'après l'enquête de terrain

CONCLUSION DU CHAPITRE

L'éclatement de la ville de Batna et son étalement urbain ont entraîné l'accroissement des distances entre le centre-ville, où se concentrent les activités et les emplois, et les périphéries dans lesquelles se localisent les quartiers informels pourtant les plus denses. La politique de transport et l'offre de transports publics n'ont pas évolué à la mesure de la demande et des besoins en mobilité. Il en résulte de grandes disparités d'accès au transport au détriment des populations des quartiers informels.

Or, le manque de services de transport dans les quartiers informels n'est pas suffisamment pris en compte par les planificateurs des transports en commun, ni par les études visant le désengorgement de la ville par le biais du tramway. L'extension du réseau du transport s'est limitée aux espaces planifiés et aux grandes artères urbaines ceinturant les quartiers informels, les dessertes dans les parties reculées et à l'intérieur de ces quartiers sont restées absentes. L'accessibilité des transports collectifs a été ainsi lourdement impactée par les difficultés d'accès des bus dans de nombreux endroits des quartiers informels, qui demeurent de ce fait non desservis.

La recherche a montré que les disparités spatiales de l'offre en transports en commun sont particulièrement discriminantes socialement. Les services susceptibles de répondre à la demande des habitants sont très inégalement répartis et restent essentiellement le privilège des quartiers planifiés au détriment des quartiers informels. Qu'il s'agisse de besoin d'accès au travail ou à l'école ou ceux plus diversifiés, liés à la vie sociale ou aux achats, l'accès aux transports collectifs est soit inexistant, soit insuffisant pour les habitants des quartiers informels. Ces profondes disparités de l'accessibilité au réseau de transports nuisent considérablement à la qualité de vie de ces habitants et augmentent leur sentiment d'infériorité et d'insécurité, en particulier pour les femmes.

Les difficultés vécues par les populations défavorisées à Batna en raison des disparités d'accès aux transports convergent avec les résultats des études réalisées sur les populations des zones périphériques informelles à Oran et dans d'autres grandes villes africaines, qui soulignent les difficultés d'accès aux services essentiels comme dans les recherches de Olivera, Plat, Pochet, 2005a ; Olivera *et al*., 2005b ; Rebouha, 2010 ; Rebouha, Pochet, 2009, 2011.

Les témoignages collectés par notre enquête montrent que les quartiers informels tendent à devenir des véritables zones d'exclusion sociale. Au moment où des quartiers planifiés du centre deviennent de plus en plus attractifs, libres d'accès, mixtes, accessibles parfois même la

nuit aux femmes, les difficultés de mobilité dans les quartiers informels à Batna rendent ces espaces hostiles et dangereux pour les femmes en particulier, augmentant de fait le risque de maintenir leur caractère "sexué". Une répartition plus équilibrée des infrastructures, des équipements et des services dans les quartiers périphériques informels pour qu'ils soient plus autonomes par rapport au centre est susceptible de valoriser l'image des quartiers informels et de favoriser leur qualité de vie.

Cependant, les nouvelles tentatives de désenclavement des quartiers informels tels que le quartier Ouled Bechina par le bais d'implantation d'équipements structurants se sont révélées inefficaces car elles n'ont pas pris en considération les problèmes d'accès aux quartiers des personnes travaillant au sein de ces équipements et de ces services publics.

Les résultats de cette recherche confirment l'hypothèse selon laquelle les inégalités d'accessibilité favorisent l'exclusion sociale dans des villes en voie de développement, confirmant les travaux menés dans les métropoles du nord confirmant les recherches de Garrett, Taylor, 1999 ; Lucas, 2012. La cohésion sociale à Batna dépend étroitement des chances pour tous ses habitants d'accéder aux ressources de la ville. L'accès de tous aux biens et aux aménités de la ville fait du droit aux transports une condition d'égalité des chances pour chacun. Pour permettre une distribution équitable des ressources et des opportunités d'accès à la ville, les politiques urbaines doivent de ce fait être fondées sur des décisions de transports plus équitables.

CHAPITRE 8 : DISPARITES D'ACCES A L'EDUCATION ET SEGREGATION SCOLAIRE

INTRODUCTION DU CHAPITRE

Au XXIe siècle, l'école est confrontée à des inégalités sociales et culturelles, malgré les efforts déployés en faveur de l'égalité. Des études internationales [199] révèlent des corrélations plus profondes révélatrices des dysfonctionnements[200] de l'école.

Dans le système éducatif, on peut classer les individus par rapport à la dernière classe fréquentée : les analphabètes, ceux du primaire, du secondaire et du supérieur. D'autres arrêtent très tôt leur cursus scolaire ; on parle d'abandon, de déscolarisation et de déperdition scolaire qui peuvent être dus aux résultats des élèves, aux problèmes financiers de leur familles (pauvreté) ou aux disparités d'accès aux établissements scolaires. Ce phénomène complexe et multifactoriel a un impact sur le parcours scolaire d'un enfant ou d'un jeune qui quitte l'école avant d'obtenir un diplôme ou une qualification qui contribuera à son insertion socio-économique.

Le secteur de l'Éducation Nationale en Algérie compte 21,39% de la population totale. Près de 700 000 fonctionnaires, 25 859 établissements scolaires dont : 18 459 écoles primaires, 5 253 collèges et 2 147 lycées[201]. Le nombre d'élèves dans les différents cycles d'enseignement augmente généralement d'une année à l'autre. Selon le Ministère de l'Éducation Nationale, pour l'année scolaire 2019/2020, le nombre d'élèves inscrits tous cycles confondus a atteint 9 561 350 élèves, contre 9 211 640 élèves au cours de l'année scolaire 2018/2019, soit une augmentation de 3,8% (349 710 étudiants). Le taux de féminisation était de 49%, soit 4 718 548 filles. Les élèves du primaire (y compris les élèves inscrits au préparatoire) représentent 54% du corps étudiant total. Le reste étant répartie entre les cycles moyen et secondaire. Le nombre total d'enseignants en 2016/20177 était de 473 166, soit une hausse de 1,2 % par rapport à 478 985 en 2018/2019.

Mohamed Benahme[202] a souligné que l'égalité ne se limite pas à l'accès à l'éducation mais comprend l'accès à une éducation de qualité, outre l'obligation légale imposée par l'État et la famille d'envoyer leurs enfants à l'école. Malika Boulenouar a ajouté que cette réalisation doit être complétée par une augmentation du niveau et de la qualité, ce qui est également bénéfique pour tous les enfants d'âge scolaire, notant que l'Algérie avait déjà atteint son objectif de scolarisation de tous les enfants et a maintenu ce rythme.

[199]Education et formations : « Comparaisons internationales », n° 78 (novembre 2008) ; « Mesurer les inégalités sociales de scolarisation : méthodes et résultats. Projections à l'horizon 2015 », n° 74 (avril 2007) ; « L'école réduit-elle les inégalités sociales ? », n° 66 (juillet 2003). Regards sur l'éducation2009: les indicateurs de l'OCDE.

[200]Hanushek E. A., Wößmann L. (2006): "Does educational tracking effect performance and inequality? Differences-in-differences evidence across countries", Economic Journal 116, pp. 63-76.

[201] Samir Azzoug

[202] Directrice du laboratoire Droit de l'Enfant (LADREN) de la faculté de droit et des sciences politiques de l'université Oran 2

Le décrochage scolaire est un défi majeur pour le système éducatif national en Algérie. La déperdition scolaire est un mal qui touche tout le monde, Batna ne fait pas exception. La recherche sur la ségrégation scolaire à Batna est motivée par des observations, un questionnement et des hypothèses. L'objectif de ce chapitre est d'analyser le degré de disparités spatiales d'accès à l'éducation dans les trois paliers primaire, moyen et secondaire, et ce dans la ville de Batna et leur impact sur le degré de ségrégation scolaire. Ainsi que les processus qui ont abouti aux séparations scolaires entre les quartiers de la ville d'un point de vue spatial. Dans le cadre de cette étude, la question qui se pose est de savoir si la ségrégation scolaire reflète la ségrégation urbaine ou si elle est endogène aux systèmes scolaires.

1. SYSTEME EDUCATIF EN ALGERIE

Après l'indépendance, l'Algérie a été confrontée à une importante pénurie d'enseignants aggravée par des taux de natalité les plus élevés au monde[203]. En réponse à cette situation, les autorités ont adopté un système de recrutement de "moniteurs"[204] avec des exigences limitées. Les cours étaient répartis sur des professeurs nationaux et étrangers recrutés sous contrat, particulièrement des enseignants d'arabe : égyptiens, syriens, irakiens et parfois libanais, ainsi que des enseignants français qui rentre dans un accord signé entre l'Algérie et la France.

Dans les années 1970, le gouvernement a révoqué les écoles privées et a placé toutes les écoles sous le contrôle de l'Etat. L'école est devenue obligatoire pour tous les enfants de 6 à 15 ans et gratuite de la première année primaire à l'université. Selon Bekkoche (2000), au cours de la même période, il y a eu la création du ministère de l'Éducation supérieure, et du ministère du primaire, moyen et secondaire, qui fonctionnaient chacun de manière autonome. Le règlement n° 76-35 du 16 avril 1976 (De Educación, 2010), premier texte réglementaire en la matière, fixant la mission, les finalités et les objectifs du système éducatif.



Figure 51: École arabe à Alger pendant la colonisation française (1889)

Depuis 1962, l'évolution du système éducatif algérien est passée par plusieurs périodes, allant des politiques de restauration du système colonial, aux réformes d'affirmation de l'indépendance et d'établissement du pouvoir de l'État. « *Le but primordial et la nouvelle politique du pays était d'éradiquer en premier lieu l'analphabétisme qu'avait semé le colonialiste et qui touchait 85% de la population âgée de plus de 15 ans* »[205].

L'Algérie, a réussi, à généraliser l'accès à l'éducation en un temps limité. La Banque mondiale a annoncé que le taux brut de scolarisation dans le primaire est passé de 94 % à la fin des années 1980 à plus de 113 % en 2010. Pour les mêmes années, le taux brut de scolarisation

[203] https://www.algerie360.com/ecole-privee-pourquoi-cet-engouement/ consulté le 20/08/2022
[204] (Aissa Kadri, Ahmed Ghouati, 2006)
[205] (Benyahia, 2004) dans (Arour, 2021)

dans l'enseignement secondaire est passé de 30% à 95%. Ces taux de scolarisation ont considérablement augmenté et se rapprochent des niveaux des pays développés.

Par la suite, ces chiffres ont augmenté substantiellement et régulièrement, sauf pour la période de 1992 à 1995, où l'Algérie s'est retrouvée dans une situation financière très délicate (Nekkal, 2017). *« Cette progression a été accompagnée par le développement d'un vaste réseau universitaire composé de 60 établissements d'enseignement supérieur dont 27 universités implantées dans 41 wilayas en 2001 »* (Berrouche & Berkane, 2015). Les inscriptions sont passées de 820 079 en 2001 à 1 250 000 en 2012 (Nekkal, 2017). L'augmentation de la scolarisation est due, d'une part, à une population jeune croissante et, d'autre part, à une augmentation significative du taux brut de scolarisation[206].

Le système éducatif algérien se compose de plusieurs niveaux : enseignement préparatoire, fondamental (primaire, et moyen), secondaire, professionnel et enfin supérieur. Dans notre étude nous allons nous focaliser sur les 3 paliers préparatoire, fondamentale (primaire-moyen) et secondaire.

L'ENSEIGNEMENT PREPARATOIRE

Depuis l'indépendance, le préscolaire s'est diluée entre les crèches et dans les écoles primaires. *« Les jardins d'enfants et le secteur de l'éducation nationale comptaient 289 classes de la petite section durant l'année (1981-1982). De 1989 à 1990, le secteur de l'éducation nationale comptait 546 classes d'enseignement préparatoire. Ce nombre est passé à 1 159 en 1995-1996, 1 269 classes en (1999-2000) et 2 667 en (2004-2005). Durant l'année 2008 et avec la loi 08-04, ce chiffre a été multiplié par 08 en enregistrant 18 068 classes au profit de l'enseignement préparatoire, dont 433 000 élèves, outre ceux issus des écoles privées »*[207]. En effet, le taux des enfants scolarisés de 5 ans qui y sont scolarisés a atteint 67.8% en 2014, alors qu'elle était de 10.8% en 2005[208].

L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE ET MOYEN

L'enseignement fondamental est la période de scolarisation obligatoire de 9 ans [209]. 5 ans assurées par l'école primaire, et 4 ans par le collège d'enseignement moyen. L'achèvement de l'enseignement primaire se fait à travers un examen final ouvrant droit à la délivrance d'une attestation de succès[210]. Selon le rapport sur la mise en œuvre du plan d'action pour la gouvernance

[206] https://www.algeriepart.com/enquete-systeme-educatif-comment-lalgerie-a-privilegie-la-quantite-au-detriment-de-la-qualite consulté le 20/08/2022
[207] Education préparatoire et préscolaire : A l'école de l'éveil, El moudjahid, publié le 17/10/2011.
[208] Ministère de l'enseignement
[209] La loi no 08-04 du 23 janvier 2008 (Article 46).
[210] La loi no 08-04 du 23 janvier 2008 (Articles 47,48 et 49).

de novembre 2008, le nombre d'inscriptions dans l'enseignement primaire pour la période (2007-2008) était de 3 931 874 ; avec 18 740[211] écoles primaires.

A la fin des études secondaires et la réussite à l'examen final l'élève obtient le « brevet d'enseignement moyen », et il est admis automatiquement à la 1ère année secondaire général et technologique. Les élèves non admis sont orientés soit la formation professionnelle ou à la vie active, s'ils ont plus de 16 ans[212]. En 2008, le nombre d'élèves inscrits dans l'enseignement secondaire était estimé à 2 595 748 dans 4 272 collèges [213].

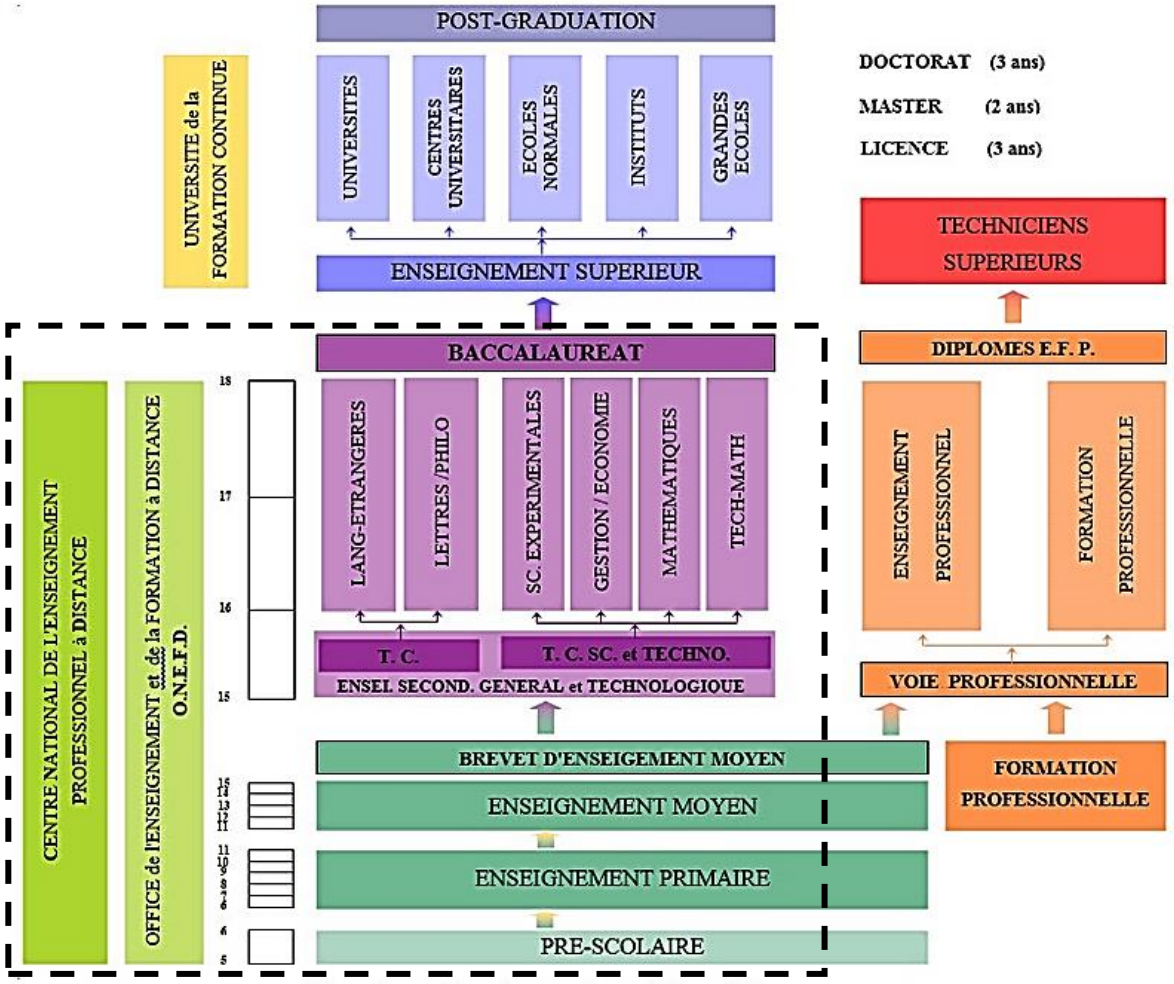


Figure 52: Structure du système éducatif algérien

Source : Ministère de l'éducation2022

L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

L'enseignement secondaire est d'une durée de trois ans et est assuré dans des lycées, et il est général ou technologique. L'enseignement secondaire se termine par le baccalauréat[214] et

[211] Données Mondiales de l'éducation 2010-2011 [archive], UNESCO, version révisée mai 2012.
[212] La loi nº 08-04 du 23 janvier 2008 (Articles 50,51 et 52)
[213] Données Mondiales de l'éducation 2010-2011 [archive],*UNESCO*, version révisée mai 2012.
[214]La loi nº 08-04 du 23 janvier 2008 (Articles 53,54,55 et 56)

par le baccalauréat de technicien pour les filières de l'enseignement technique (électronique, chimie, fabrication mécanique, etc.)[215], préparant les élèves à poursuivre les études supérieures[216]. Le taux d'encadrement au secondaire était de 141 200 en 2010-2011, contre 59 964 en 2003-2004[217]. Le baccalauréat donne automatiquement le droit à une place à l'université.

2. LE DECROCHAGE ET LA DEPERDITION SCOLAIRE EN ALGERIE

L'Algérie a déployé beaucoup d'efforts au fil des années pour garantir le droit à une éducation, l'obligation de la scolarisation et la gratuité de l'enseignement (Benharkat, 2003). Un taux de scolarisation élevé et une croissance rapide des effectifs dans les différents cycles d'enseignement caractérisent le système d'enseignement en Algérie, ce qui signifie un allongement de la durée de scolarisation (ONS, 2003). Ceci n'empêche la non- scolarisation d'une partie des filles et des garçons et la déperdition de ceux qui sont scolarisés en raison de la persistance du phénomène de redoublement, notamment au cycle Moyen.

Le taux de déperdition scolaire en Algérie est le plus faible de la région Moyen-Orient et Afrique du Nord (MENA) *« Près de 500 000 enfants âgés de 6 à 16 ans ne sont pas à l'école en Algérie, mais ce chiffre représente le plus faible taux par rapport à ceux enregistrés dans les pays de la région MENA »*, a déclaré Thomas Davin[218].Selon une enquête conjointe du ministère de l'Éducation nationale et de l'UNICEF, en Algérie, 497 000 enfants âgés de 6 à 16 ans ne sont pas scolarisés dans le primaire et le secondaire, soit 4,5% du nombre total d'enfants d'âge légal de scolarisation. *« Cette déperdition concerne principalement les enfants âgés de 11 à 15 ans, majoritairement de sexe masculin et issus des couches sociales les plus défavorisées. De même, le responsable de l'Unicef a expliqué que moins de 17% des enfants de 3 à 5 ans ont accès au préscolaire, ce qui reste, selon lui, un taux faible »* l'UNICEF [219].

Malgré le fait que la déperdition est un phénomène qui se produit à des degrés différents dans toutes les wilayas du pays, "les régions rurales sont les plus touchées (66%)" en raison du manque de moyens pédagogiques, humains et matériels d'une part et de l'éloignement des structures éducatives d'autre part ; notamment pour les filles qui ont été confrontées aux affres

[215] Données Mondiales de l'éducation 2010-2011 [archive], *UNESCO*, version révisée mai 2012
[216] La loi nº 08-04 du 23 janvier 2008 (Article 53)
[217] Rentrée scolaire 2012-2013 : Recrutement de milliers d'enseignants diplômés [archive], *Algérie 360*, publié le 08/05/2012
[218] Représentant de l'Unicef en Algérie, dans un entretien accordé à l'APS
[219] Rapport principal « Enquête nationale à indicateurs multiples », Décembre 2008. https://mics-surveys-prod.s3.amazonaws.com/MICS3/Middle%20East%20and%20North%20Africa/Algeria/2006/Final/Algeria%202006%20MICS_French.pdf

des traditions qui font qu'elles doivent quitter les bancs de l'école pour aider dans les tâches ménagères.

3. L'ECHEC SCOLAIRE, INEGALITES SCOLAIRES DES SUJETS PEU ABORDES EN ALGERIE

Le phénomène de déperdition scolaire en Algérie est des plus inquiétants. Les chiffres des échecs scolaires sont déplorables, les déperditions sont importantes, entraînant une faible estime de soi pour les enfants et des dysfonctionnements dans les établissements d'enseignement. Le syndicat indépendant SNAPEST a révélé que les résultats du premier trimestre de l'année scolaire 2011-2012 ont été désastreux. 80% des élèves de la première année secondaire n'ont pas obtenu la moyenne des notes aux examens dans les 850 lycées répartis dans les wilayas[220].

D'après le Rapport principal « Enquête nationale à indicateurs multiples », du Décembre 2008, C'est à partir de la 6eme AF[221] que les taux de redoublement augmentent de manière démesurée. A la 9e AF, le 1/3 de chaque classe est constituée de répétitifs. Aussi, on note que le 1/3 des élèves accédant à la 1ère année de l'enseignement fondamental vont abandonner leurs études avant d'atteindre la 9e AF. Néanmoins, seuls 67 % des élèves de 1ère année arrivent à la 9e année, dont 21 % ne redoublent jamais et 46 % redoublent une ou plusieurs fois dans le cursus. Le rapport précise que 64% des élèves entrant en 1ère AF effectueront un parcours scolaire plus ou moins complet dans l'école fondamentale et sortiront sans avoir le diplôme du BEM, près de 8% obtiendront le diplôme sans avoir jamais redoublé et 28% après avoir refait l'année une ou plusieurs fois.

En Algérie, la plupart des études ont soulevé des questions liées à l'amélioration de la qualité de l'enseignement, à l'efficacité du système éducatif, à l'adoption de nouveaux programmes et à l'adhésion des enseignants à ces innovations (Arour, 2021 ; Benharkat, 2003 ; Mahdjoub, 2022). Peu était les recherches portant sur les inégalités scolaires.

L'échec scolaire est abordé du point de vue social, un sujet qui est beaucoup abordé dans les médias, notamment sur Internet. Un article sur Algérie 360, "Éducation nationale : les causes de l'échec scolaire", a exploré les raisons de l'échec à travers une variété de facteurs sociaux, notamment les compétences des enfants, le refus de l'apprentissage, la passivité à l'école, ou encore le handicap socioculturel. Selon D. Nawel[222], l'échec scolaire toucherait plus

[220] https://www.algerie360.com/lechec-scolaire-en-algerie-la-faute-a-qui/ consulté le 10-11-2023
[221] Année Fondamentale
[222] https://www.algerie360.com/lechec-scolaire-en-algerie-la-faute-a-qui/ consulté le 10-11-2023

significativement les catégories socialement défavorisées. Elle énumère les facteurs liés au système scolaire :

> *« En effet, le système scolaire algérien joue un rôle dans la constitution de l'échec, ceci est inéluctable. On propose une pédagogie identique, un enseignement plutôt normatif (programme, évaluation, examen…) à des enfants qui sont tous différents et qui n'ont pas le même niveau de maturation physique, intellectuelle, psychologique, et affectif ».*

Amel Blidi s'exprime dans un article « L'échec scolaire : un phénomène inquiétant » paru dans « El Watan » le 29 juin 2022, où elle affirme que « les choix pour les enfants exclus de l'école (après 4 ans en moyenne) paraissent minces. Ils peuvent choisir la formation professionnelle, l'enseignement à distance, les écoles privées ou la rue. Ces adolescents se retrouvent seuls, parfois sous psychotropes et drogues, déplore Ali Benzina[223].

Echec scolaire et violence à l'école sont étroitement liés et ne peuvent faire l'objet d'étude séparée. Dans un article apparu le 9 septembre 2022, Hakem Bachir [224], écrit :

> *« Aujourd'hui annuellement, les chiffres annoncés par les responsables donnent plus de 40 000 cas de violence enregistrés dans le milieu scolaire et plus de 260 000 cas entre 2000 et 2014 ; ces chiffres donnent froid au dos mais elles sont loin de la réalité car c'est des cas déclarés alors que plus 50% de cas de violence ne sont pas enregistrés sans parler des cas de violence dans les stades ou aux alentours des établissements ou tout simplement dans la rue où les protagonistes sont des élèves ».*

Force est de constater que les enfants n'ont pas les mêmes chances de réussite dans ces conditions, promouvant l'éducation comme partie intégrante de la protection sociale (Hammouda & Benhaddad, 2016). Malgré la Constitution algérienne et la loi d'orientation sur l'éducation nationale rendant l'enseignement obligatoire jusqu'à 16 ans, l'exclusion hors du système éducatif (analphabètes, moins de 16 ans, ou en dessous de la moyenne de la quatrième année) touche plus de 30 % des enfants âgés de 15 à 29 ans[225].

Les déséquilibres de répartition de la population à Batna se manifeste à travers la sur- densification des quartiers informels (Bouakal, Kechida, Parc à Fourrage et Route de Tazoult), ces secteurs surpeuplés représentent des valeurs supérieures à la moyenne de la ville. Cette situation explique l'ampleur du problème et les difficultés de répondre aux besoins, et rend encore plus délicat l'intervention et la réorganisation en cas de déséquilibre dans la répartition des infrastructures.

[223] Président de l'Association nationale des parents d'élèves
[224] Professeur de mathématiques au lycée Colonel Lotfi d'Oran
[225]Selon les résultats de l'enquête Jeunesse SAHWA 2015

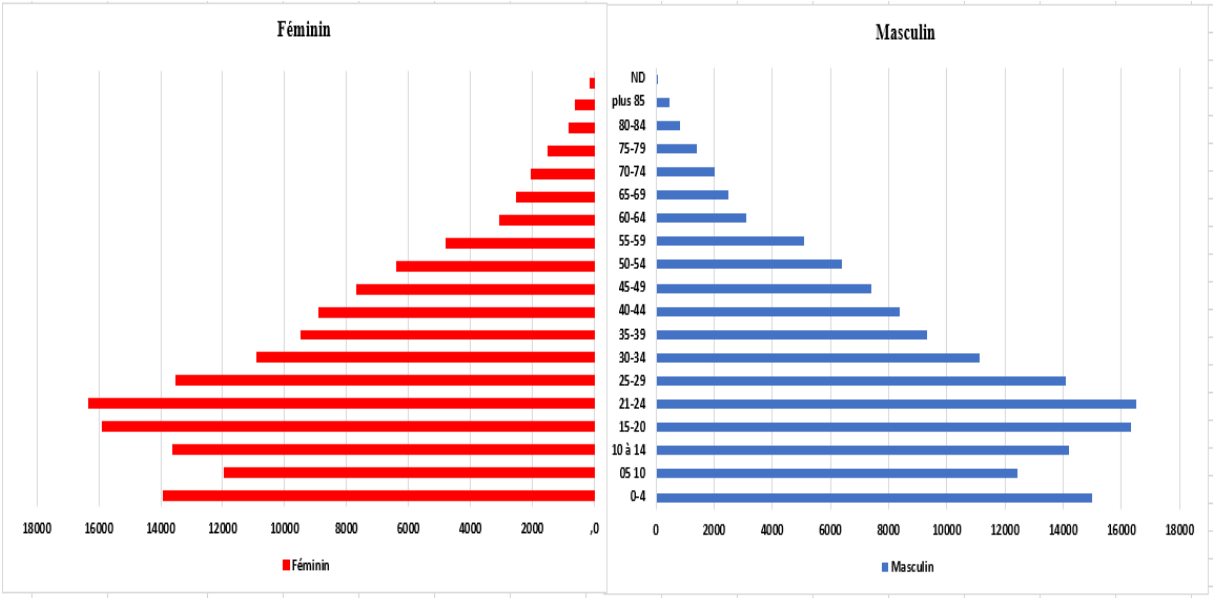


Figure 53: Population de la ville par sexe et âge
Source : Wilaya de Batna — Population résidente par âge et par sexe. Consulté le 11-0-2022

La population des quartiers informels est passée de 178893 habitants en 2004 à 248481 habitants en 2014[226]. Les augmentations les plus importantes ont été à Bouakal avec 64 503 habitants et à Kechida avec 35 464 habitants. Cependant, ces quartiers comptent un nombre plus important d'enfants d'âge scolaire que les quartiers planifiés. 59,78 % de la population totale est une population à scolarisée âgée de 0 à 24 ans, 27,91 % de la population est âgée entre10 et 20 ans, et 36,81% est une population en âge de travail entre 25-74 ans, comme il est présenté dans la figure 54.

Tableau 21: Nombre des enfants non scolarisés pour l'année 2008

Enfants non scolarisés	**Filles**	**Garçon**	**Total**	
			Nbre	**%**
D1 : Enfants âgés de 5 ans (préparatoire)	33.2	33.6	261916	33.4
D2 : Enfants âgés de 6-10 ans (primaire)	3.7	2.4	101304	3.0
D3 : Enfants âgés de 11-14 ans (moyen)	7.6	55	151879	6.5
Total enfants non scolarisés	**8.6**	**7.3**	**515100**	**7.9**
Enfants courant un risque de déscolarisation	**Filles**	**Garçon**	**Total**	
			Nbre	**%**
D4 : Enfants scolarisés au primaire	1.6	3.6	94271	2.6
D5 : Enfants scolarisés au moyen	8.8	21.3	408172	15.3
Total enfants à risque de déscolarisation	**4.6**	**11.1**	**502443**	**8**

Source **:** *Ministère de l'Education*

L'analyse démographique est la base de toute planification, elle nous donne la possibilité de considérer les besoins sociaux de la population. Cependant la situation géographique des établissements scolaires d'après les normes internationales[227], est primordiale afin d'assurer une distribution équilibrée dans le tissu urbain. L'implantation des écoles, CEM et lycées doit prendre en compte le temps de marche des élèves, elle ne doit pas être loin des quartiers qu'elle est appelée à desservir.

[226] Auteur à partir du Recensement 2008.
[227] https://www.doc-developpement-durable.org/file/Projets-informatiques/construction-ecole/normes_constructions_scolaire.pdf consulté le 10-11-2023

Elle doit être en convenance avec la carte scolaire. De ce fait, les distances sur lesquelles on a basé notre étude sont les suivantes :

Tableau 22: **Norme de distance minimale entre école et habitation**

Palier	Bonne	Moyenne	Mauvaise
Préscolaire	200 m	300 m	500 m
1er cycle (primaire)	300 m	500 m	700 m
2e cycle (moyen)	500 m	700 m	900 m
Cycle secondaire	900 m	1100 m	13000 m

Source : Normes internationale

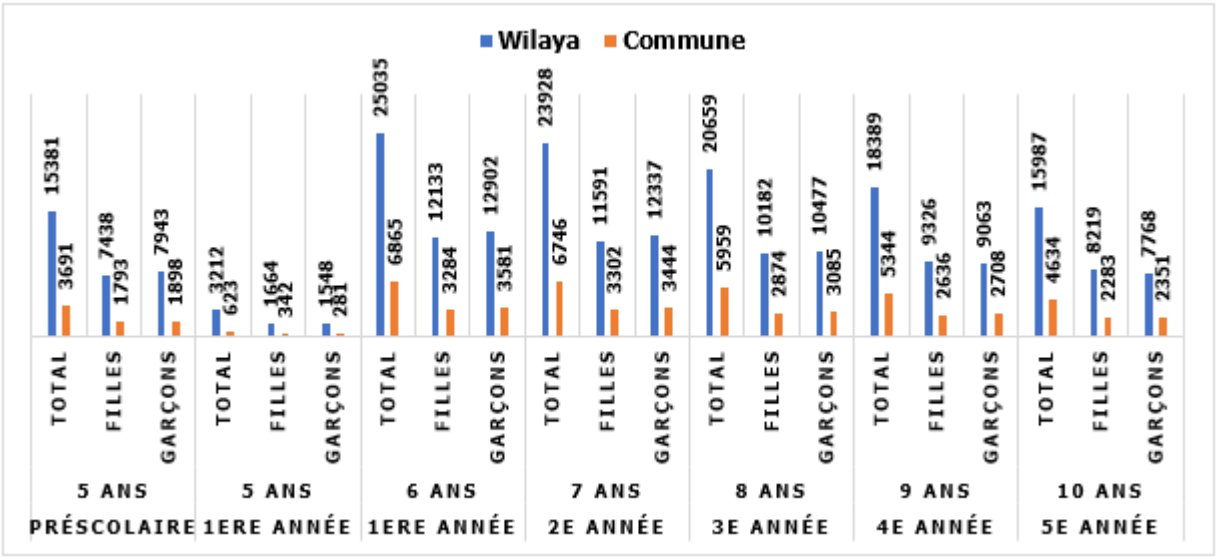


Figure 54 : Total des élèves scolarisés au primaire par sexe et âge 2015-2016
Source *: A partir des statistiques de l'académie de Batna*

Le préscolaire à Batna est passé de 4% en 2013 à 84% en 2017. En 2017, le taux brut de scolarisation des écoles primaires était de 118,74% et celui des écoles secondaires de 99,86%[228]. Il convient de reconnaître pourtant que le taux de scolarisation a fortement progressé ces dernières années : la scolarisation rendue obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans a permis d'atteindre un taux encourageant de 97,3% en 2012/2013. Ainsi, le nombre d'inscrits en 2014 était de 35 327 et en 2015 était de 37205. L'augmentation de la scolarisation est due d'une part à la croissance de la population jeune et d'autre part à une augmentation significative du taux brut de scolarisation. L'augmentation des effectifs est d'autant plus prononcée que les gens se déplacent vers le haut de la pyramide du système éducatif.

[228]Données de l'académie.

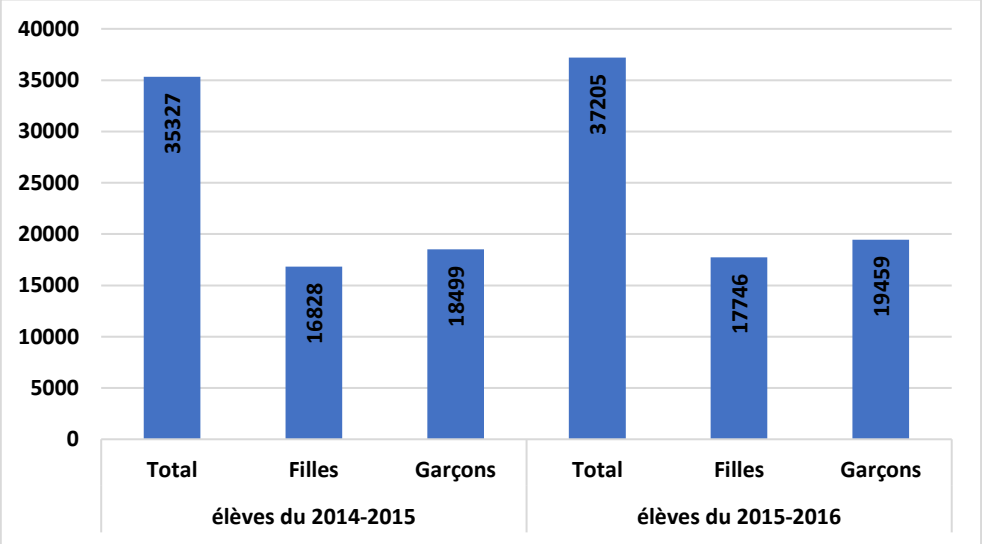


Figure 55: Croissance des élèves dans le secteur éducatif par sexe au primaire
Source : Données de l'Académie de Batna

4. DISPARITES SPATIALES DE L'OFFRE D'EDUCATION A BATNA

L'éducation est l'un des aspects cruciaux de la vie d'un individu, contribuant au bien-être économique et social. L'absence d'accès adéquat aux services éducatifs pour les enfants peut affecter leur bien-être général. En outre, une offre inadéquate d'opportunités éducatives peut renforcer les inégalités sociales. Cette recherche développe un cadre conceptuel pour mesurer l'accessibilité des services éducatifs à l'aide d'un vaste ensemble de données au niveau des 14 quartiers.

Tableau 23 : Le manque en nombre de classe

Quartiers	Nbre de population	Population scolarisée	Nbre de classe Existant	Nbre de classe 25elèves/classe	Nbre de classe 30elève/classe	Nbre de classe 40elève/classe
Centre-ville	25810	2162,88	91	87	72	54
Bouzourane	22154	1856,51	75	74	62	46
Z'mala	45352	3800,50	31	152	127	95
Chouhada et Elboustene	20896	1751,08	94	70	58	44
Kechida	51586	4322,91	182	173	144	108
Parc à Fourrage	51586	4322,91	131	173	144	108
Tamechit, 1200 logts, 1272 logts	33137	2776,88	97	111	93	69
Bouakal	66749	5593,57	145	224	186	140
Route de Tazoult	20896	1751,08	52	70	58	44
Quartier universitaire	12456	1043,81	24	42	35	26
Zohor	12456	1043,81	34	42	35	26
Ennasr	45352	3800,50	82	152	127	95
Hai Moudjahidine	12456	1043,81	10	42	35	26
Elkarya	12456	1043,81	0	42	35	26

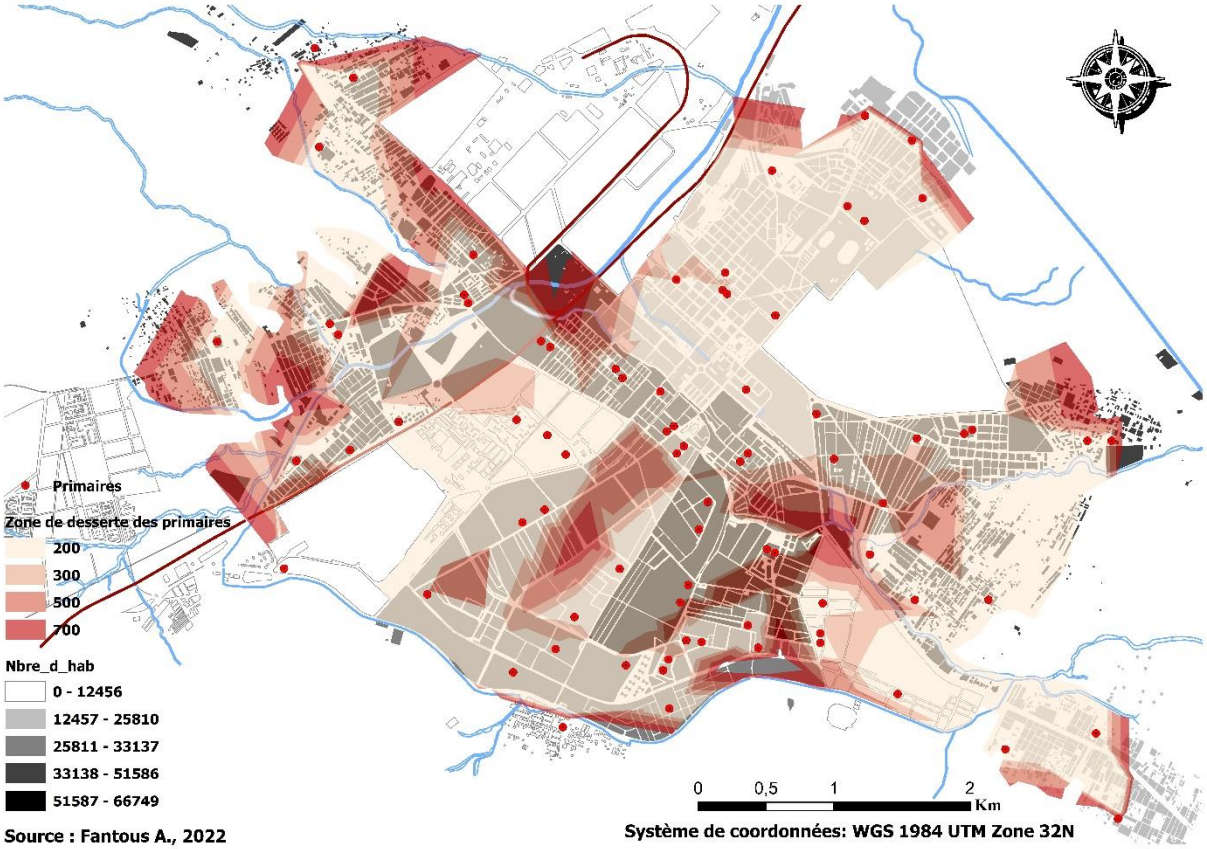
Source : Auteur

Si l'on considère que la population jeune en âge de scolarisation (primaire 8,38%, moyen 9,58% et secondaire 11,08%[229], une population âgée entre 5 et 20 ans), présente 38,99% de la population de la ville de Batna, et que les salles de classe ne soient pas occupées par plus de 30 élèves selon les objectifs du ministère de l'enseignement et de l'éducation, donc pour une population d'au moins 3000 habitants on doit construire une école fondamentale de 9 classes pour accueillir 360 élèves.

a).- Minimum TOC 20-25 élèves par salle de classe.
b).- Maximum TOC 30 élèves par classe, pour obtenir un ratio moyen d'élèves par enseignant entre 30 et 40.

La ville de Batna compte 86 écoles primaires, 34 CEM et 21 lycées. Accueillant 32708 au primaire, 25523 au CEM et 28976 au lycée[230].

Fiche 6 : Densité de population, distribution des établissements primaire et zone d'influence



Source : Auteur, 2022

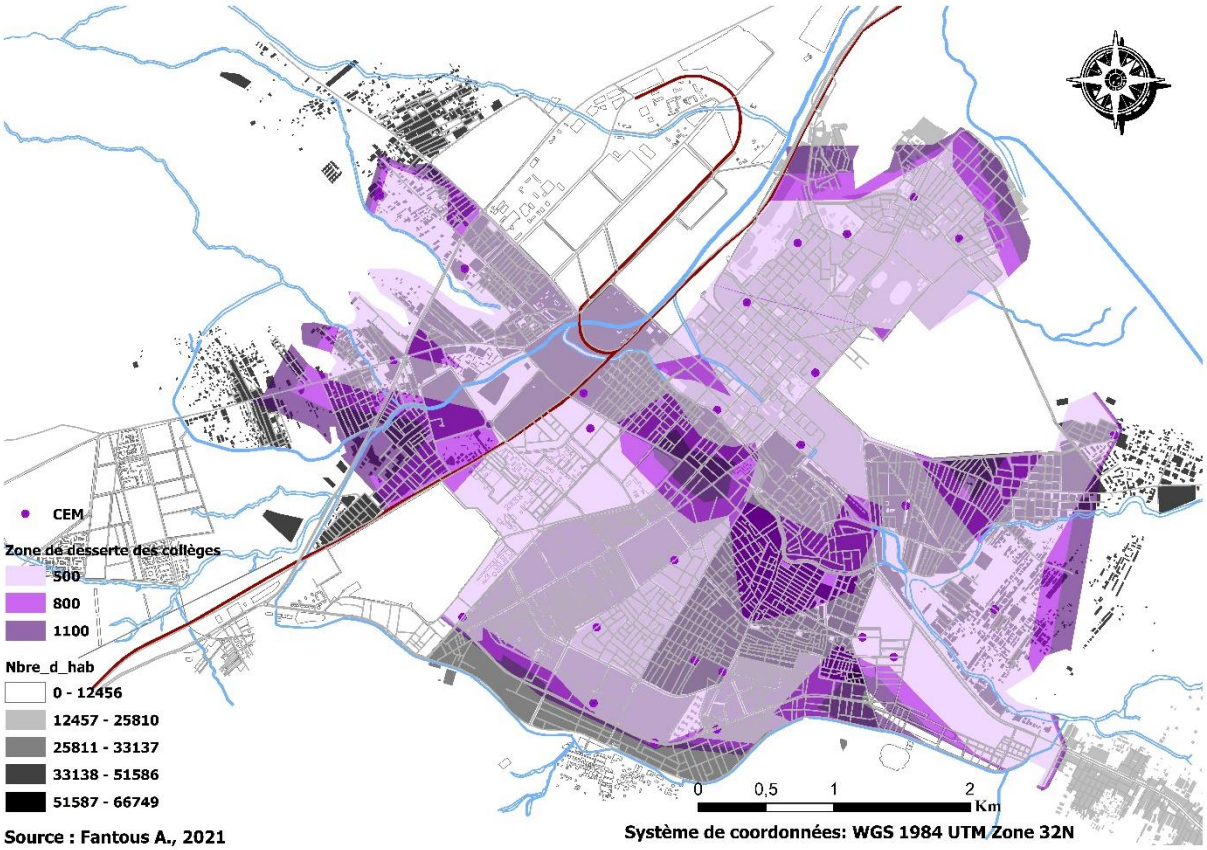
D'après la lecture de la fiche 6, les quartiers informels Bouakal, Z'mala, Parc à Fourrage, Kechida ainsi que le quartier Route de Tazoult, connaissent une mauvaise distribution des écoles primaires. La zone d'influence de celles-ci nous indique que les quartiers informels sont

[229] D'après les données de l'académie de Batna
[230] Académie 2015-2016.

mal desservis d'école et qu'il y a des zones d'habitat loin de plus de 700m de l'école, ce qui rend l'accessibilité difficile pour des enfants de 5 à 10 ans, et oblige les élèves de parcourir de longues distances, accompagnés de leur parent. La carte scolaire des écoles primaires a conduit à un déséquilibre d'accès à l'éducation entre quartiers planifié et quartier informels, qui abritent un plus grand nombre de population en âge de scolarisation.

Quant à la lecture de la fiche 7, les quartiers informels éprouvent une mauvaise distribution de collèges. La zone d'influence des Collèges explique clairement que ces zones sont loin des CEM de plus de 900m, ce qui rend l'accessibilité aux CEM difficile pour les enfants de 10 à 15 ans. La distribution des collèges révèle un déséquilibre d'accès à ceux-ci entre quartiers planifié et quartier informels, les zones intérieures des anciens quartiers informels (Z'mala, Bouakal et Parc Fourrage) et les extrémités des zones informelles nouvelles (Kechida et Route de Tazoult) sont mal desservies alors qu'ils accueillent un plus grand nombre de population.

Fiche 7: Densité de population, distribution des CEM et zone d'influence



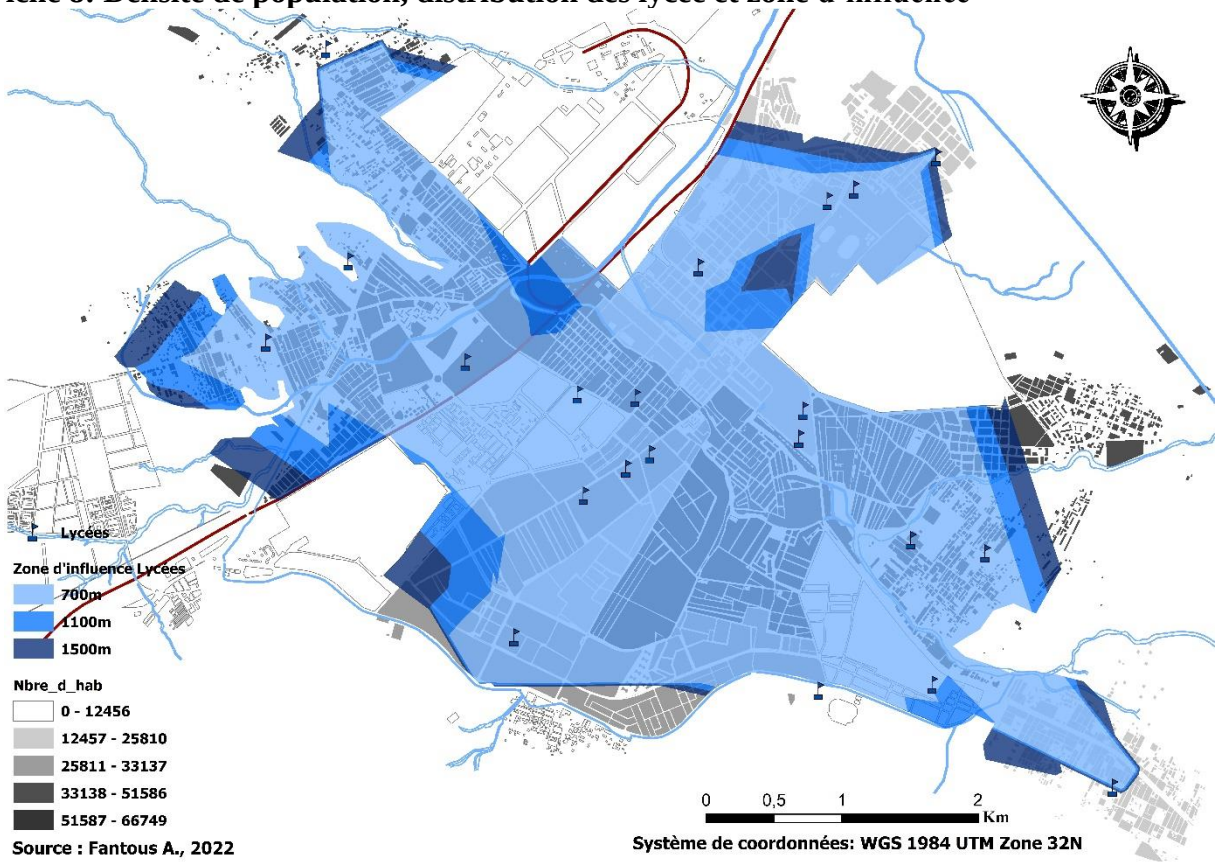
Source : Auteur, 2021

Quant à la fiche 8, elle montre une concentration des lycées dans les quartiers centraux planifié Chouhada, Cité Chikhi et quartiers universitaire (800logts). Cela rentre dans la politique d'aérer le centre-ville et de freiner la croissance informelle, mais qui à la fois a créé un déséquilibre et des disparités d'accès aux équipements scolaires secondaires. Les élèves des lycées se trouvent

confrontés à parcourir de longues distances quatre fois chaque jour, afin d'arriver à l'institution, ce qui est fatigant et peut influencer leur rendement.

> *« J'habite le quartier des 1020 logements, et je fais mes études au lycée 500. C'est ennuyeux de traverser le même parcours 4 fois chaque jour, et j'arrive en classe très fatigué, je ne peux même pas suivre les cours. Ça a influencé mes notes et mon père ne peux pas me conduire au lycée chaque jour en voiture, et je ne trouve pas de bus pour y arriver sans perdre d'énergie et du temps »*[231].

Fiche 8: Densité de population, distribution des lycée et zone d'influence



Source : Auteur, 2022

Les nouveaux quartiers informels souffrent encore d'une situation plus critique. Les zones d'ombre tel que Elkarya ne figure pas dans le programme d'installation d'établissement scolaire (primaire, moyen ou secondaire) et les habitants sont dépendant d'autres quartiers comme Tamechit et 1200 logements pour la scolarisation de leurs enfants. Cependant, avec l'existence de la grande voie RN3 il est très dangereux pour les enfants âgés de 5 à 15 ans de traverser l'autoroute pour aller à l'école ou au CEM. Les habitants qui ne peuvent pas accompagner leurs enfants se trouvent obliger de les garder à la maison et de les faire abandonner l'école avec le temps.

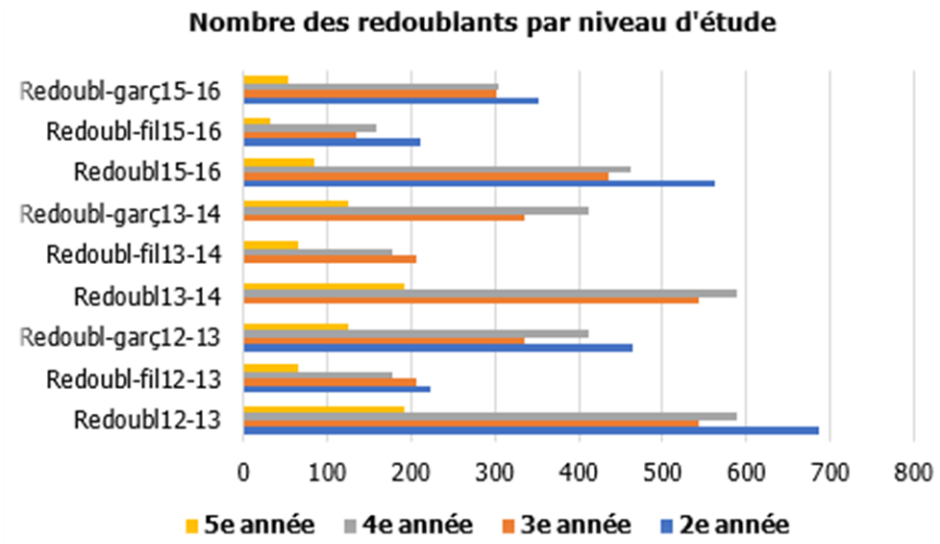
[231] Elève de 2e année secondaire.

5. SEGREGATION SCOLAIRE AU PRIMAIRE

5.1 L'ECHEC SCOLAIRE ET LE TAUX DE REDOUBLEMENT

Dans toutes les écoles que nous avons étudiées (84 école primaires), et à partir des résultats descriptifs des données de l'académie de la ville de Batna, nous avons constaté que la majorité des élèves au primaire ont un taux de redoublement faible entre 0 et 10. Notamment pour la 5e année avec un taux d'échec nul pour 40.3 % des élèves. Le taux d'échec pour les élèves au primaire varie selon l'année d'étude de 2012 à 2017. En effet, 73 et 74 écoles en 2e année, avaient un taux de redoublement entre 0 et 20 pour 2012-2013 et 2013-2014. Quant aux 2015-2016 et 2016-2017, 63 et 67 des écoles ont obtenu le même taux d'échec, le taux de passage des élèves a augmenté pour les deux dernières années. Cependant, 67 écoles primaires avaient un taux de redoublement entre 0 et 20 pour les années 2012-2013 et 2013-2014, tandis que le nombre d'écoles a diminué à 65 écoles en 2016-2017 et ce pour la 3e année.

Figure 56 : Nombre des redoublants selon le sexe, le niveau pour les années scolaires 2012-2013, 2013-2014 et 2015-2016



C'est vrai que le taux de redoublement a diminué de 2012 à 2017, mais il était toujours plus important dans les ETS[232] que dans les ETP[233], avec un taux de redoublement supérieur à 10 pour la 5e année, pour seulement 8 écoles au planifié et 29 écoles au spontané. En somme, les écoles des tissus spontanées ont un taux de redoublement plus élevé que les écoles des tissus planifiés, mais présentent un taux d'échec plus bas en 5e année pour les d'écoles des deux types de quartiers comme il est présenté dans la figure 58.

[232] Ecoles primaires recevant des élèves des tissus spontanés.
[233] Ecoles primaires recevant des élèves des tissus planifiés.

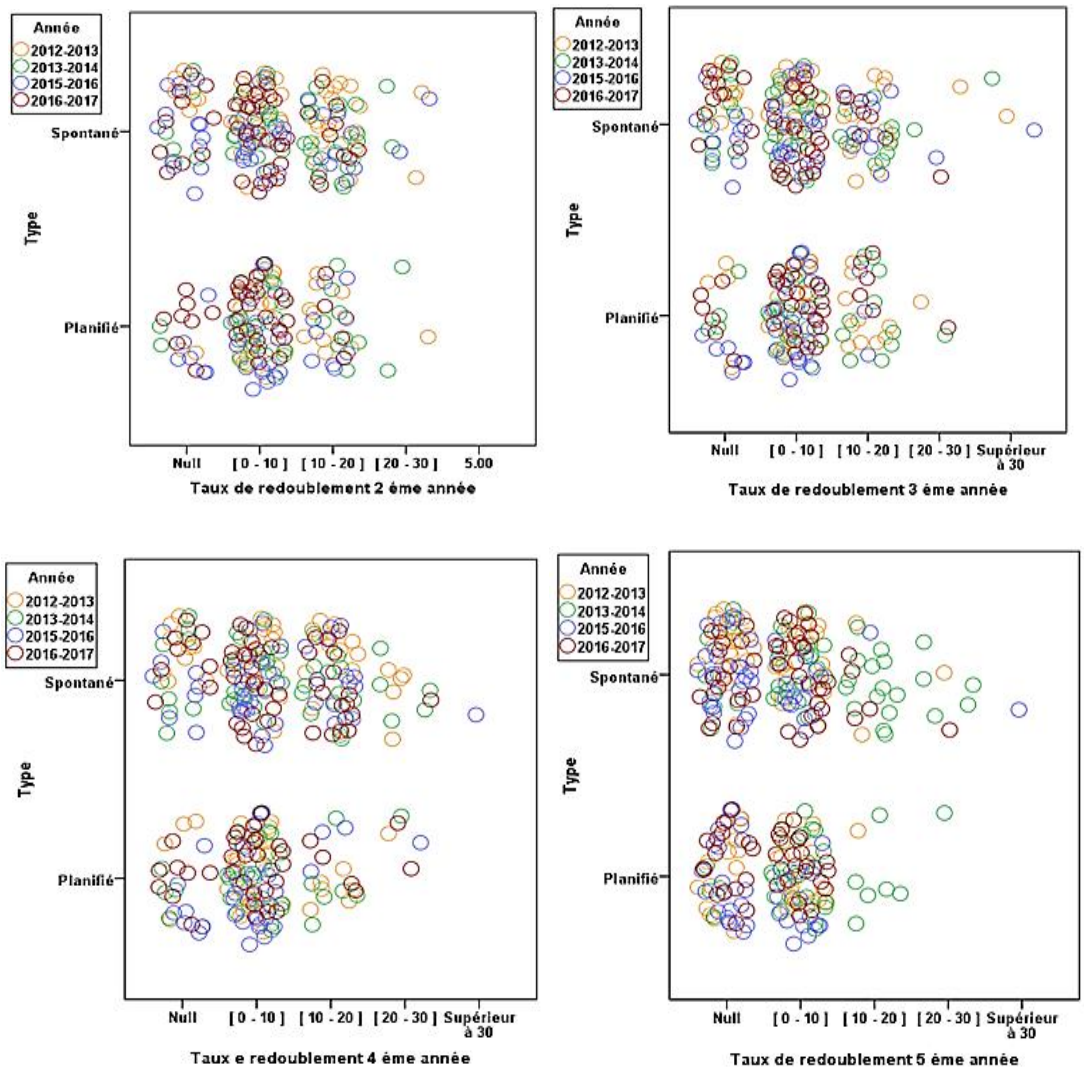


Figure 57 : Taux de redoublement au primaire (années- type)

5.2 TAUX D'ABANDON DANS LES ECOLES

La majorité des écoles présentent un taux d'abandon[234] nul. En effet, entre 11.8% et 25.3% du nombre total des écoles présentent un faible taux d'abandon. De 2012 à 2016, entre 3% à 3.6% des classes de 2e année, 3e année, 4e année et des classes de 5e année, ont connu un taux d'abandon supérieur à 10 mais qui a diminué dans l'année scolaire 2016 -2017 à 0.6% pour les

[234] Le taux d'abandon des élèves en 2éme année primaire : 6 écoles primaires avaient un taux d'abandon entre 0 et 20 dans les années 2012-2013et 2013-2014. Par contre dans l'année 2015-2016, ce nombre est augmenté jusqu'à 47 écoles, et dans l'année 2016 -2017 seulement 5 écoles ont ce taux d'abandon, le pourcentage d'abandon a diminué la dernière année. Pour la 3e année, 4 écoles primaires avaient un taux d'abandon entre 0 et 20 dans les années 2012-2013 et 2013-2014 qui a augmenté dans l'année 2015- 2016 (à 36 écoles) et il a encore diminué jusqu'à 8 écoles en 2016-2017, la 4e année primaire : 10 écoles primaires avaient un taux d'abandon entre 0 et 20 dans les années 2012-2013 et 2013-2014, ce nombre d'écoles a diminué jusqu'à 13 écoles en 2016-2017 (ce taux a augmenté beaucoup dans l'année 2015-2016 (41 écoles)).La 5e année primaire quant à elle, présente un nombre d'écoles avec un taux d'abandon entre 0 et 20 variant pour 20 et 24 écoles pour 2016-2017.

élèves de 5e année. En effet, le taux d'abandon dans les écoles a diminué en 2016-2017, mais il était plus élevé pour les écoles des quartiers spontané que pour les écoles des quartiers planifiées. Seulement 1% des classes des ETS ont un taux d'abandon supérieur à 10 pour le niveau de 5e année primaire alors qu'il est nul pour les ETP.

Le nombre d'écoles qui enregistrent un taux de réussite élevé a augmenté dans le tissu planifié, et ce dans tous les niveaux du primaire (2e (48%), 3e (56.8%), 4e (57.4%), et la 5e (61.5%)), tandis que dans les écoles spontanées, cela varie en fonction des années scolaires. Dès lors, le taux d'abandon dans les ETS est plus élevé que dans les ETP.

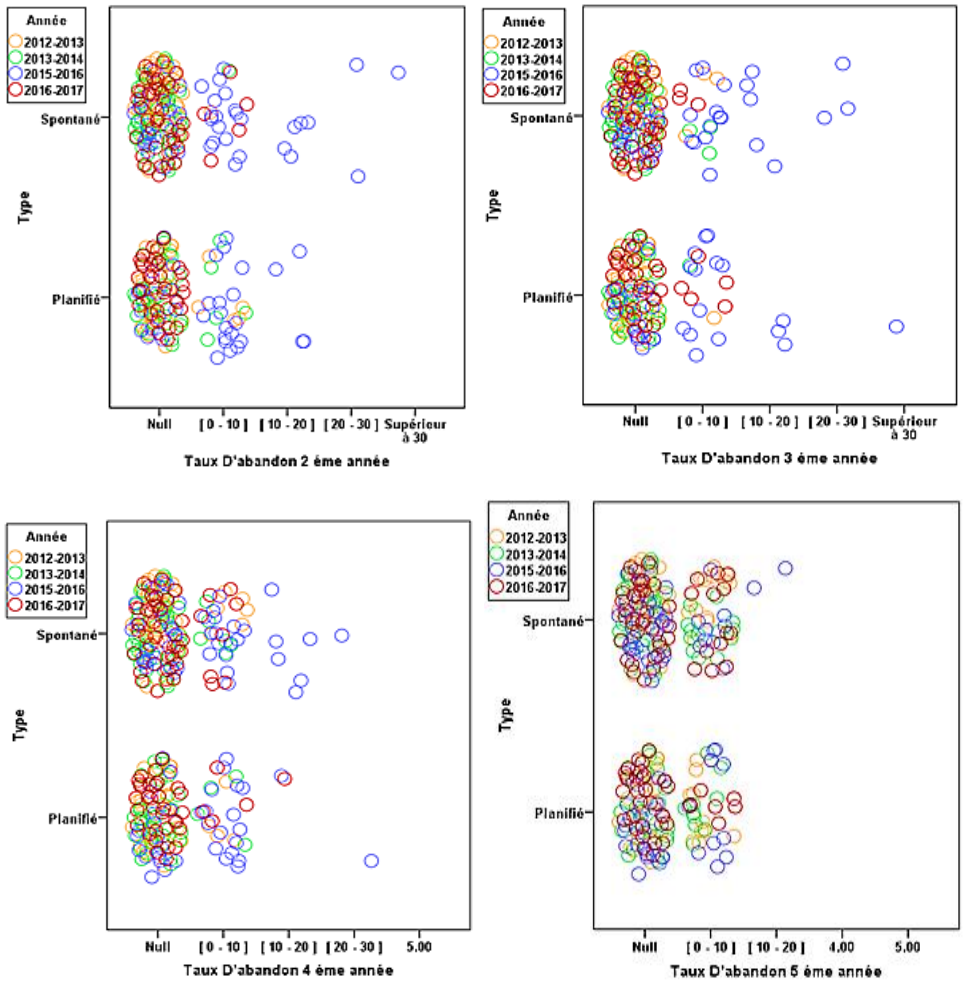


Figure 58 : Taux d'abandon au primaire (années- type)

5.3 DEPERDITION SCOLAIRE

Plus que jamais, le problème du décrochage scolaire est devenu une préoccupation commune à l'ensemble de la population. Ce problème se reflète dans le nombre considérable d'enfants qui, pour une raison ou une autre, ne maîtrisent pas toutes les compétences enseignées au niveau primaire, moyen ou secondaire.

A partir de 2012 jusqu'à 2017, la majorité des écoles primaires avaient un taux de déperdition faible entre 0 et 10. Les classes présentent un taux de déperdition faible pour les 2e année (37.1%) et les 4e année (34.1%) et pour les classes de 3e année (33.4 %). D'autre part, 8.9% des élèves de la 2e et de la 3e année ont un taux de déperdition supérieur à 10 alors qu'il a diminué dans les 2 autres niveaux (4e (7.1 %) et 5e (5.9%)). De même, pour la 2e année, 46 écoles primaires avaient un taux de déperdition entre 0 et 20 en 2015-2016, et 41 écoles avec un taux de déperdition entre 10 et 20 pour 2012-2013 et qui s'est baissé à 20 écoles en 2013-2014 et à 10 écoles en 2016-2017. Le degré de déperdition au primaire est plus important dans les années avancées et il est nul à 61.8% dans les classes de 5e année (Voir la figure 60).

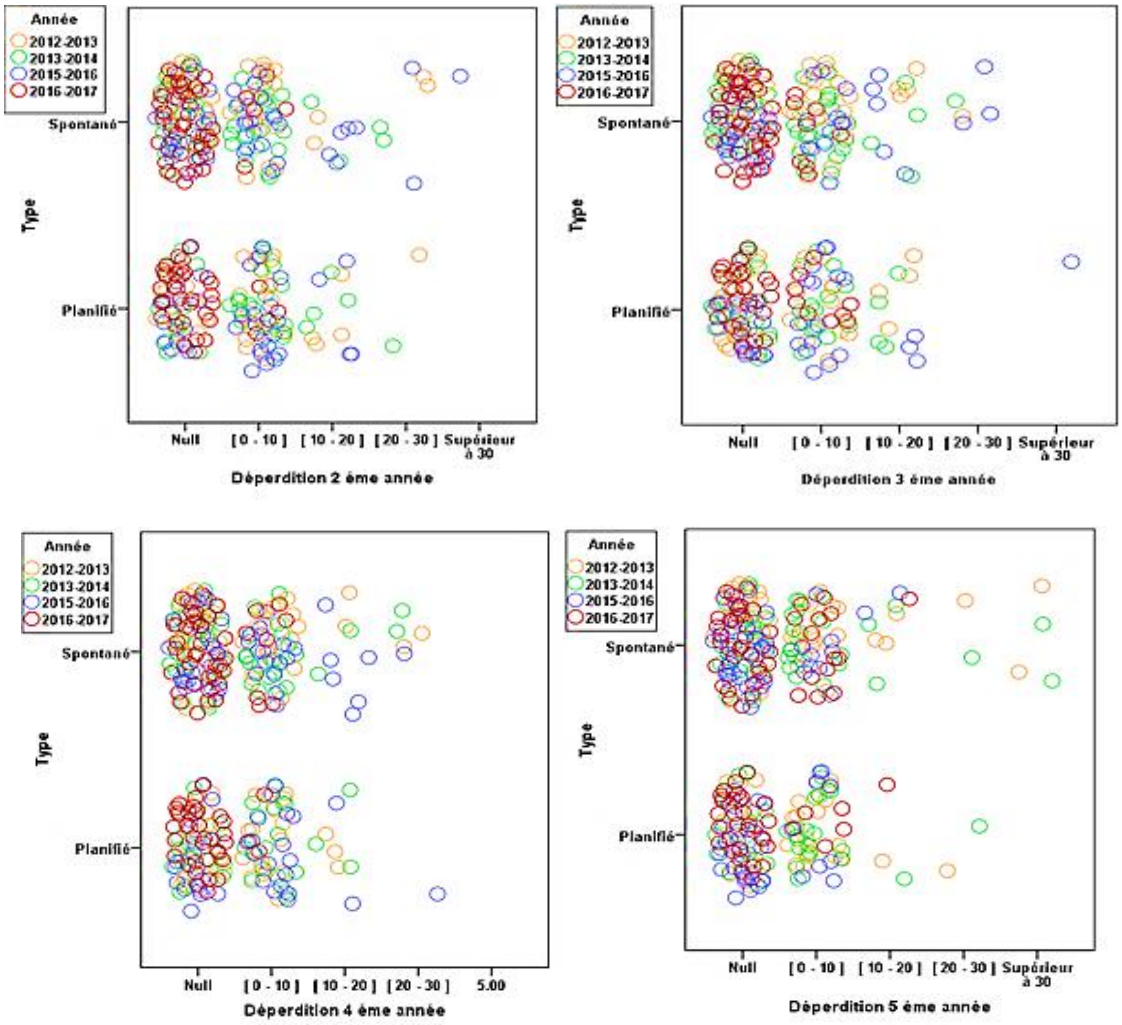


Figure 59 : Taux de déperdition au primaire (années- type)

A tout prendre, le taux de déperdition a diminué par rapport aux années d'études de 2012 jusqu'à 2017. D'après les résultats ci-dessus, nous remarquons que le taux de déperdition dans les ETS (7.8%) est plus grand que dans les ETP (2.4%), avec un taux de déperdition inférieur à 10 pour la 5e année. La dernière année se caractérise par un taux de déperdition faible ce qui indique l'amélioration des niveaux des élèves dans les écoles et la volonté de réussir leurs études dans la dernière année du primaire. Les parents d'élèves donnent plus d'importance à la 5e année

parce qu'elle représente l'année de passage au CEM, et renforcent l'éducation de leurs enfants avec des cours privés, cela n'est possible que pour la population plus aisée parce que c'est très couteux pour les populations pauvres concentrées dans les quartiers informels défavorisés (les cours peuvent atteindre 2 000 DA pour la matière dans un groupe de 20 à 30 élèves et 5 000 DA pour les cours individuel qui n'est pas accessible pour des habitants qui n'atteignent pas parfois 18 000 DA de revenu).

5.4 Le Taux d'Occupation par Classe

Le taux d'occupation des classes dans la majorité des écoles primaires est inférieur à 30 qui veut dire très bon encadrement des élèves. Le TOC[235] tend à s'abaisser et le nombre des élèves en classe a diminué de 2012 à 2017. Notamment en 2012-2013 et 2013-2014, il se trouve que 75 écoles ont un bon encadrement (inférieur à 30) et 81écoles en 2015-2016 et 2016-2017.

Le TOC est en amélioration continue avec la création des nouvelles extensions de classes dans les quartiers planifiés et l'installation de nouvelles écoles dans les quartiers informels. La mauvaise distribution du nombre de classes est dû au manque de terrain dans les zones planifiés, mais plus encore dans les quartiers informels qui se trouvent toujours avec une déficience par rapport au nombre d'élèves scolarisés. Le TOC est inférieur à 30 dans 87.5% des ETS contre 98% des ETP. Un taux moyen de TOC pour 12% des ETS et seulement 1.4 % des ETP, et un TOC chargé seulement pour 0.5% des ETS et 0.7% des ETP. Par conséquent, le TOC dans les écoles des tissus spontanés est plus élevé que dans les écoles des tissus planifiés.

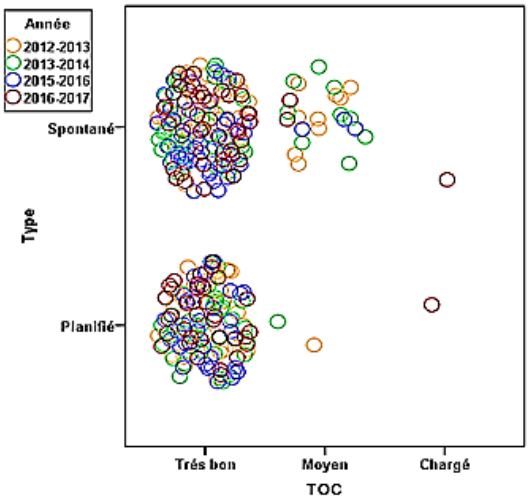


Figure 60 : Le TOC au primaires (années- type)

6. Segregation scolaire au moyen

6.1 L'echec scolaire et le taux de redoublement

A partir des résultats descriptifs la majorité des CEM ont un taux de redoublement moyen entre 0 et 20. Les élèves de la 1ère année et de la 2e année représentent (73.1% / 74.3%) du total alors que le TR[236] dans la 3e année est de 80.5%. En outre, la 4e année présente un faible

[235] Le Taux d'Occupation par Classes
[236] Le Taux de Redoublement

taux de redoublement pour 60.2% des écoles. Il se trouve que 6.5 % de la 1ère et 13% de la 3e année ont un taux de redoublement supérieur à 20, tandis que ce taux a atteint 20.3 % pour les élèves de 2e année et 33.4% pour les élèves de 4e.

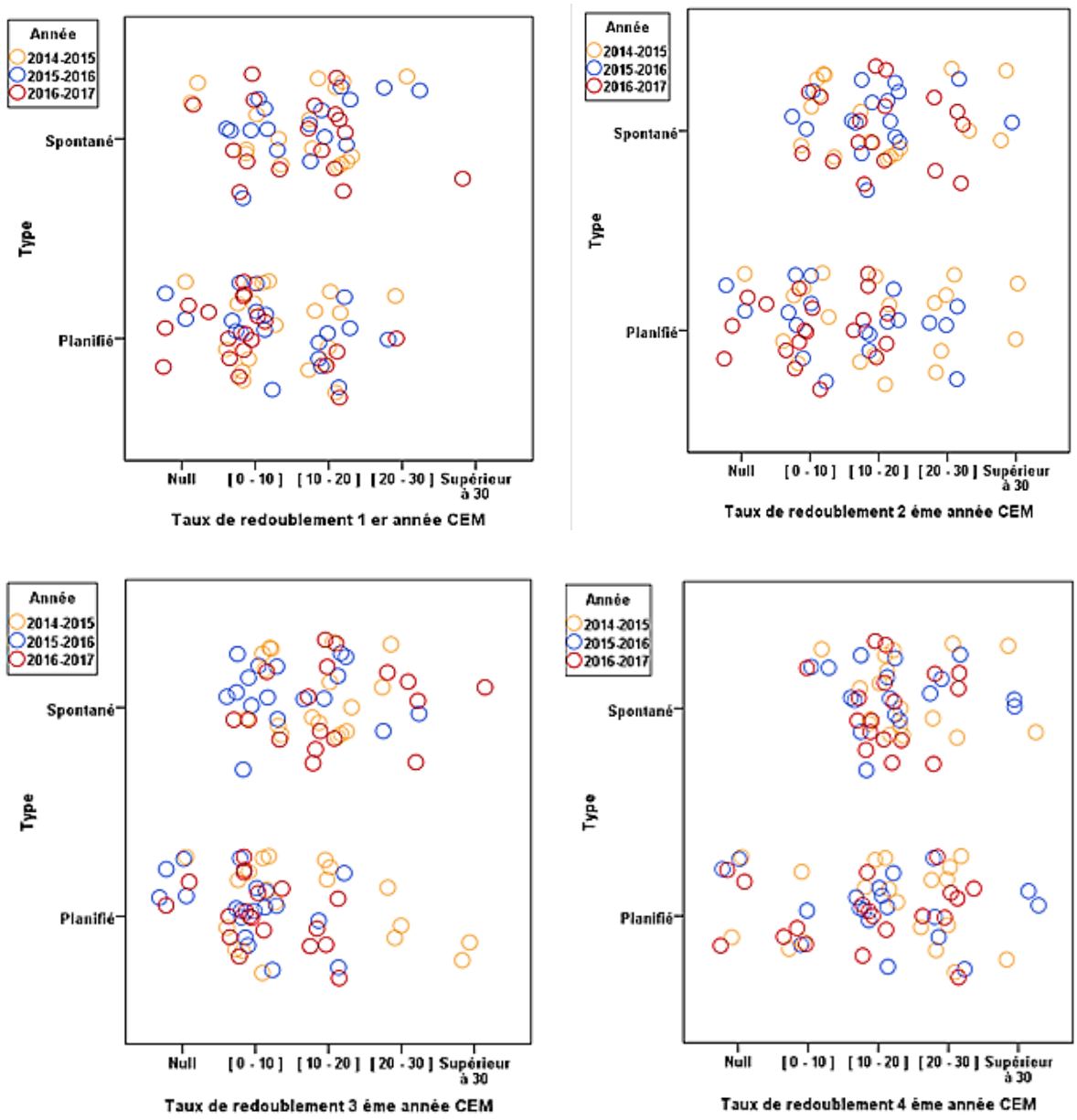


Figure 61: Taux de redoublement au moyen (années-type)

En effet, la réussite des élèves s'est améliorée dans les deux dernières années (avec un taux de redoublement entre 0 et 20, et ce pour 31 CEM avaient en 2014-2015 et 2015-2016 contre 29 établissements moyens en 2015-2016 pour les classes de la 1ère année, et entre 24 et 28 CEM, pour les classes de la 2e année. Tandis que, le nombre a diminué jusqu'à 27 CEM pour l'année scolaire 2016-2017. Les chiffres ont présenté un taux d'échec supérieur à 20 pour ; 11 CEM en 2014-2015, 6 CEM en 2015-2016 et seulement 5 CEM en 2016-2017. Entre autres, et pour la 3e année, 38 CEM en 2014-2015, 30 CEM en 2015-2016 et 29 CEM en 2016-2017 avaient un taux d'échec entre 0 et 20, tandis que 11 établissements moyens ont un taux de redoublement qui

dépasse 20 dans l'année 2014-2015. En ce qui concerne la 4e année, le nombre d'écoles avec un TR entre 0 et 20 concernait 20 CEM en 2014-2015, et qui a diminué à 23 CEM en 2015-2016 arrivant à 22 CEM pour l'année scolaire 2016-2017. Par ailleurs, 14 CEM dans l'année scolaire 2014-2015 ont présenté un taux d'échec supérieur à 20.

Nous concluons que le taux de redoublement a diminué en fonction des années d'études de 2014 jusqu'à 2017, où nous avons enregistré une diminution du taux d'échec dans les 2 dernière années. D'après les figures ci-dessus nous remarquons aussi que le taux de redoublement dans les CEM des tissus spontanés est plus grand que les CEM des tissus planifiés. Le taux de redoublement nul est plus important dans les établissements MTP[237] que dans les établissements MTS[238]et par la suite. Quant aux écoles planifiées, le taux d'échec supérieur à 10 des élèves varie entre 28.1 % (les élèves de 3e année) et 73.7 % (les élèves de 4e année), mais il varie encore entre 56.9 % (pour les 1ère année) et 92.1 % (les 4e année) pour les MTS. Ceci dit que le taux d'échec est plus élevé pour les élèves de 4e année mais surtout dans les MTS.

6.2 DEPERDITION SCOLAIRE

Selon cette étude, les déperditions sont importantes au moyen en particulier dans la 4e année. Sur la base de nos données, nous pouvons dire que le taux de déperdition est de : moins de 10 pour 11.1% dans la première année d'études et de 20% dans la quatrième année. Les établissements scolaires du moyen présentent un taux de déperdition moyen entre 10 et 20 pour 55.5% des CEM en 2e année et 59.2 % en 3e année. Tandis que 10.2 % des CEM ont un taux de déperdition supérieur à 20.

Par ailleurs, et d'après la figure 63, le taux de déperdition dans les établissements MTS est plus élevé que dans les établissements MTP. Non seulement le taux de déperdition nul dans les établissements moyens des tissus planifiées est plus élevé que dans les établissements spontanés, mais aussi, 8.8% (1ère année), 24.6 % (2e année) des établissements des tissus planifiés ont un taux de déperdition supérieur à 10, alors que 15.5 % (3e année) et 47.1 % (4e année) des CEM recevant les élèves des tissus spontanés ont un taux de déperdition supérieur à 10. En conséquence, le taux de déperdition est plus élevé en 4e année pour les écoles des tissus spontanés.

[237] Moyen Tissu Planifié
[238] Moyen Tissu spontané

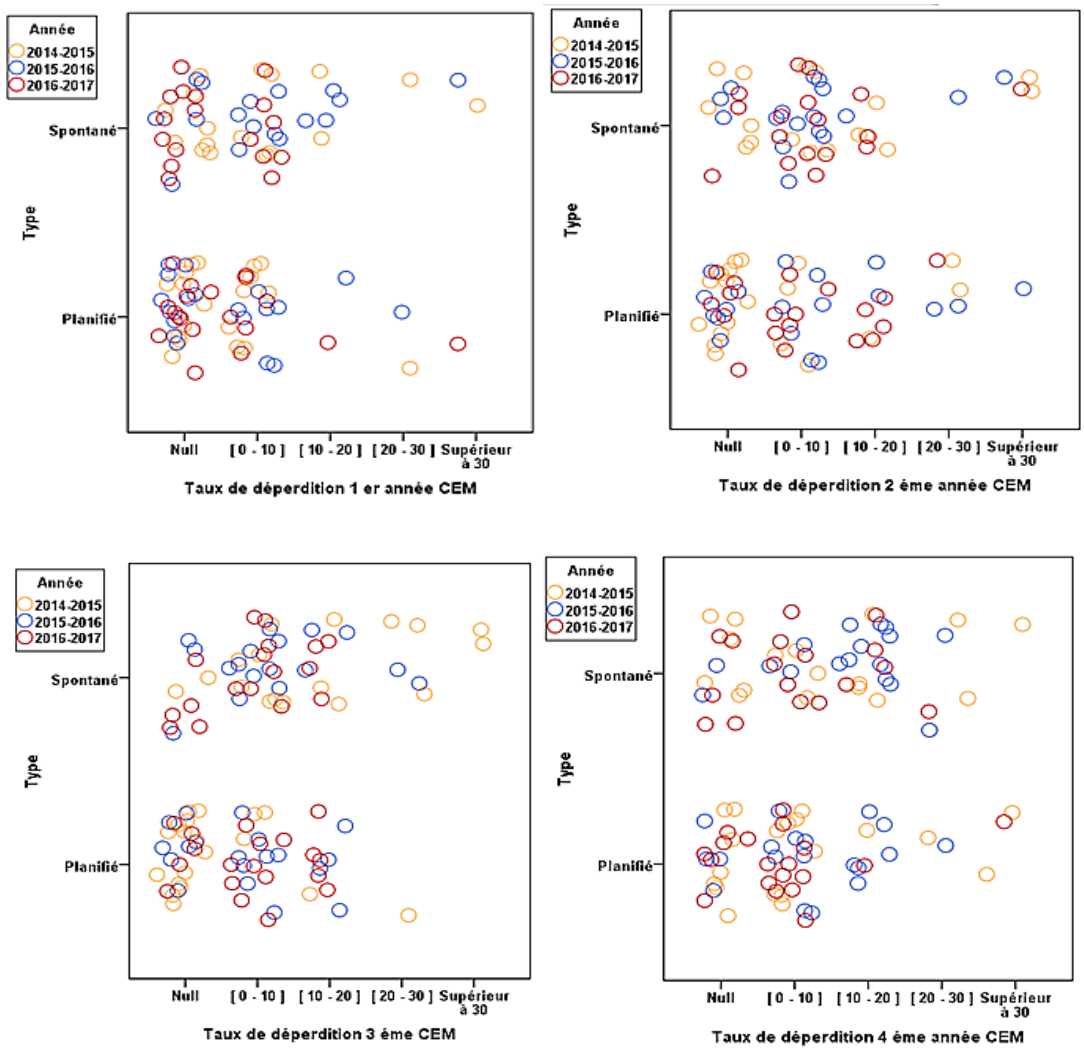


Figure 62: Taux de déperdition au moyen (années-type)

6.3 Le Taux d'Occupation par Classe

Suite aux données de l'académie de Batna, 18 CEM ont un encadrement inférieur à 30, et ce en 2014-2015 et 2015-2016, mais avec l'augmentation du taux de scolarisation et du nombre d'élèves au moyen, 16 écoles avaient un TOC inférieur à 30 en 2016-2017. En revanche, 16 écoles en 2015-2016 et 15 écoles dans la dernière année avaient un taux de 30 à 40 élèves par classe, qu'on a considéré comme moyen en se basant sur les normes présentées au début du chapitre. Un TOC chargé se montre seulement pour 2 écoles en 2015-2016 et pour les 5 écoles dans les années 2014-2015 et 2016- 2017.

D'après les résultats du test nous constatons que la valeur de p est inférieure à 5% en 3e et en 4e année CEM (p=0.008) donc il existe une relation significative du taux de passage des élèves entre les ETP et ETS (tableau A). Mais qu'il est très similaire dans les écoles planifié et spontané pour les classes de la 1ère et de la 2e année.

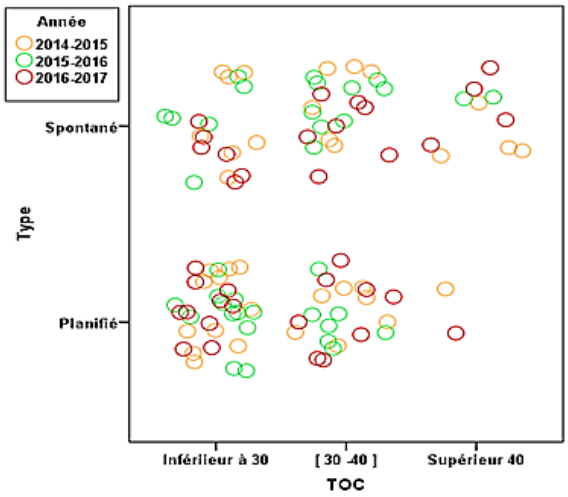


Figure 63: Taux d'occupation par classe au moyen (années-type)

7. SEGREGATION SCOLAIRE AU SECONDAIRE

7.1 L'ECHEC SCOLAIRE ET LE TAUX DE REDOUBLEMENT

A partir des résultats présentés dans la figure 65, 20 lycées (le total des lycées) ont un taux de redoublement inférieur à 30 dans la 2e année et la première année, tandis que dans la 3e année nous distinguons une augmentation du taux d'échec. En effet, 11 lycées ont un taux se montre inférieur à 30 et 8 lycées avec un taux supérieur à 30%. Le taux de redoublement dans les écoles spontané et planifiées varie selon les années scolaire. En fait, le nombre de lycées ayant un taux d'échec supérieur à 10% est plus élevé dans les tissus spontanés que dans les tissus planifiés. Nous avons remarqué qu'il y a une augmentation du taux d'échec dans les LTS[239], de fait que nous avons enregistré 12 lycées (du nombre total) avec un taux de redoublement supérieur à 20%.

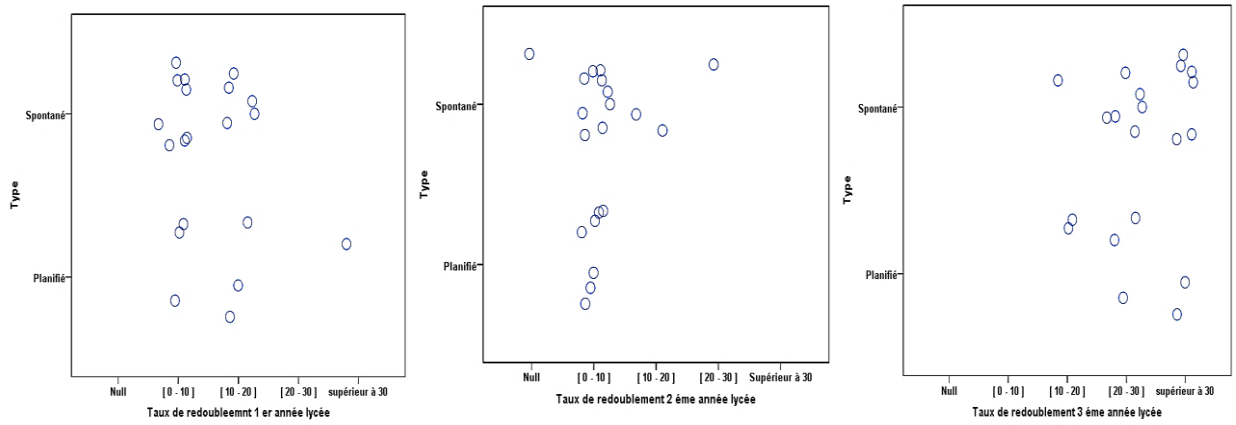


Figure 64: Taux de redoublement au secondaire (type)

[239] Lycée des Tissus Spontané

7.2 DEPERDITION SCOLAIRE

En ce qui concerne le taux de déperdition scolaire au secondaire, nous pouvons considérer qu'en 2015-2016, les classe de la 1ère année (10 lycées) et de la 2e année (14 lycées) ont un taux de de déperdition variant entre 0 et 20%, tandis que (9 lycées) dans la 1ère année et (5 lycées) dans la 2e année ont un taux de déperdition nul. Dans le niveau de 3e année nous remarquons un taux de déperdition le plus élevé pour 15 lycées (30%).

La déperdition scolaire est un grand problème qui nous concerne tous. Il frappe les élèves concernés d'une lourde charge personnel et des ressources limitées de l'éducation. Il y a toujours eu des élèves qui ont abandonné les bancs des établissements scolaires à Batna. Mais de nos jours, dans la ville, avec le développement technologique et le milieu de travail exigeant une formation scolaire beaucoup plus poussée et adéquate, l'abandon scolaire prend une signification toute différente. Les parents essayent de sauver leurs enfants des différents maux sociaux en les incitants à terminer leurs études et d'atteindre au moins le baccalauréat.

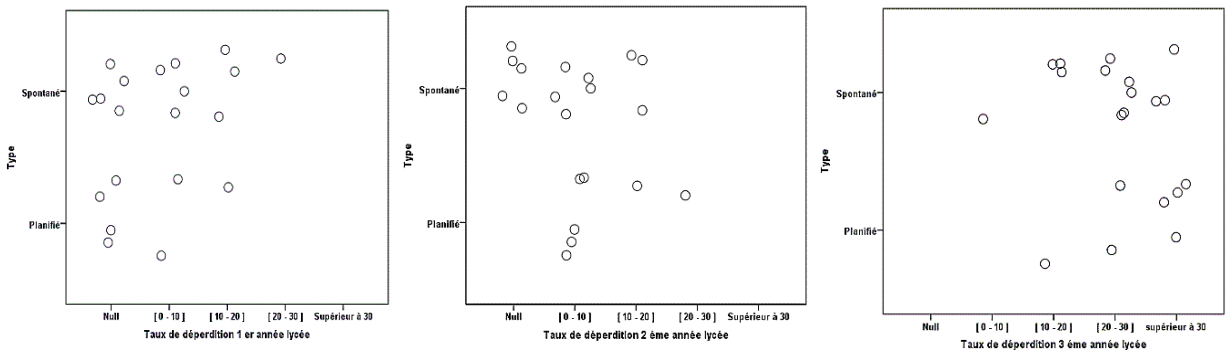


Figure 65: Le taux de déperdition au secondaire (type)

7.3 LE TAUX D'OCCUPATION PAR CLASSE

Le taux d'occupation par classe aux lycées selon le niveau d'études dans l'année 2015-2016 nous fait remarquer que pour la 1ère année et la 3e année, seulement 10 lycées ont un bon taux d'occupation (inférieur à 30), tandis que dans la 2e uniquement 17 lycées profitent d'un bon encadrement. Nous avons enregistré 10 écoles avec un taux d'occupation moyen pour la 1ère année et la 3e année et seulement 3 écoles pour la 2e année. D'après les résultats de la figure ci-dessous nous avons pouvons dire que le taux d'abandon dans les LTS et LTP varie selon les années d'étude. Le nombre de lycées avec un TOC moyen entre 30 et 40 est plus important dans les LTS que LTP, enregistré beaucoup plus dans la 1ère année et la 3e année. Les lycées recevant les élèves des tissus spontanées ont un taux moyen d'occupation plus important pour la 1ère et la 3e année.

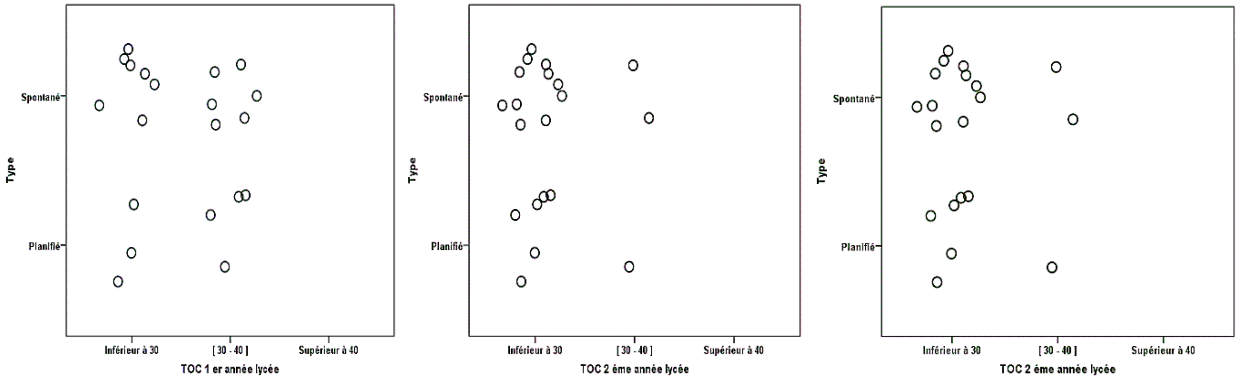


Figure 66 : Taux d'abandon au secondaire (type)

8. SEGREGATION SCOLAIRE DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRE A BATNA

Nous avons évalué l'équité spatiale et sociale, dans les différents établissements scolaires à Batna, du point de vue de la planification urbaine et du degré d'accessibilité. L'inégalité sociale est quantifiée sur la base du niveau d'accessibilité aux services éducatifs. Un cadre d'analyse est développé sur la base des mesures d'accessibilité à pied. Cette étude peut aider les planificateurs et les décideurs à hiérarchiser efficacement les mesures suggérées afin de maximiser les avantages et de remédier aux inégalités spatiales en matière d'accès aux services éducatifs (Sharma & Patil, 2022).

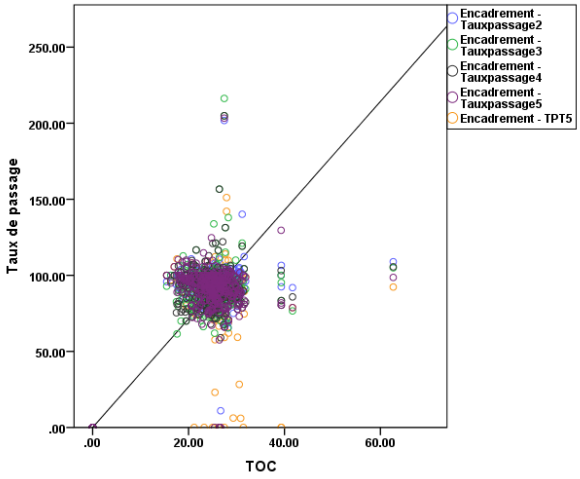


Figure 67 : Diagramme en nuage de point des taux de passage et le Toc

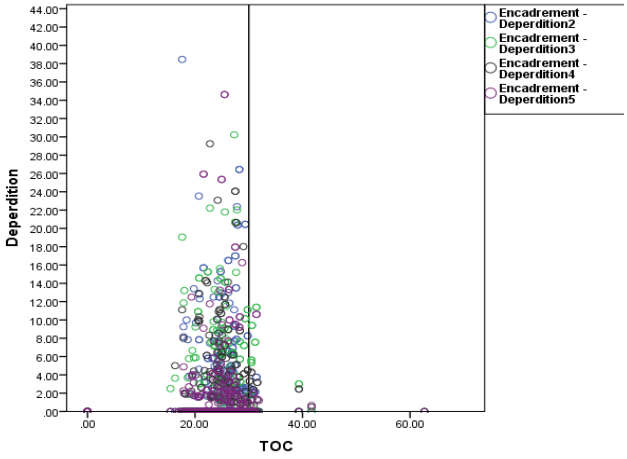


Figure 68 : Diagramme en nuage de point des taux de passage et le Toc

D'après le résultat de test de corrélation de Pearson nous remarquons qu'il existe une relation[240] entre le taux d'occupation par classe et le taux de redoublement en 2e, 4e et 5e année et leur coefficient de corrélation est respectivement 0.258, 0.296 et 0.187. Cependant, les taux de l'échec scolaire de la 3e et la 5e année n'était pas significative dans le modèle de régression multiple. La fiche 9 montre qu'il existe une relation entre le taux d'occupation par classe et le taux

[240] La valeur de p=0.000 est inférieur à 5%

de passage de chaque année scolaire, le coefficient de corrélation est 0.655 pour le taux de passage de 2e année, 0.600 pour le niveau 3e année et 0.592 pour le taux de passage de 4e année et finalement 0.369 pour le taux de passage au CEM. Les variables indépendantes étaient statistiquement significatives selon le test t.

Nous pouvons dire qu'il existe une relation entre le taux d'occupation par classe et le taux de déperdition en 5e année. Notamment, les variables indépendantes (le taux de déperdition de 5e année) étaient statistiquement significatives présenté dans la figure : 68 et 69.

Le redoublement est une autre forme de la déperdition scolaire, c'est souvent le prélude à l'abandon des études. Les systèmes scolaires du monde entier appliquent des politiques très différents vis-à-vis des élèves qui ne réussissent pas à maîtriser un travail propre à un niveau donné. Dans la plupart des pays, tant développés qu'en développement, même à Batna, les enseignants sont obligés de faire redoubler les élèves afin de leur donner un surplus de temps pour saisir ce qu'ils n'ont pas réussi à assimiler la première fois (UNESCO, 1998). Le redoublement est ainsi considéré comme une solution pour ceux qui sont lents à apprendre. Le redoublement scolaire de la dernière année de primaire, la dernière année du moyen et du secondaire, est toutefois également fréquent à Batna, mais avec des disparités en faveur des établissements scolaires informels où la concentration des populations pauvres, défavorisées.

9. DISPARITE SPATIALE ET SEGREGATION SCOLAIRE ENTRE ETS ET ETP

Dans l'étude des disparités spatiales d'accès aux équipements scolaires à travers le TOC, le nombre de classe préparatoire et la pauvreté et leurs impacts sur la ségrégation scolaire (échec, déperdition, abondant), basé sur le test d'indépendance sous forme de fiches, nous sommes parvenus aux résultats suivants :

Les établissements scolaires primaires

Taux de passage : la valeur de p(SIG)est significative, donc il existe une différence entre la moyenne du taux de passage dans les écoles des quartiers planifiés et celles des quartiers spontanés (tableau A) fiche 15., et par conséquent il y a une différence dans le taux de réussite en faveur des écoles des quartiers planifiés.

Taux de redoublement : la valeur de p(SIG)est significative seulement dans les 2 derniers niveaux (4e année et 5e année) donc il existe une différence entre la moyenne du taux de redoublement des élèves de la 4e et la 5e année dans les écoles des quartiers planifiés et spontanés (tableau A) fiche16. Nous concluons qu'il y a une différence dans le taux d'échec en faveur des écoles des quartiers spontanés pour les élèves de 4éme et 5e année.

Taux de déperdition : en revanche, et d'après le même test, il n'existe pas une différence entre la moyenne du taux de déperdition des élèves et des TOC entre les ETP et des ETS (tableau A) fiche17. Mais il y a une différence dans le taux de déperdition en faveur des ETS pour les élèves de 4éme année. Toutefois, il existe une différence entre la moyenne du TOC dans les écoles des quartiers planifiés et spontanés (tableau A) pour la 4e année en faveur des ETS.

Classes de préparatoires : en effet, il existe une différence entre la moyenne du préparatoire dans les écoles des quartiers planifiés et spontanés (tableau A) fiche13, p (SIG=0.003) est significative, donc il y a une différence dans l'accès au préparatoire en faveur des ETP.

Taux de pauvreté : Comme la valeur de p(SIG) est significative dans toutes les années scolaires, donc il existe une différence entre la moyenne du taux de pauvreté des élèves de 2e années jusqu'à la 5e année dans les écoles des quartiers planifiés et spontanés (tableau A) fiche 18. Dès lors, il y a une différence dans le taux de pauvreté en faveur des écoles des quartiers spontanés.

Les établissements scolaires moyens

Taux de déperdition : Cependant au Moyen, nous constatons que la valeur de p est inférieure à 5% dans le niveau de 3e et 4e année CEM, donc il existe une différence significative du taux de déperdition des élèves dans les écoles des quartiers planifiés et spontanés (tableau A) fiche 19. Il y a une différence dans le taux d'échec en faveur des écoles des quartiers spontanés.

10. INEGALITES SCOLAIRES DANS LES ECOLES PRIMAIRES

Dans cette recherche, nous avons proposé des éléments de réponse aux questions de disparités spatiales et de ségrégation à travers un nombre d'indicateur. Analysant le taux de scolarisation, le taux d'occupation par classe, le taux de réussite (passage), le taux d'abandon, ainsi que le taux de déperdition pour les écoles de la ville de Batna de 2012 jusqu'à 2017. Nous avons mené une enquête particulièrement intensive – nous avons été présent dans 2 écoles dans des quartiers planifiés, et 2 écoles dans des quartiers spontanés pour quelques jours de l'année scolaire[241] 2021-2022– et comme le niveau de notre questionnement nécessite davantage d'extensivité, nous avons projeter l'analyse de ces observations avec l'analyse des données de l'académie.

Pour mieux distinguer s'il y des disparités et des inégalités dans ces quatre écoles, nous avons élaboré une comparaison entre les 4 écoles concernant le matériel disponible, l'organisation

[241] Entrée scolaire, Yennair, Jour de l'enfance, 16 avril ; des jours qui nécessite des préparations de célébration.

spatiale des écoles, qui peuvent annoncer des inégalités scolaires, considérons d'abord les difficultés rencontrées par les élèves. Sans doute plus qu'à d'autres niveaux de la scolarité, l'analyse des difficultés rencontrées par les élèves du primaire passe par une observation attentive. C'est la raison pour laquelle nous avons comparé le plus systématiquement possible les écoles de la ville de Batna, et visiter les quatre écoles durant les moments de regroupement et de festivité : la rentrée scolaire, 16 avril, Yennair) pour l'année scolaire 2021-2022 [242].



Photo 14: Ecole El-Akhdhari lors de la rentrée scolaire 2023



Photo 15 : Ecole Ben Habsa lors de la rentrée scolaire 2023





Photo 16 : Le 1er juin 2022 célébré le jour de l'enfance El-Akhdhari

Durant nos visites aux écoles, il y avait une différence entre les moyens pour célébrer ces évènements entre les écoles du centre-ville et celles des quartiers informels. Pour les écoles du centre-ville, il y avait de grands préparatifs pour accueillir chaleureusement les enfants (les nouveaux arrivés que les anciens élèves), les fleurs, la décoration des classes et de la cour était visible, même de loin, à la porte des écoles quand nous n'avons même pas rentré à l'école. Quant aux écoles des quartiers périphériques, les élèves ont été accueilli un peut modestement par rapport aux préparatifs excessif des autres écoles. Les directeurs des écoles ont exprimé leur problème en se congédiant au budget et que par rapport au nombre d'élèves inscrits à l'école il est difficile de gaspiller de l'argent sur de tels évènements, et qu'ils se contentent de faire de simples décorations pour les recevoir avec les capacités existantes.

[242] Nous avons au total photographié, filmé et/ou retranscrit l'équivalent de plusieurs visites pour observation.

De façon très cohérente, les organisations des espaces d'études révèlent des différences. Les deux écoles du centre-ville, ont connu en 2021 des travaux de restructuration de quelques espaces (la cours, l'aménagement des espaces extérieurs, la peinture, la décoration des classes) chose qui n'est jamais faites dans les deux autres écoles, et que nous avons pu remarquer facilement l'état délabré des murs et de la cour et qui nécessite une réhabilitation, surtout pour l'école Mellaghesou. Les écoles des quartiers périphériques malgré qu'une entre eux est nouvellement réalisé elle manque d'aménagements pour les petits enfants pour rendre cet espace, qu'ils fréquentent chaque jour pendant plus de 5 heures, moins rigide et plus attrayant.

Les élèves des écoles du centre-ville, presque systématiquement sont jugés comme étant les meilleurs et qui sont majoritairement – donc pas exclusivement – issus des milieux les plus favorisés., et ceux des écoles en quartier informels sont majoritairement des élèves pauvres qui sont jugés en difficulté. L'école El-Akhdhari est choisie comme école pilote pour enseigner en numérique, et elle était visité par le ministre de l'éducation en 2021. Ce qui a généré un sentiment d'infériorité au sein des élèves et même les parents d'élèves au niveau de tous les établissements primaires de la ville de Batna. En bas quelques avis sur la journée

> *« Pourquoi ces comportements, l'enfance à Batna n'existe qu'à El-Akhdhari ? venaient voir nos enfants dans les quartiers populaires »*[243]
>
> *« Ceci est un autre univers loin des écoles de nos enfants, c'est très triste de voir les enfants des autres aient des privilèges que nos enfants ne peuvent pas en avoir malgré qu'ils habitent la même ville, on est toujours à Batna ! »*[244]
>
> *Les écoles du centre-ville de Batna … (en riant), venait voir ce que vit nos enfants et les conditions dans lesquelles ils apprennent ! On ne rêve même pas de ça, on est confronté à d'autres types de problèmes, l'école est loin de la maison, le vandalisme, l'agression de nos enfants, la drogue… »*[245]

Les parents des élèves des écoles des quartiers informels Parc à fourrage, Kechida et Route de Tazoult, relatent d'avoir des problèmes de ségrégation ethnique, ou en fonction du statut des parents (enseignant, juge), ou de niveau de vie (avoir des parents aisés). Selon eux, un classement se fait sur la base du niveau d'instruction des parents ou d'un entre eux, de statut socioéconomique et enfin de l'origine ethnique. En effet, cela ne s'arrête pas là, les élèves s'assoient en fonction de ce classement, ou en fonction de leur niveau (excellent, moyen et faible), où l'élève excellent s'assoie dans la première table toute l'année, chose très répondu dans la plupart des écoles des tissus informels. Dans les écoles du tissu planifié, les élèves s'assoient dans les premières tables par tour, et d'ici la fin d'année, tous les élèves vont passer par la première table.

[243] Mohamed 45 ans, parent d'élève qui habitent Bouakal.
[244] Soumia 32 ans, parente d'élève à Boukheris
[245] Abdelhak 40 ans, parent d'un élève à Parc à Fourrage

La violence à l'école est un phénomène très répondu dans les quartiers informels, à Z'mala, Route de Tazoult, Bouakal, Kechida ou à Parc à Fourrage. Racket, insultes, vols, menaces verbales, tapage, bagarres, gangs, armes, vandalisme, absorption de drogues, est quotidienne et personne n'est à l'abri, élèves, enseignants, administration ou même parents d'élèves.




Photo 17: Sortie des élèves de l'école à Bouakal
Source : Auteur, 2022

11. DEPERDITION SCOLAIRE ET MARGINALITE A BATNA, QUELLE RELATION ?

Le décrochage scolaire, l'échec scolaire et l'exclusion prennent des proportions intolérables à tous les niveaux, dans les cycles primaire et moyen, alors que l'instruction est obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans. Chaque année, un nombre croissant d'enfants et d'adolescents exclus s'ajoutent au nombre déjà important de personnes sans travail. Les garçons d'âge de 6 à 10 ans et de 11 à 14 ans dans les quartiers informels, subissent des déperditions scolaires plus élevées. Elles prennent une ampleur démesurée chez les garçons pour les tranches d'âge de 15 à 20 ans[246].

En effet, 63% des élèves achèvent leurs études dans le cycle primaire à Batna[247]. Selon les mêmes études statistiques, 65% des déperditions scolaires se produisent dans les zones informelles. Les résultats scolaires sont - malgré certains progrès quantitatifs - nettement inférieurs dans les quartiers spontanés à ceux réalisés dans quartiers planifiés. Ces chiffres, malgré le fait qu'elles s'abaissent chaque année mais elles restent inquiétantes surtout pour les quartiers informels.

Avec la lucidité des familles sur la valeur et l'importance d'éduquer ces enfants, le taux de réussite malgré les conditions que vit les élèves et leurs parents (éloignement des écoles,

[246] Académie Batna, 2016
[247] Idem.op.cit

insécurité, …), est en augmentation. Ces zones défavorisées connaissent un nombre plus important de déperdition et d'échec scolaire, par conséquent, le taux de réussite est plus important dans les ETP à cause de l'état aisé des parents ainsi que les conditions où leurs enfants apprennent (implantation de l'école près du lieu de résidence, TOC, sécurité des quartiers, disponibilité des classes du préparatoire).

L'inégalité en matière d'éducation est peut-être la plus grande injustice envers les futurs habitants. Pire encore, elles conduisent à un grave manque de productivité et de créativité, et à un grand écart social ainsi qu'un sentiment d'infériorité. Ils entravent gravement le processus d'intégration et de cohésion sociale. Il n'est certainement pas du ressort de l'école d'éliminer toutes les causes d'inégalité scolaire.

Le taux d'abandon des filles n'est pas si surprenant ; pour la simple raison que car les parents prennent exemple sur leurs propres expériences et croient que l'éducation des filles est aussi rentable que celle des garçons. Nombreux jeunes - déjà démotivés – perdent intérêt de leurs études pour se livrer à des activités rentables en raison de l'attrait du gain facile (et souvent sans effort), d'autant plus qu'ils constatent que de nombreux diplômés peinent à trouver un emploi précaire et qu'il suffit parfois d'acquérir une instruction basique pour espérer réussir dans la vie sociale et s'enrichir matériellement. Les inégalités sociales se conjuguent aux disparités spatiales et inter-établissements scolaires.

Les résultats de la thèse constituent de forts relais dans le temps (éducation) et dans l'espace (logement et transport). De nombreux travaux ont étudié les inégalités réelles[248] qui ont surgi après l'introduction de l'égalité formelle[249], y compris des études internationales de sociologues (Van Zanten et al., 2000 ; Zanten, 2000), statisticiens (Bégué, Thelot, & Fouquet, 1982 ; Goux & Maurin, 1997b ; E. Maurin, 2002b), et des études nationales (Benhaddad & Hammouda, 2016 ; Moussa, Belkacem, & Boumghar, 1996).

Le système éducatif s'est largement ouvert : 66 % des élèves ont terminé leurs études, atteignant le niveau de la classe terminale. Les élèves de la 5e année ayant obtenu le diplôme des études moyennes en 2017 s'établit ainsi à 62% au lieu de 44.9% en 2014. Cette progression a permis un rattrapage important, mais partiel, des enfants d'origine sociale modeste et des enfants habitants les quartiers informels.

[248] Inégalités économiques, sociales et humaines.
[249] Inégalités de mobilité, d'accès au logement et inégalités d'éducation.

La carte scolaire, initialement conçue comme le premier outil de planification des capacités d'accueil des établissements scolaires, est devenue un outil de découpage de l'espace. Cependant, les disparités ont tendance à s'accentuer entre les écoles qui accueillent principalement des élèves d'origine sociale favorisée (par exemple, les écoles du centre-ville) et celles qui assurent la prise en charge des élèves des quartiers informels (par exemple, les écoles de Bouakal et de Route de Tazoult). Sous la pression des parents d'élèves cherchant à éviter la scolarisation de leurs enfants dans le second type d'établissement, la carte scolaire tend à s'endurcir, et la possibilité de choisir entre plusieurs établissements devient plus difficile et subit d'autres règles (fonctions et adresse de travail des parents), touchant les établissements (primaires, moyens et secondaires) de toute la ville.

Selon les entretiens menés auprès des directeurs (directrices) d'école et des parents d'élèves, seule une catégorie des parents bien informés[250], qui appartiennent à une population aisée (catégorie moyenne ou moyenne-supérieure), cherche et arrive à acquérir une dérogation. En effet, d'un côté, les familles pauvres se contentent de l'école qui leur est assignée géographiquement, de l'autre, les familles aisées habitent des quartiers où les écoles bénéficient d'une bonne réputation (bons résultats des élèves, bien équipées, bon emplacement dans le tissu urbain). Sur dix enfants, plus de sept sont inscrits dans une école publique de leur quartier, tandis que deux autres fréquentent une autre école publique différente et un côtoie un établissement scolaire privé[251]. Cependant, même si ces changements d'établissements paraissent minoritaires, ils contribuent à renforcer les écarts entre les établissements et par la suite entre élèves : les disparités entre établissements scolaires en matière de caractéristiques sociales de leurs élèves se sont ainsi accusées.

Il est évident que les enfants ne sont pas responsables de l'échec constaté par les données précédentes. Il est principalement lié aux facteurs suivants : la mauvaise distribution des établissements scolaires, le manque d'enseignants, le taux d'occupation par classe, les moyens des parents (pauvres ou aisées), ou certaines caractéristiques du réseau scolaire, les longues distances que l'enfant doit parcourir pour aller à l'école, avec la fatigue qu'elles entraînent, carences du système d'éducation, tous ces facteurs ont un impact négatif sur le rendement des élèves. Abandonnés par leurs familles ou dans une situation familiale précaire, ou vivre dans une situation de pauvreté dans la plupart des cas, apparais fréquemment les tendances à la mendicité au vagabondage et tentations du travail prématuré des enfants.

[250]Parmi lesquels notamment les parents enseignants.
[251] Académie de Batna.

12. LA MASSIFICATION RECOUVRE DES INEGALITES DANS LES DIFFERENTS PALIERS

Le taux des élèves atteignant le niveau de terminale est de 36% en 2015[252]. Dans les années qui suivent, il y a eu massification[253], sans pour autant que l'objectif de 80% ait été entièrement atteint. En effet, le taux d'élèves qui étaient en 6e en 2012 ayant obtenu le baccalauréat s'établit ainsi à 68,7%[254]. Nous pouvons apercevoir un rattrapage important des enfants d'origine sociale modeste, d'où le taux correspondant a en effet atteint pour les enfants des quartiers défavorisés 67,5%[255], tandis que le taux a atteint 85,3% [256] pour les enfants des quartiers favorisés.

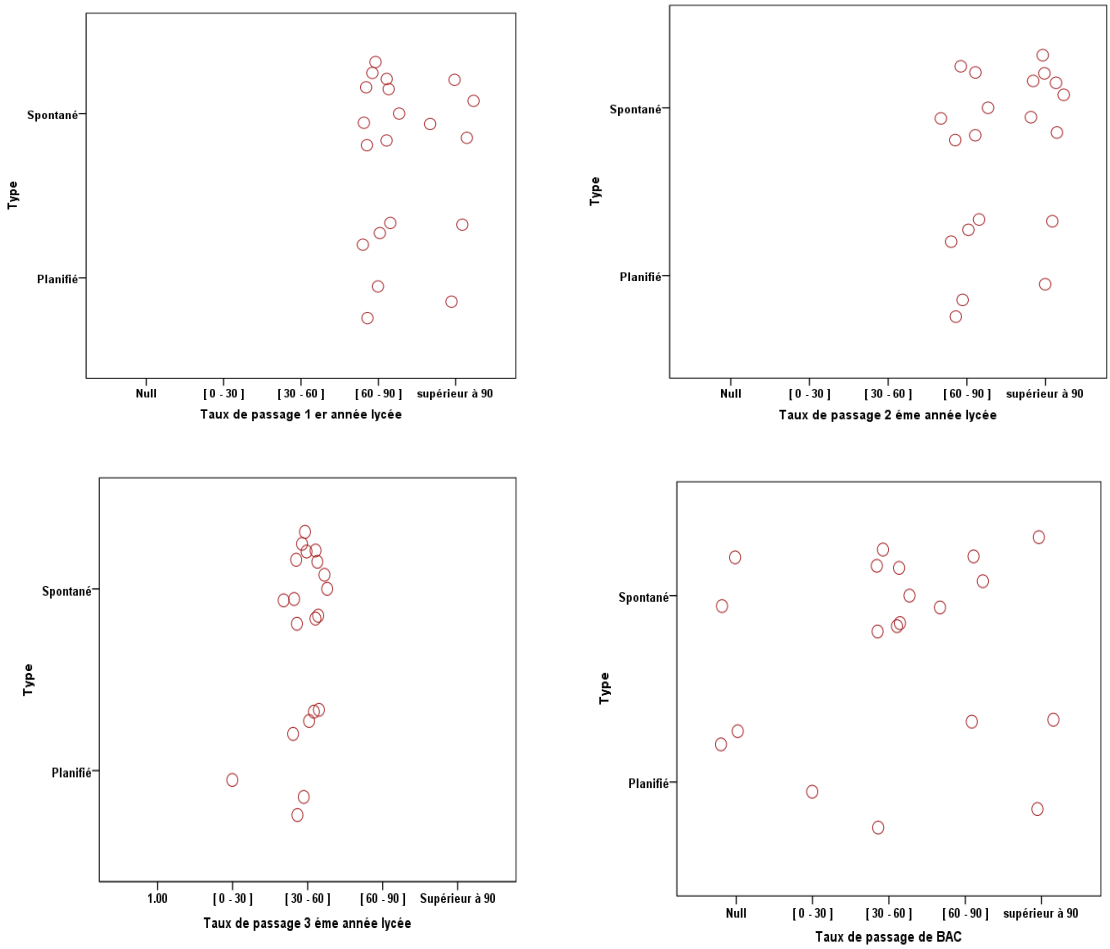


Figure 69 : Taux de passage des élèves (de 1ère année jusqu'à 3e année)

Malgré la diminution des disparités en matière d'accès au lycée et au baccalauréat, les disparités persistent entre les élèves des quartiers planifiés et ceux des quartiers informels. D'ailleurs, le rapport de ceux qui ont obtenu le bac accuse un retard qui tend à s'accroître par rapport aux élèves favorisés au détriment des élèves défavorisés. Ce taux était de 43 % pour les

[252] Op.cit.
[253] Une éducation pour tous
[254] Op.cit.
[255] Plus précisément : ouvriers, personnels de service, chômeurs.
[256] Plus précisément : cadres supérieurs, professions libérales, chefs d'entreprises.

enfants des quartiers défavorisés, tandis que le taux des enfants de quartiers favorisés était de 85% au lieu de 83%.

Les taux de scolarisation ont fait de grands progrès au cours de la dernière décennie, mais la qualité de l'éducation, comme le nombre d'élèves par classe (le sixième objectif des Nations Unies en matière d'éducation), ne s'est pas améliorée, même s'il a légèrement diminué. A Batna, on compte un TOC moyen de 40 élèves par classe au primaire en 2012 et 40 dans le moyen et 35 au secondaire. Les données moyennes cachent d'énormes disparités : bon nombre de quartiers pauvres ont des primaires et des CEM à la hâte où les élèves sont entassés à 40 ou 50 par classe.

CONCLUSION DU CHAPITRE

L'éducation à Batna comme dans toutes les villes algériennes, souffre d'une absence d'une politique de préscolarisation et une faible préparation de l'enfant pour les études primaires. En d'autres termes, le Préparatoire n'est pas obligatoire et n'est pas généralisé, il ne concerne que les enfants âgés de 5 ans. Le préscolaire destinés aux enfants âgés de 3 à 4 ans n'est mis en place que dans quelques structures privées. S'ajoute à cela le problème majeur du système éducatif, le problème de redoublement des élèves notamment du moyen qui génère un processus de décrochage et alimente le phénomène de déperdition scolaire.

Toutefois, à Batna, on relève l'existence d'une population d'enfant en situation de risque avec un processus important de déperdition/déscolarisation. De nombreux goulots d'étranglement ont été diagnostiqués sur plusieurs niveaux :

• Disparités au niveau de l'offre : disparités dans les infrastructures, disparités dans les équipements, conditions d'apprentissage difficiles (manque de salles de classe, secteur taux d'occupation par salle élevé dans les quartiers informels), disparités dans l'éducation préscolaire.

• Disparités au niveau de la gouvernance et des finances : la gestion est plus efficace si elle s'appuie sur des systèmes d'information modernes et performants, le budget et la répartition des ressources centralisées, nécessitent une meilleure compréhension des besoins.

L'analyse multidimensionnelle montre la complexité de l'embrouillement des facteurs de la ségrégation scolaire, où dominent les facteurs socio-économiques discriminants comme le niveau de richesse et le niveau d'éducation des parents, mais aussi l'importance des inégalités spatiales. L'analyse de l'évolution au cours de la dernière décennie montre l'augmentation des disparités spatiales créant des tensions entre habitants et aggravant la ségrégation scolaire.

La question de la ségrégation scolaire à Batna est une question préoccupante qui comporte des aspects économiques, sociaux et spatiaux. Les résultats de la recherche ont montré que la ségrégation scolaire est un construit social qui est lié aux rapports sociaux d'inégalité dans le contexte scolaire batnéen. Les échecs scolaires qui en résultent varient selon que les établissements accueillent des élèves des quartiers informels défavorisés ou des élèves des quartiers planifiés favorisés, font apparaitre que l'accès à l'éducation de qualité à Batna est socialement différencié. Nous avons montré que la ségrégation scolaire est considérable dans les établissements scolaires à Batna. Cette ségrégation a des impacts non négligeables en termes de performances scolaires. En fait, il serait nécessaire de revoir la distribution des équipements scolaires et de parvenir à lutter contre la ségrégation et ses conséquences.

Les déficits sociaux qui se manifestent par la pauvreté et la précarité des familles, l'analphabétisme des parents ont un impact négatif sur les apprentissages scolaires des enfants. Les inégalités ont un effet sur l'échec, le redoublement et le décrochage scolaire. Ils alimentent la frustration et rendent vulnérables et marginalisés ceux qui ne sont pas scolarisés, ce qui conduit à la criminalité et à la violence. De nombreuses études ont prouvé que la raison était économique. Mais il y a aussi des facteurs sociaux, des facteurs spatiaux, notamment des inégalités sociales et des différences spatiales.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Le regard porté sur la ségrégation a évolué et les recherches disponibles sur la question aboutissent à des résultats souvent contrastés, notamment au niveau national. Notre recherche a montré qu'un certain nombre de facteurs et de mécanismes, agissent parfois comme causes, et tantôt comme effets de la ségrégation.

A Batna, l'urbanisation effrénée a entraîné une forte croissance des établissements informels dotés de services qui demeurent insuffisants. Le développement des quartiers informels dans cette ville est dû à de multiples facteurs, notamment sa croissance démographique rapide, son urbanisation démesurée, la migration des populations rurales vers la ville en quête de travail, l'insuffisance de l'offre de logement. Pour y faire face les autorités ont adopté la régularisation comme mode de mise à niveau et d'insertion urbaine, seulement ces tentatives restent insuffisantes.

Les disparités spatiales se manifestent par des écarts de développement économique, social et spatial entre différents quartiers. Ces écarts sont dus aux inégalités socio-économiques, aux politiques publiques ou encore aux caractéristiques physiques de l'espace urbain. Les disparités spatiales prennent différentes formes, mais elles ont des conséquences similaires sur les populations qui sont touchées. Elles limitent notamment les perspectives d'emploi, réduire l'accès à des services, en un mot limité le droit à la ville, également l'accès au logement, à l'éducation et à la santé, ce qui se solde par des tensions entre les différentes populations.

Quant à la ségrégation sociale, il s'agit d'un phénomène qui a des répercussions importantes sur la cohésion sociale et le développement de l'espace urbain. A Batna, elle se manifeste par la concentration de groupes sociaux dans des zones informelles, souvent associées à des zones défavorisées ou de pauvreté. En effet, la ségrégation sociale à Batna affecte également l'environnement urbain, et contribue à la formation de quartiers de relégation et à la détérioration de la qualité de vie des habitants. Elle a en outre renforcé les inégalités entre informel-planifié, en concentrant certaines populations dans des zones défavorisées en fonction de leurs caractéristiques socio-économiques.

1. RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE

L'étude de la ségrégation, en tant que processus, conduit à identifier ses causes et ses effets à différentes échelles. L'intérêt pour l'étude de la ségrégation provient de l'ensemble des dysfonctionnements sociaux (chômage de masse, échec scolaire, violences urbaines), pour mieux

saisir l'avenir de nos villes. Nous sollicitons comme hypothèse principale que l'extension démesurée et non contrôlée de l'espace de la ville de Batna, a induite des disparités spatiales qui sont à l'origine d'une ségrégation sociale fortement perçue dans certains quartiers d'habitat, et que les formes de croissance urbaines seraient à l'origine de la fracture sociale perçue dans certains quartiers. Et pour étudier la validité (ou non) de cette hypothèse, nous avons fait recours à des hypothèses secondaires :

HYPOTHESE 1 : Les populations les plus pauvres ont tendance à se concentrer dans des quartiers informels qui sont souvent situés dans des zones périphériques ou sur des terrains peu coûteux et qui présentent généralement des caractéristiques physiques et socio-économiques défavorables telles que l'absence d'infrastructures de base, de services publics et de moyens de transport inadéquats. Nous postulons comme première hypothèse que la pauvreté est le premier indicateur de distribution des inégalités spatiale et de concentration de la population défavorisées dans les quartiers informels, c'est un indicateur de disparités spatiales générateur de ségrégation, et que les quartiers informels peuvent donc être considérés comme un produit de la pauvreté, de la marginalisation et de la discrimination économique, sociale et spatiale.

HYPOTHESE 2 : La mobilité et les transports collectifs ont un impact significatif sur la ségrégation sociale. Les populations les plus défavorisées, concentrer dans des quartiers informels, ont souvent un accès limité aux moyens de transport adéquats, ce qui peut les empêcher d'accéder à des opportunités économiques, éducatives et culturelles dans d'autres parties de la ville, ce qui peut renforcer la ségrégation sociale. En revanche, les populations plus aisées ont souvent un accès plus facile à des moyens de transport efficaces et abordables. Ainsi, la deuxième hypothèse consiste à dire que la mobilité et les transports collectifs peuvent avoir un impact significatif sur la ségrégation sociale en créant des inégalités dans l'accès aux opportunités économiques, éducatives et culturelles dans les différentes parties de la ville, et par la suite augmenter la ségrégation sociale et à freiner l'accès à une ville plus équitable.

HYPOTHESES 3 : Les disparités d'accès à l'éducation ont un impact significatif sur la ségrégation scolaire dans les zones urbaines. Les quartiers où l'accès à l'éducation est limité sont plus susceptibles d'être socialement ségrégués. Nous sollicitons comme troisième hypothèse, que la distribution des équipements scolaires impacte le taux d'échec scolaire et de déperdition, et quelles sont à leur tour génératrices de ségrégation scolaire. La situation géographique de l'équipement scolaire - dans un tissu urbain planifié ou spontané- est un facteur déterminant de production des inégalités.

2. APPORT DE LA RECHERCHE

D’un point de vue théorique, ce travail de recherche nous a permis d’établir un nouveau cadre de recherche basé sur l’image des quartiers et des habitants de la ville de Batna.

L’étude qualitative nous a permis de déterminer les variables clés des éléments d’analyse (la pauvreté, le transport et l’éducation) sur les deux axes de recherche (disparités spatiales et ségrégation sociale). Chaque variable a été mesurée selon des indicateurs bien déterminés. Les disparités d’accès au logement est un paramètre important à travers lequel a été apprécié la pauvreté. Cette dernière a été mesurée à partir de Couffin de Ramadan et l’état des habitations (bon, moyen et mauvais), et ce à travers une grille d’évaluation. Une classification de l’état des habitations nous a permis de détecter le niveau de revenu des habitants, et par la suite apercevoir les zones de pauvreté.

Cependant, les disparités d’accès au transport collectif ont été explorés en analysant les données concernant le transport collectif par bus, le moyen de déplacement le plus utilisé dans la ville. Faute de disposer de données détaillées sur l’offre de transport, nous avons privilégié le travail empirique sur le terrain. Une étude de l’efficience et de l’efficacité du réseau de transport à travers le tracé des lignes, la distribution des arrêts de bus, et le temps d’accès au centre-ville.

En ce qui concerne les disparités d’accès à l’éducation et son influence sur la ségrégation scolaire, elles ont été mesurées à travers l’analyse de la carte scolaire (aire d’influence des établissements scolaires, le TOC et les classes de préparatoire), en complément d’indicateurs d’échec et de déperdition scolaire des élèves des trois paliers d’études (primaire, moyen et secondaire).

En effet, à travers un ensemble de méthodes et d’approches d’analyse, en dépit des difficultés d’accès aux données sociales et celles liés à l’exploration du terrain spatial et social de la ville, nous avons évalué l'équité spatiale et sociale dans les quartiers de la ville de Batna, ainsi que dans les différents établissements scolaires, du point de vue de la planification urbaine. Cette étude peut aider les planificateurs et les décideurs à assigner efficacement les mesures proposées afin de maximiser les avantages et de remédier aux inégalités spatiales en matière d'accès au logement, à la mobilité et aux services éducatifs.

3. PRINCIPAUX RESULTATS DE LA RECHERCHE

Les quartiers informels se développent à un rythme plus rapide que toute autre forme de développement urbain. Les formes d'informalité urbaine et les adaptations des établissements informels ont été étudiées à partir de données sur la ville de Batna. La cartographie urbaine a été utilisée comme l'une des principales méthodes pour explorer les morphologies informelles à

l'échelle de la ville et démêler les relations entre le planifié et l'informel à l'échelle du quartier et de la ville.

Les disparités spatiales à Batna ont un impact significatif sur le sentiment d'appartenance des personnes à leur quartier ainsi qu'à leur habitat. Elles sont liées à des inégalités économiques, sociales ou culturelles entre quartiers planifiés centraux et quartiers informels périphériques. A la fois exigence de la vie familiale et privilège d'un mode de vie, le fait d'avoir tout à proximité est au cœur du discours des habitants. Cependant, ce que les habitants des quartiers informels et les quartiers planifiés entendent par proximité diverge. Pour les habitants aisés des quartiers planifiés, proximité et accessibilité signifient être en mesure de se déplacer facilement en voiture. L'usage extensif de la voiture semble aller de pair avec une certaine réticence à utiliser les transports en commun (61.35% des interviewées ont plus d'une voiture).

Les nouvelles extensions de la ville présentent deux cas de figure. Des quartiers planifiés, constituant un milieu résidentiel plutôt ancien, ou nouvelles installations urbaines dans d'autres parties de la ville. Composés en majorité de villas, avec peu d'artères commerciales et un usage de la voiture omniprésent. Les frontières délimitant ces quartiers, se sont révélées très clairs. Le deuxième type de croissance constituent en des quartiers formés d'habitat anarchiques, non achevés et sans identité architecturale, avec une ramification des voies rendant la circulation mécanique difficile, et qui sont en expansion continue. Les frontières délimitant ces quartiers, se sont révélées assez floues[257].

Les données liées aux phénomènes de pauvreté sont encore rares. C'est la raison pour laquelle, nous nous sommes concentrées sur les résultats de l'enquête sociologique et celle de Couffin de ramadan pour la période allant de 2019-2023, ainsi que sur la grille de l'état des habitations. L'observatoire fait tout d'abord le constat d'une forte concentration de la pauvreté dans les quartiers informels périphériques de la ville de Batna (Parc à fourrage, Route de Tazoult et Kechida). En revanche, le taux de pauvreté dans les quartiers planifiés est bien inférieur à celui des quartiers informels, à savoir le Centre-ville, Chouhada, Zohor, Chikhi et Bouzourane, avec un taux de pauvreté inférieurs à 14 %. Cette cartographie de la pauvreté reflète bien le chômage ainsi que la répartition des bénéficiaires de minima sociaux sur le territoire.

Nous avons recensé le nombre des habitations relevant la situation aisée des habitants pour une enquête qualitative approfondie. Le revenu moyen des ménages, d'après l'enquête, dans les quartiers planifiés s'établi à entre 19 000 et 45 000 et même plus, contre moins de 18 000 dinars

[257] Les familles habitants les quartiers informels font recours aux quartiers formels (habitat collectif ou individuel) à la recherche de services publics administratif, sanitaires, ….

pour les habitants des quartiers informels. L'échantillon comprenait des familles récemment installées dans leur quartier respectif, 15.6% y habitent depuis moins de 5 ans. Concernant l'état de scolarisation, l'étude a montré que 52.88% ayant suivi des études universitaires. Le niveau socioéconomique des familles des quartiers planifiés est comparable, avec des proportions similaires de ménages situés dans les tranches salariales moyennes et moyennes-supérieures. Les populations modestes et pauvres, sont toujours concentrés sur les mêmes quartiers périphériques qu'il y a une cinquantaine d'années, mais d'une manière encore plus intense et plus compacte.

Les données sur les bénéficiaires du couffin de Ramadan montrent que le record est atteint dans le quartier Route de Tazoult, où près de 21,27% de la population de la ville, soit 1587 personnes, vivent sous le seuil de pauvreté. D'autres quartiers figurent aussi parmi les plus pauvres : Parc à Fourrage avec un taux de 19,10%, Kechida à 16,57% et enfin Bouakal avec un taux 15,08%, et si on regroupe la population des quatre quartiers de Batna où le taux de pauvreté est supérieur à 72,12% des bénéficiaires, équivalent de 5373 personnes. En effet, dans ces quartiers vivent 1800 interrogés aux bas revenus, une population d'après les résultats de l'enquête sont considérée comme pauvre (34.52% est une population sans revenu et 14.79% avec un revenu entre 5000DA et 15000DA).

Selon l'enquête réalisée auprès de 3650 personnes résidant dans 14 quartiers, les principaux motifs d'installation sont de se libérer de la tutelle familiale à 44.4%, de chercher la sécurité dans le quartier 60% ou encore de se rapprocher des équipements scolaires et de santé 13.8%. Les plus jeunes sont d'abord motivés par la recherche d'un paysage urbain et architectural dynamique (espace vert, espace de détente) à 18.6%. En effet, 45% des habitants interviewés de la ville de Batna craignent de circuler le jour dans la ville, et à 75% de marché seul la nuit[258], et considérablement dans les quartiers informels. L'inquiétude que sa maison soit cambriolée, d'être agressé, le risque que sa voiture soit volée, d'être insulté ou harcelée, d'être un sujet d'une attaque physique en raison de la couleur de la peau, du sexe ou de l'origine, le vandalisme, la vente de la drogue, les crimes de violent. Tous ces chiffres présentent les conditions de vie des quartiers informels, qui leur a imprimé une image peu commode parmi les quartiers de la ville.

En réalité, 59.5% se disent satisfaits de vivre dans leur quartier. Mais paradoxe : seuls 16.7% veulent continuer à y habiter, tandis que 83.3% souhaitent le quitter ou même changer de ville. Les principales causes des difficultés sont, selon les habitants interrogés - dont l'échantillon a été constitué selon la méthode aléatoire -, la petite délinquance (64,4 %), le paysage urbain

[258] Les résultats était mesurée à travers une grille distribuée à 3000 habitants.

(30,4%) et enfin les services (11%). La principale attente des habitants concerne l'emploi pour 12,3% des interviewés.

En outre, les infrastructures et les services publics, les écoles, les centres de santé et les parcs, l'accès aux services de première nécessité, à l'AEP, à l'électricité ou encore à l'Internet, sont souvent moins présents dans les quartiers informels à Batna, ce qui a renforcé les inégalités spatiales et la ségrégation sociale. Par conséquent, les disparités spatiales ont contribué à la ségrégation sociale en favorisant la concentration de populations ayant des caractéristiques socio-économiques similaires dans les quartiers informels, et qui sont plus susceptibles d'être socialement ségrégués. Les quartiers qui sont plus pauvres et plus éloignés des zones centrales ont tendance à être plus ségrégués que les quartiers plus riches et plus proches des centres-villes.

Les différences sont visibles entre l'état physique des habitations et l'environnement physique entre quartiers informels et quartiers planifiés. Les prospections réalisées sur le bâti des quartiers de la ville de Batna, destinés à être régularisés, montrent que les trois quarts des bâtis sont en mauvais état et un quart en bon état. La différence de développement immobilier dans les deux types de quartiers (informels et planifiés) montre des signes d'embourgeoisement des nouvelles zones d'habitat planifié (coopératives) et sur les grands axes routiers avec l'arrivés d'une population aisée, ce qui est conforme à la théorie de l'embourgeoisement de Smith (1979).

En outre, les populations les plus pauvres ont souvent un accès limité au logement, à l'éducation, à l'emploi, à la formation professionnelle et aux différents services de la ville, ce qui peut renforcer leur concentration dans des quartiers informels. A Batna, sont les quartiers informels seuls où le phénomène de précarité urbaine entraîne actuellement une difficulté de l'accès aux services de base, comme l'eau, l'assainissement, le gaz et l'énergie. En 2019, 20 % des logements n'étaient pas équipés en eau potable, 80 % des quartiers informels n'avaient pas accès à internet et 13 % n'avaient pas accès à l'électricité. Les quartiers qui disposent de raccordement souffrent de rupture d'électricité pour plus de 2 fois par semaine en hiver et chaque jour en été et qui peut durer plus de 3heures. Et d'une coupure de gaz par semaine en hiver, surtout pour les quartiers surpeuplés. Le raccordement à l'électricité varie de 80 et 90 % selon les quartiers et il est dans tous les cas pas suffisants.

Rappelons que 60% des quartiers informels, sont les plus touchés des coupures d'eau depuis le mois de Décembre 2022 - Mars 2023. Cependant, le déficit en eau touche la majorité des quartiers, par conséquent l'approvisionnement est discontinu. Le programme d'approvisionnement en AEP se montre en faveur des quartiers planifiés, alors que l'eau est disponible chaque jour dans quartiers centraux planifiés (centre-ville, stand, juillet), et d'un jour

sur deux de 6H à 8H pour les autres quartiers planifiés (Bouzourane, Zohor, etc.). D'autre part, les quartiers informels se trouvent défavorisés avec une fréquence d'approvisionnement en eau qui ne dépasse pas les 3H à 4H, un jour sur trois pour (Route de Tazoult, Parc à Fourrage, Kechida), et un jour sur quatre pour (Ouled Bechina, Bouakal, Route de Tazoult...). Dès lors, les habitants des quartiers informels en recours à l'approvisionnement parallèle par citerne, ou à partir des puits, ou ils se trouvent obligé d'acheter de l'eau et de remplir leur citerne d'environ 1500 Da. Dans les secteurs urbains à forte densité de la population, les coupures d'eau durant plusieurs jours peuvent avoir des conséquences dramatiques au plan social et sanitaire.

En effet, la pauvreté contribue à la concentration spatiale des populations défavorisées dans les quartiers informels comme dans les recherches de Cousin, 2013 ; Khalifa, 2015, en favorisant la concentration de populations ayant des caractéristiques socio-économiques semblables dans des zones géographiques déterminés. Ainsi, la pauvreté constitue selon les résultats qu'on a obtenu, le premier facteur affectant la distribution sociale dans la ville et c'est le premier générateur de disparités spatiales, de la délinquance et de la ségrégation sociale.

La pauvreté, entraine le déracinement (l'instabilité, la discontinuité, l'insécurité), ce qui génère l'éloignement (la séparation et l'augmentation de la distance), ce qui conduit à la perte de l'identité (perte de l'expression de soi, de sa culture, disparition des marquages symboliques), ce qui créent des ruptures dans les relations sociales (dans l'espace public et entre les réseaux sociaux) et, enfin, qui rend l'accès à la ville, aux services, aux fonctions urbaines plus difficile voire plus pénible joignant l'avis de Luc & Eve, 2010; Mignot et al., 2001; Simmel, 2009; Sory & Soura, 2017 . Les populations pauvres se concentrent dans les zones d'habitat des quartiers informels plus que dans les zones d'habitat des quartiers planifiés.

Cependant, la difficulté et le manque de services de transport dans les quartiers informels à Batna ne sont pas suffisamment pris en compte par les planificateurs et les organismes spécialisés, même pas avec des études de désengorgement de la ville. L'accessibilité des transports collectifs a été ainsi sérieusement influencées par les difficultés d'accès des bus dans de nombreux endroits des quartiers informels, qui restent de ce fait non-desservis. Les disparités spatiales de l'offre en transports en commun sont socialement discriminantes. Les services capables de répondre à la demande des habitants sont très inégalement répartis et restent essentiellement le privilège des quartiers planifiés au détriment des quartiers informels, l'accès aux transports collectifs est soit inexistant, soit défectueux pour les habitants de ces zones. Ces profondes inégalités de l'accessibilité au réseau de transports ont grandement nuit à la qualité de vie de ces habitants et ont augmenté leur sentiment d'infériorité et d'insécurité, en particulier pour les femmes.

Les quartiers informels tendent à devenir des véritables zones de ségrégation sociale. Ces espaces hostiles et dangereux particulièrement pour les femmes faute des difficultés de mobilité dans les quartiers informels à Batna, augmentant de fait le risque de maintenir leur caractère "sexué" comme a été présenté dans la recherche de Coutras, 1996. Une distribution plus équilibrée des infrastructures, des équipements et de services dans les quartiers informels pour qu'ils soient plus autonomes par rapport au centre peuvent valoriser l'image des quartiers informels et de promouvoir leur qualité de vie. Les résultats de cette étude confirment l'hypothèse selon laquelle les inégalités d'accessibilité favorisent l'exclusion sociale, confirmant les travaux menés par (Garrett & Taylor, 1999 ; Lucas, 2012).

En outre, les politiques de choix scolaire peuvent également contribuer à la ségrégation scolaire, en permettant aux familles plus riches de choisir des établissements scolaires de meilleure qualité dans des quartiers plus riches, tandis que les familles plus pauvres sont contraintes d'envoyer leurs enfants dans des écoles moins bien dotées et souvent plus ségréguées, confirmant l'avis de (Pfirsch & Semi, 2016). Notre étude démontre que les enfants des quartiers informels ont plus de risques d'abandonner leurs études, et que si les parents s'impliquent plus dans l'encadrement scolaire de leur enfant, cela peut diminuer leur taux d'échec même s'il existe des disparités spatiales, (supervision, de soutien et d'encouragement) qui converge avec les études de (Janosz, Le Blanc, Boulerice, & Tremblay, 2000).

Quelle que soit la pauvreté, elle restera toujours un grand problème de l'abandon scolaire dès le cycle primaire chez les jeunes enfants à Batna, le facteur social le plus déterminant de la ségrégation scolaire, affirmé par les études de Bouchard (2001). Le mauvais niveau de vie de la famille oblige de jeunes enfants à Batna à abandonner leurs études pour aider la famille avant d'acquérir l'éducation aux différents paliers de l'éducation. Par ailleurs, l'éducation participe à l'inégalité, car dans la société contemporaine, ceux recevant une bonne éducation peuvent apprendre de se maintenir économiquement, tout au long de leur vie et, tandis que ceux qui ont été privés d'une formation scolaire se retrouvent dans la rue.

Les résultats de cette recherche nous permettent de trouver les relations entre facteurs liés aux problèmes de l'abandon scolaire, la pauvreté et le statut socioéconomique de la famille. Ces facteurs ont été la cause d'une baisse importante de la motivation des jeunes enfants à Batna, à poursuivre leurs études et même les inciter à abandonner l'école. De plus, certains facteurs scolaires, par exemple, l'éloignement de l'établissement scolaire, le sentiment d'infériorité, le redoublement avaient une grande influence sur le cheminement des jeunes enfants à abandonner leurs études.

Par ailleurs, nos résultats montrent que le quartier demeure un espace-temps clé dans la vie quotidienne des habitants. L'organisation pratiques de la vie quotidienne est facilitée par les services et infrastructures de proximité. Le quotidien de ces habitants se caractérise par des exigences de mobilité nécessaires, d'infrastructures de transport et d'éducation. La réduction des disparités spatiales et de la ségrégation sociale est donc un enjeu majeur pour la justice sociale et la cohésion territoriale à Batna. Cela peut passer par des politiques publiques visant à améliorer l'accès aux services publics, à promouvoir la mixité sociale dans les quartiers et à lutter contre les discriminations, comme a signalé (Vakulabharanam & Motiram, 2012).

La proximité des opportunités d'emploi et la disponibilité de terrains sous-utilisés ont généralement permis l'émergence d'établissements informels dans la ville. Conformément aux études précédentes (Askew, 2004 ; Wattanawanyoo, 2012), la plupart des morphologies informelles sont situées à proximité des oueds, sur des terrains abordables. Nous confirmons l'avis de (Silverman, Lupton, & Fenton, 2005), que les caractéristiques du quartier (présence de parcs, d'écoles et de services pour les familles de proximité) et de sa localisation (Bonvalet & Dureau, 2000), ont un impact significatif sur le désir de s'installer dans un quartier informel.

En revanche, les quartiers bien équipés et bien desservis favorisent un sentiment de fierté et d'appartenance chez les habitants. Les efforts pour promouvoir l'inclusion et la diversité peuvent également renforcer le sentiment d'appartenance chez les personnes issues de groupes minoritaires ou marginalisés. Proximité du travail, des axes routiers ou des transports en commun, des activités et services pour la famille, des institutions scolaires et culturelles, de la famille et des amis reviennent comme leitmotiv auprès des habitants et des personnes interviewées, autant aux quartiers planifiés qu'aux quartiers informels.

4. LIMITES DE LA RECHERCHE

L'une des conclusions de cette étude est l'identification de certaines limites à prendre en compte dans l'analyse spatiale des zones d'habitat informel. Des données accessibles, précises et actualisées sont essentielles pour explorer les morphologies informelles. Les établissements informels ne sont généralement pas documentés et ne figurent pas sur les cartes officielles. De plus, l'informalité urbaine est un concept flou, ce qui rend souvent le processus de cartographie très difficile. L'analyse à micro-échelle des morphologies informelles fera l'objet d'études futures afin d'explorer les relations entre la densité, l'accessibilité, la diversité et les interfaces urbaines dans les établissements informels. Les recherches futures peuvent également apporter davantage d'études de cas provenant de différentes villes. En outre, l'analyse comparative de différentes études de cas de morphologies informelles peut révéler certains points communs et différences en termes de processus et de formes d'informalité urbaine dans un contexte plus large.

5. LES PERSPECTIVES ET APPROFONDISSEMENTS.

Cette thèse a sans doute ouvert autant de questions qu'elle a apporté de résultats à nos interrogations initiales. Nous proposons donc, pour conclure, de présenter les perspectives de recherche dessinées au terme de ce travail, qui nous semblent les plus intéressantes.

Plusieurs pistes de recherche se dessinent pour aller plus loin dans l'exploration de notre problématique. Il nous semblerait en premier lieu très intéressant d'évaluer la pertinence de l'hypothèse économique. Cette hypothèse renvoyait à la question des conditions économiques de construction de la qualité morphologique dans les espaces urbains informels. Une seconde piste se dessine également au vu des récentes évolutions réglementaires en matière de planification. Il s'agirait d'actualiser nos observations sur ce sujet en prenant en compte les changements significatifs du contexte d'action issus des nouvelles réglementations, il serait très stimulant d'analyser la manière dont sont mises en œuvre les récentes Orientation d'Aménagement et de Programmation, et d'évaluer empiriquement la pertinence de cette affirmation.

D'un point de vue méthodologique, nous souhaiterions poursuivre notre recherche sur la qualité en se focalisant sur les représentations habitantes et les usages de l'espace. Nous pourrions ainsi augmenter notre appréhension de la forme des apports issus des approches paysagères de l'espace, en centrant notre attention sur l'usage et les représentations. De cette façon nous pourrions passer d'un questionnement en termes de qualité morphologique à un questionnement en termes de qualité urbaine. Par ailleurs, notre recherche a soulevé des hypothèses très intéressantes sur les disparités spatiales d'accès à la ville à travers le logement, le transport et l'éducation. Une étude plus approfondie, à une échelle nationale, via des questionnaires par exemple, pourrait apporter des réponses plus robustes aux nouvelles questions posées par cette thèse.

La référence au site, situe le quartier (ou le site) dans le contexte urbain plus large, y compris la position dans l'économie et l'évolution des opportunités qu'elle offre, ainsi que l'étendue de la différenciation sur le marché du logement urbain : dans ce contexte, elle se réfère à l'accessibilité, aux infrastructures et aux avantages et inconvénients par rapport à d'autres parties de la ville et tient compte de l'histoire du développement du quartier et des processus de changement liés à la trajectoire. La référence au site implique un agenda plus tourné vers l'intérieur, faisant référence aux ressources physiques et à l'environnement bâti, ainsi qu'aux équipements et services locaux, y compris ceux qui ont fusionné en réponse aux besoins des habitants. La production de différences entre les quartiers implique chacun de ces niveaux d'activité et l'expérience individuelle et familiale de l'exclusion est également affectée par chacun d'entre eux.

Certains des facteurs clés qui influencent l'expérience de l'exclusion sociale sont le produit de facteurs micro et locaux, y compris ceux générés par l'histoire de l'habitation et de l'habitant. Les recherches futures pourraient bénéficier de l'adoption d'une approche stratifiée pour l'examen et l'explication de l'importance du voisinage dans l'exclusion sociale. Cette approche ferait référence au contexte, à la situation et au site. En ce qui concerne le contexte, il faudrait commencer par faire référence aux facteurs susceptibles de réduire l'ampleur des différences entre les quartiers, les inégalités de revenus et de richesses et les influences nationales et des villes.

Pour commencer à retracer le problème de l'abandon scolaire à Batna, nous sommes conscients de l'absence d'études systématiques sur la situation dans cette ville. Nous croyons que certaines enquêtes réalisées en Algérie et ailleurs, sur les causes d'abandon scolaire, peuvent éclairer la situation qui existe dans les pays en voie de développement.

Les données sur de diplômes et sur les familles d'élèves sont absentes, cause pour laquelle on a pas pu mesurer le degré de ségrégation raciale, et nous étions satisfais des indicateurs pour mesurer le degré de disparités spatiales de distribution des biens, ainsi que de voir leur impact sur la ségrégation scolaire, ce qui nous a conduit à modéliser la rupture entre les deux populations, rupture dont nous montrons pourtant qu'elle est tout-à-fait signifiante, entre population habitant les quartiers planifiés et celle habitant la périphérie ou quartiers informels. Pour le repérage de l'origine sociale, il est souhaitable d'élargir le champ d'étude et de prendre plusieurs écoles sur toute la ville.

La recherche peut être approfondie à l'aide d'une enquête auprès de jeunes batnéen qui ont abandonné leurs études à l'école primaire, au CEM ou au lycée, à l'aide de questionnaires quantitatifs afin d'identifier les principales causes contribuant à cheminer vers l'abandon des études. Nous aimerions donc inspirer certaines pistes à étudier pour les prochaines recherches sur l'encadrement des jeunes enfants batnéens concernant l'abandon des études, remédier à la déperdition scolaire et appuyer les exigences d'une nouvelle réforme politique auprès des pratiques éducatives en Algérie, et nous souhaitons aussi apporter des solutions spatiales concrètes à la situation scolaire.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

A

Abderrahmane L., 2017, "Les politiques spécifiques de l'emploi comme moyen de lutte contre le chômage : en se référant au cas de l'Algérie", *Dirassat Journal Economic Issue, vol.* 8, No.1, 275-288.

Acheuk-Youcef, M., Gauthiez, B., & Sahraoui, B. B. (2019). L'héritage architectural et urbain de Constantine pendant la période coloniale française (1837-1962): un enjeu de connaissance, de conservation et d'identité. *Géocarrefour, 93*(93/4).

Adorno, S. (2005). *Le monopole étatique de la violence: le Brésil face à l´ héritage occidental. Cultures Conflits(59), 149-174.*

Aichour B., 2006, "Les problèmes des transports urbains et leur impact sur la circulation à Constantine", *Les cahiers scientifiques du transport*, vol. 50, 49 p.

Alain BOURDIN, ASCHER François et BAUDIN Gérard, « *La société urbaine du XXIe siècle*, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France.

Alba, R. D., & Logan, J. R. (1993). Minority proximity to whites in suburbs: An individual-level analysis of segregation. *American journal of sociology, 98*(6), 1388-1427.

Allen, W. R., Teranishi, R., & Solorzano, D. G. (2004). Opportunity at the crossroads: Racial inequality, school segregation, and higher education in California. Teachers College Record, 106(11), 2224-2245.

Almi, S. (2002). *Urbanisme et colonisation: présence française en Algérie*: Editions Mardaga.

Amrani, Y., & Beaud, S. (2013). Pays de malheur!: Un jeune de cité écrit à un sociologue suivi de Des lecteurs nous ont écrit: La Découverte.

Ananya, R. (2005). Urban informality: toward an epistemology of planning. Journal of the american planning association, 71(2), 147-158.

Anne AGUILERA, BLOY Danièle, CAUBEL David, et al. « Formes de la croissance urbaine et mobilités : une comparaison Lille – Lyon – Marseille », Rapport intermédiaire 1, Conseil Régional Nord - Pas de Calais Direction recherche/technologie, 2006.

Antoni, J.-P., Morency, C., Cambien, A., Vuidel, G., Nguyen-Luong, D., Nicolas, J.-P., . . . Crozet, Y. (2011). Modéliser la ville. Formes urbaines et politiques de transport. In: Economica.

Antunes, A., & Peeters, D. (2000). A dynamic optimization model for school network planning. Socio-Economic Planning Sciences, 34(2), 101-120.

Apparicio, P., & Séguin, A.-M. (2006). L'accessibilité aux services et aux équipements: un enjeu d'équité pour les personnes âgées résidant en HLM à Montréal. Cahiers de géographie du Québec, 50(139), 23-44.

Arbaci, S. (2008). (Re) viewing ethnic residential segregation in Southern European cities: Housing and urban regimes as mechanisms of marginalisation. Housing Studies, 23(4), 589-613.

Arbaci, S., & Malheiros, J. (2013). De-segregation, peripheralisation and the social exclusion of immigrants: Southern European cities in the 1990s. In Linking Integration and Residential Segregation (pp. 67-96): Routledge.

Armstrong, F., & Moore, M. (2004). Action research for inclusive education. Changing places.

Aron, J.-E., Kayser, O., Liautaud, L., & Nowlan, A. J. F. r. P. (2009). Access to Energy for the Base of the Pyramid. *Final report. Paris: HYSTRA ASHOKA.*

Arrondel, L., & Laferrère, A. (1994). La transmission des grandes fortunes. Profil des riches défunts en France. Economie et statistique, 273(1), 41-52.

Ascher, F. (1998). Mobilité e temps de la vie quotidienne. *Les débats sur la ville, 1*.

Askew, M. (2004). Bangkok: Place, practice and representation: Routledge.

Atac, E. (2015). turkish cities in the bigger picture: The distribution of" Socio-Economic Status" through the cities. Gazi University Journal of Science Part B: Art Humanities Design and Planning, 3(4), 55-68.

Ateilah, K., Aboussaleh, Y., & Ahami, A. (2012). Les déterminants socioéconomiques et démographiques des faibles performances scolaires des élèves dans un collège rural la région de Sidi Taybi Kenitra (Maroc). %J Antropo, 26, 83-89.

Audren, G. (2012). Dynamiques scolaires et recompositions socio-territoriales: quels impacts sur la ségrégation à Marseille? Géographie, économie, société, 14(2), 147-170.

Auerbach, A. J. (2018). Measuring the effects of corporate tax cuts. Journal of Economic Perspectives, 32(4), 97-120.

Authier, J.-Y. (2008). Les citadins et leur quartier. L'Année sociologique, 58(1), 21-46.

Avenel, C. (2005). La mixité dans la ville et dans les grands ensembles. Informations sociales(5), 62-71.

Avellaneda P., 2008, "Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima", *Anales de Geografía*, vol. 28, No. 2, 9-35, [en ligne]. URL : https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808220009A

Aydalot, P. (1985). Economie régionale et urbaine: Editions Economica.

B

Balakrishnan, S. (2019). Recombinant urbanization: Agrarian–urban landed property and uneven development in India. International Journal of Urban

Balakrishnan, S. (2019). Recombinant urbanization: Agrarian–urban landed property and uneven development in India. *International Journal of Urban Regional Research, 43*(4), 617-632.

Balma, L., Kabore, M., Ouattara, A., Kabore, S., Ilboudo, W., & Kassoum, Z. (2011). Public education spending and poverty in Burkina Faso: A calculable general equilibrium approach (Dépenses publiques d'éducation et pauvreté au Burkina Faso: une approche en Équilibre Général Calculable)'. Retrieved from

Barbagli, M., & Pisati, M. (2012). Dentro e fuori le mura: città e gruppi sociali dal 1400 a oggi: Società editrice il Mulino.

Barrault-Stella, L. Carte scolaire: au-delà de la «mixité», comment l'État entretient les inégalités.

Bataillon, C. (2020). Populations rurales algériennes: encadrement socio-administratif et émigration.(Autour des camps de regroupement de la guerre d'Algérie). *Cybergeo: European Journal of Geography*.

Batty, M., & Longley, P. A. (1994). Fractal cities: a geometry of form and function: Academic Baudelot, C., & Establet, R. (1971). L'école capitaliste en France. París, Maspero. BaudelotL'école capitaliste en France.

Baudelot, C., & Establet, R. (1975). L'école primaire divise: Maspero Paris.

Baudelot, C., & Establet, R. (1989). Le niveau monte: Éditions du Seuil.

Bauer, A., & Soullez, C. (2010). Repenser l'éthique de la sécurité face aux menaces criminelles. *Securite et strategie, 3*(HS1), 15-23.

Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., & Zembri, P. (2005). Géographie des transports: Armand Colin Paris.

Bazzi, S., Gaduh, A., Rothenberg, A. D., & Wong, M. (2017). *Unity in diversity?: ethnicity, migration, and nation building in Indonesia*: Centre for Economic Policy Research Jakarta, Indonesia.

Becker, G. S. (1975). Investment in human capital: effects on earnings. In Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education, Second Edition (pp. 13-44): NBER.

Becker, G. S. (2002). Human capital. The concise encyclopedia of economics, 2.

Becker, G. S., & Tomes, N. (1986). Human capital and the rise and fall of families. Journal of labor economics, 4(3, Part 2), S1-S39.
Becker, R. (2013). Éditorial. Inégalité et justice dans l'éducation en Suisse. Schweizerische Zeitschrift für Bildungswissenschaften, 35(3), 415-423.
Begag, A. (1995). Espace et exclusion: mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon: Editions L'Harmattan.
Belmessous, F., & Naceur, F. (2019). *Des revendications ordinaires aux mobilisations citoyennes: la conquête du droit à la ville dans des quartiers informels de Batna (Algérie).* Paper presented at the Annales de géographie.
Belguidoum, S. (1995a). Mobilités résidentielles et stratégies sociales dans les petits centres urbains sétifiens (Algérie). In: Urbama.
Belguidoum, S. (1995b). Recompositions sociales et nouvelles formes urbaines: la réappropriation du champ urbain à Sétif (Algérie). In: Karthala.
Belguidoum, S. (2008). *La ville en question-analyse des dynamiques urbaines en Algérie.* Paper presented at the Penser la ville-approches comparatives.
Belguidoum S., Mouaziz N., 2010, "L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne : politiques urbaines et légitimité sociale", *Espaces et sociétés*, vol. 3, 101-116, [en ligne]. URL : https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2010-3-page-101.htm DOI : 10.3917/esp.143.0101
Belguidoum, S. (2018). La ville algérienne dans tous ses états: transition urbaine et nouvelles urbanités. *Revue Moyen-Orient, 40*, 62-68.
Benabou, R. (1993). Workings of a city: location, education, and production. 108(3), 619-652.
Benabou, R. (1996). Inequality and growth. 11, 11-74.
Benabou, R. (2000). Unequal societies: Income distribution and the social contract. 90(1), 96-129.
Bendjelid, A. (1985). La planification nationale et la question urbaine en Algérie. *MOM Éditions, 1*(1), 159-170.
Bendjelid, A. (2000). Collections statistiques (ONS, Alger) n 81, 1999 Principaux résultats de l ‘exploitation exhaustive, RGPH, 1998 Recensement général de la population et de l’habitat, 1998. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(11), 151.
Bénit-Gbaffou, C. (2008). *Unbundled security services and urban fragmentation in post-apartheid Johannesburg. Geoforum, 39(6), 1933-1950.*
Bénit, C., Didier, S., Dorier-Apprill, E., & Gervais-Lambony, P. (2007). *Fragmentations.*Bernand, C., & Brun, J. (1994). La ségrégation dans la ville: concepts et mesures: Ed. L'Harmattan.
Benkada, S. (2001). Un demi-siècle d’extension de l’espace périphérique oranais, à travers quelques exemples de politiques d’urbanisation (1948-1998). *Insaniyat/*إنسانيات. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(13), 95-104.
Benlakhlef, B. (2007). *Recomposition des territoires urbains en algérie l'exemple d'annaba.* Annaba,
Benlakhlef, B., & Bergel, P. (2016). Relogement des quartiers informels et conflits pour l’espace public. Le cas de la nouvelle ville d’Ali Mendjeli (Constantine, Algérie). *Les Cahiers d’EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*(28).
Benlakhlef, B., & Bergel, P. (2019). Construire trois millions de logements en Algérie (1999-2018).
Bensaoula, S. (2016). Lesecteur informel en Algérie: Ampleur et raison d'être. *REVUE ALGERIENNE DES FINANCES PUBLIQUES, n°06.*
Bergel, P., & Benlakhlef, B. (2019). Construire trois millions de logements en Algérie (1999-2018). Métropolitiques. eu.
Berger, M., & Beaucire, F. (2002). Mobilité résidentielle et navettes: les arbitrages des ménages d’Île-de-France. L’accès à la ville: les mobilités spatiales en questions, Paris: L’Harmattan, 141-166.
Bergman, P., Chetty, R., DeLuca, S., Hendren, N., Katz, L. F., & Palmer, C. (2019). *Creating moves to opportunity: Experimental evidence on barriers to neighborhood choice*. Retrieved from

Bertucci, M.-M. (2013). Formes de la ségrégation langagière et sociale en banlieue. *Cahiers internationaux de sociolinguistique, 4*(2), 41-55.

Bharathi, N., Malghan, D., Mishra, S., & Rahman, A. (2021). Fractal urbanism: City size and residential segregation in India. *World Development, 141*, 105397.

Bodet, J. (2018). La ségrégation scolaire: un enjeu géopolitique. Hérodote(3), 195-208.

Bolt, G., Van Kempen, R., & Van Ham, M. (2008). Minority ethnic groups in the Dutch housing market: Spatial segregation, relocation dynamics and housing policy. Urban Studies, 45(7), 1359-1384.

Bonnafous, A., & Masson, S. (2003). Evaluation des politiques de transports et équité spatiale. Revue d'économie régionale et urbaine(4), pp. 547-572.

Bonnal, L., Boumahdi, R., & Favard, P. (2013a). Inégalités d'accès au logement social: peut-on parler de discrimination? %J Economie et statistique, 464(1), 15-33.

Bonnal, L., Boumahdi, R., & Favard, P. (2013b). Inégalités d'accès au logement social: peut-on parler de discrimination? Économie et statistique, 464(1), 15-33.

Boubakour F., 2008, "Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées*", CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saïgon), Vietnam*, 12-14.

Bouchemal, S. (2009). Mutations sociospatiales en milieu urbain: entre citadinité et ruralité: l'exemple d'une ancienne ville coloniale française en Algérie. Cahiers de géographie du Québec, 53(149), 261-286.

Boucher, J. L. (2001). Transformations sociales et orientation de la société. Mutations de société et quête de sens, 19-44.

Boucher, J. L. (2005). Pauvreté, fragilités individuelles et habitat: le rôle de l'économie sociale. Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy(32).

Boucher, J. L., & Favreau, L. (1997). Les misères de la pauvreté. In: Relations.

Bourdieu, P. (1993). L'espace des points de vue. *La misère du monde*, 9-11.

Boudon, R. (1973). Éducation et mobilité. Sociologie et sociétés, 5(1), 111-126.

Bourdieu, P., & Passeron, J. (1964). C.(1964). Les héritiers. Les étudiants et la culture.

Bourdieu, P. (1966). L'école conservatrice: Les inégalités devant l'école et devant la culture. Revue française de sociologie, 325-347.

Bourdieu, P., & Passeron, P. (1970). La Reproduction. La Reproduction. Éléments pour une théorie du système d'enseignement.

Bouzouina, L. (2007). Concentrations spatiales des populations à faible revenu, entre polarisation et mixité. Pensée plurielle(3), 59-72.

Bonvalet, C., & Dureau, F. (2000). Les modes d'habiter: des choix sous contraintes. *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale, Paris, Anthropos*, 131-153.

Botton, H., Cusset, P.-Y., Dherbécourt, C., & George, A. (2020). Quelle évolution de la ségrégation résidentielle en France? La note d'analyse, 92(4), 1-12.

Bowles, S., & Gintis, H. (2003). Schooling in capitalist America twenty-five years later. Paper presented at the Sociological Forum.

Boyer, F. (2010). Croissance urbaine, statut migratoire et choix résidentiels des Ouagalais. Vers une insertion urbaine ségrégée? *Revue Tiers Monde*(1), 47-64.

Brantingham, P., & Brantingham, P. (1994). La concentration spatiale relative de la criminalité et son analyse: vers un renouvellement de la criminologie environnementale. *Criminologie, 27*(1), 81-97.

Brûlé, J.-C. (1985). La politique des réserves foncières en Algérie. *%J MOM Éditions, 1*(1), 149-158.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (1992). Les mots de la géographie: dictionnaire critique, Paris: Reclus-La documentation française, coll. Dynamiques du territoire.

Bridge, G., Butler, T., & Le Galès, P. (2014). Power relations and social mix in metropolitan neighbourhoods in North America and Europe: Moving beyond gentrification? International Journal of Urban and Regional Research, 38(4), 1133-1141.

Brown, L. A., & Chung, S. Y. (2006). Spatial segregation, segregation indices and the geographical perspective. Population, space and place, 12(2), 125-143.

Brueckner, J. K., Thisse, J.-F., & Zenou, Y. (1999). Why is central Paris rich and downtown Detroit poor?: An amenity-based theory. European economic review, 43(1), 91-107.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (1993). Les mots de la géographie: dictionnaire critique.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (1993). Les mots de la géographie: dictionnaire critique.

Bugeja-Bloch, F. (2013). Logement, la spirale des inégalités. Une nouvelle dimension de la fracture sociale et générationnelle: Puf.

C

Caubel D., 2006, "Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs", *XLIIème Colloque de l'ASRDLF-XIIème, Colloque du GRERBAM-Sfax*, "Développement local, compétitivité et attractivité des territoires", 21 p., [en ligne]. URL : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00095755

Chabane L., 2010, "Inégalité spatiale de l'offre en transport urbain de voyageurs par bus à Alger", *Conférence du CODATU XIV sur le transport durable et la qualité de vie dans la ville*, Buenos Aires.

Chaline C., 1990, "Les villes du monde arabe", *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, No.79-80, 128-129, [en ligne]. URL : https://www.persee.fr/doc/tigr_0048-7163_1990_num_79_1_1271_t1_0128_0000_3

Checchi, D., & García-Peñalosa, C. (2010). Labour market institutions and the personal distribution of income in the OECD. Economica, 77(307), 413-450.

Christophe IMBERT, « Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction », Thèse de doctorat, Université de Paris I, 2005.

Cousin, B. (2013). Ségrégation résidentielle et quartiers refondés. Usages de la comparaison entre Paris et Milan. Sociologie du travail, 55(2), 214-236.

Cutler, D. M., Glaeser, E. L., & Vigdor, J. L. (1999). The rise and decline of the American ghetto. Journal of political economy, 107(3), 455-506.

Cacheux, A. (2002). Le logement locatif social. Rapport au Premier Ministre de Monsieur Alain Cacheux, député du Nord. Paris.

Caillods, F. (2010). Carte scolaire et microplanification. Institut International de Planification de l'Education, 320.

Carter, P. L. (2005). Keepin'it real: School success beyond Black and White: Oxford University Press.

Carrel, M., Cary, P., & Wachsberger, J.-M. (2016). Ségrégation et fragmentation dans les métropoles: perspectives internationales: Presses universitaires du Septentrion.

Cary, P., & Sylvie, F. (2012). Les métropoles face aux dynamiques de ségrégation et de fragmentation. Géographie, économie, société, 14(2), pp. 113-126.

Castel, R. (1995). Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat, coll. Folio, Paris, éd. Gallimard.

Castells, M. (1972). *La question urbaine: François Maspero.*

Caubel, D. (2006). Politique de transports et accès à la ville pour tous? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise. Université Lumière-Lyon II,

Caussat, L. (1998). Les minima sociaux en France. Pauvreté et exclusion, 113.

Charles, C. Z. (2003). The dynamics of racial residential segregation. Annual review of sociology, 167-207.

CHARMES, É. (2009). Une France contre l'autre? Revue française de sociologie, 50(3), 451-487.

Charmes, E., & Bacqué, M.-H. (2016). Mixité sociale, et après? : PUF.

Chouguiat Belemallem , S. (2014). L'HABITAT INFORMEL DANS LA VILLE DE CONSTANTINE: ETALEMENT URBAIN ET INEGALITES SOCIO-SPATIALES.

Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. Transport policy, 7(3), 195-205.

Christ, G. (2015). Union in separation: diasporic groups and identities in the Eastern Mediterranean (1100-1800). Union in separation, 1-817.

Clarke, S., & Surkis, J. (1968). An operations research approach to racial desegregation of school systems. Socio-Economic Planning Sciences, 1(3), 259-272.

Clark, W. A. (1986). Residential segregation in American cities: A review and interpretation. *Population research; Policy review, 5*(2), 95-127.

Clarke, G. R. (1995). More evidence on income distribution and growth. *Journal of development Economics, 47*(2), 403-427.

Clerc, V. (2005). Les politiques de résorption de l'habitat informel à Phnom Penh. Influence des organisations internationales et contradictions de l'action publique. *Géocarrefour, 80*(3).

Clerc V., 2010, "Du formel à l'informel dans la fabrique de la ville. Politiques foncières et marchés immobiliers à Phnom Penh", *Espaces et sociétés*, vol. 3, 63-79. DOI : 10.3917/esp.143.0063

Clerc, V., Criqui, L., & Josse, G. (2017). Urbanisation autonome: pour une autre action urbaine sur les quartiers précaires. *Métropolitiques. eu*.

Classique. (2016). Synthèse analytique. SYSTÈME SCOLAIRE Sénégal, AU.

Clifton, K. J. (2004). Mobility strategies and food shopping for low-income families: A case study. Journal of Planning Education Research, 23(4), 402-413.

Clifton K., Lucas K., 2004, "Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK", *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*, vol. 1.

Cohen, M. (2015). John FC Turner and housing as a verb. *Built Environment, 41*(3), 412-418.Compaoré, F. N., & Ouédraogo, M. N. (2007). L'évolution de la scolarisation au Burkina Faso. La question éducative au Burkina Faso: regards pluriels, 25-49.

Coninck, J. d. (1992). Evaluating the impact of NGOs in rural poverty alleviation: Uganda country study.

Coquerel, P. (2010). L'Afrique du Sud: une histoire séparée, une nation à réinventer: Gallimard.

Corbet, A. (2016). *Bidonvilles, camps… Habiter, l'espérance de l'informel.* Paper presented at the Habitat informel? Ancrage et mobilité.

Cousin, B. (2013). Ségrégation résidentielle et quartiers refondés. Usages de la comparaison entre Paris et Milan. Sociologie du travail, 55(2), 214-236.

Coutras J., 1996, "Crise urbaine et espaces sexués", *Cahiers du GEDISST (Groupe d'étude sur la division sociale et sexuelle du travail)*, No.18, 177-179, [en ligne]. URL : www.persee.fr/doc/genre_1165-3558_1997_num_18_1_1016_t1_0177_0000_4Cunty, C., Fussy, F., & Perez, P. (2007). Géocriminologie, quand la cartographie permet aux géographes d'investir la criminologie. *Cybergeo: European Journal of Geography*.

Cousin, B., & Préteceille, E. (2008). La division sociale de l'espace milanais: comparaison avec le cas parisien. Mélanges de l'école française de Rome, 120(1), 315-333.

Cousin, B. (2013). Ségrégation résidentielle et quartiers refondés. Usages de la comparaison entre Paris et Milan. *Sociologie du travail, 55*(2), 214-236.

Coutard, O., Dupuy, G., & Fol, S. (2004). Mobility of the poor in two European metropolises: car dependence versus locality dependence. Built Environment, 138-145.

Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., . . . Stanley, J. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne–Updated results. Research in transportation economics, 29(1), 287-295.

Currie, P. K., Nguyen, Q. P., Buijse, M., & Zitha, P. L. (2007). Mapping of foam mobility in porous media. Journal of petroleum science, 58(1-2), 119-132.

D

Dabinett, G., Lawless, P., & Rhodes, P. (2001). A review of the evidence base for regeneration policy and practice.

Daddah, A. (2015). Habiter la ville sans droits: les travailleurs migrants dans les marges de Beyrouth (Liban). Aix-Marseille,

Daniel LACROIX, « Morphogenèse de Sainte-Foy : Le Dilemme de la banlieue moderne entre structure héritées et forme urbaine nouvelle », Mémoire pour l'obtention de grade de M.Sc, 2003.

Dabinett, G., Lawless, P., & Rhodes, P. (2001). *A review of the evidence base for regeneration policy and practice*.

DAJIL/PLM2, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer 2005.

Davis, D. (2003). China's "Software Advantages". Woodrow Wilson International Center for Scholars Asia Program Special Report: China's Economy: Will the Bubble Burst, 18.

DGUHC-PUCA - Roland Gomez, Conception graphique : Alain Bitoune / Impression :

Delbosc, A., & Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. Journal of Transport Geography, 19(6), 1130-1137.

Delmelle, E. M., Thill, J.-C., Peeters, D., & Thomas, I. (2014). A multi-period capacitated school location problem with modular equipment and closest assignment considerations. Journal of Geographical Systems, 16(3), 263-286.

Demoraes, F., Gouëset, V., Piron, M., Figueroa, O., & Zioni, S. (2010). Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo. Espace populations sociétés. Space populations societies(2010/2-3), 349-364.

Dewey, J. (1968). Experience and education, paru en français sous le titre Expérience et éducation. Édition Armand Colin, Paris.

De Almeida Abreu, M., & Le Clerre, G. (1994). RECONSTRUIRE UNE HISTOIRE OUBLIÉE: ORIGINE ET EXPANSION INITIALE DES" FAVELAS" DE RIO DE JANEIRO. Genèses(16), 45-68.

Decamps, A., Gaussier, N., Laroque, P., & Gaussier, P. (2010). Ségrégation et cognition spatiale. Nouvelles perspectives en sciences sociales: revue internationale de systémique complexe et d'études relationnelles, 5(2), 197-226.

Delacampagne, C. (2002). Histoire de l'esclavage: de l'antiquité à nos jours: Librairie générale française.

Del Conte, R., & Kling, J. (2001). A Synthesis of MTO Research on Self-Suff iciency, Safety and Health, and Behavior and Delinquency.

Del Mistro, R., & A. Hensher, D. (2009). Upgrading informal settlements in South Africa: Policy, rhetoric and what residents really value. Housing Studies, 24(3), 333-354.

De Almeida Vasconcelos, P. (2013). Processus et formes socio-spatiaux des villes: une contribution au débat. Ségrégation et fragmentation dans les métropoles: Perspectives internationales, 37.

De Rudder, V. (1995). La ségrégation est-elle une discrimination dans l'espace. Les quartiers de la ségrégation, 11-30.

De Rudder, V., Tripier, M., Vourc'h, F., & Simon, V. (1995). La prévention du racisme dans l'entreprise en France: Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail.

De Rudder, V., & Vourc'h, F. (2006). 9. Les discriminations racistes dans le monde du travail. In De la question sociale à la question raciale? (pp. 175-194): La Découverte.

de Souza Briggs, X. (2004). the geography of opportunity. In: Washington DC: Brookings Institution Press.

Del Conte, R., & Kling, J. (2001). A Synthesis of MTO Research on Self-Suff iciency, Safety and Health, and Behavior and Delinquency.

Del Mistro, R., & A. Hensher, D. (2009). Upgrading informal settlements in South Africa: Policy, rhetoric and what residents really value. *Housing Studies, 24*(3), 333-354.

Deluz-Labruyère, J. (1988). *Urbanisation en Algérie: Blida. Processus et formes* (Vol. 3): Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

Development, U. D. O. o. P. (1996). *Expanding Housing Choices for HUD-assisted Families: First Biennial Report to Congress: Moving to Opportunity for Fair Housing Demonstration*: US Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development ….

Diagana Y., 2010, *Mobilité quotidiennne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Rennes 2, [en ligne]. URL : https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00551660/

Di Méo, G. (1991). L'homme, la société, l'espace: Anthropos.

Di Méo, G., Morales, M., & Giraud, M. (1998). Géographie sociale et territoires (Vol. 317): Nathan Paris.

Dittmer, L. (2015). Liu Shaoqi and the Chinese cultural revolution: Routledge.

Djistera, A. A. (2007). Le rôle du capital humain dans la croisssance économique des pays émergents d'Asie. Bordeaux 4,

Donzelot, J., & Jaillet, M. C. (2001). La nouvelle question urbaine: actes du séminaire. In: PUCA, Ministère de L'équipement, des Transports et du Logement, Actes du ….

Dos Santos, M. D., L'Horty, Y., & Tovar, E. (2010). Ségrégation urbaine et accès à l'emploi. Revue d'économie régionale et urbaine(1), 4.

Driant, J.-C., & Rieg, C. (2004). Les conditions de logement des ménages pauvres, une approche statistique. Les Travaux de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale.

Dubet, F., Duru-Bellat, M., & Vérétout, A. (2010). Les inégalités scolaires entre l'amont et l'aval. Organisation scolaire et emprise des diplômes. Sociologie(2, vol. 1).

Dubet, F. (2004). *L'école des chances: qu'est-ce qu'une école juste? : Seuil Paris.*

Duby, G. (1991). *Histoire des femmes en occident: sous la direction de Georges Duby et Michelle Perrot: Plon.*

Dureau, F., & Gouëset, V. (2010). Formes de peuplement et inégalités de déplacements. L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá: Soacha et Madrid (1993-2009). Revue Tiers Monde(1), 131-156.

Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G., & Lulle, T. (2012). Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli. Un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá. Paper presented at the X seminario ACIUR (Asociación Colombiana de Investigadores Urbano regionales).

Dureau, F., Gouëset, V., & Mesclier, E. (2006). Géographies de l'Amérique latine: PUR.

Dureau, F., Lulle, T., Souchaud, S., & Contreras, Y. (2014). Mobilités et changement urbain. Bogotá, Santiago et São Paulo: Rennes (Presses universitaires de).

Durkheim, E., & Fauconnet, P. (1922). Éducation et sociologie: Presses Universitaires de France-(PUF).

Duru-Bellat, M., & Van Zanten, A. (2009). Sociologie du système éducatif: les inégalités scolaires: Presses Universitaires de France.

Dupéré, V., Leventhal, T., & Lacourse, E. (2009). Neighborhood poverty and suicidal thoughts and attempts in late adolescence. Psychological medicine, 39(8), 1295-1306.

Dureau F., Gouëset V., Le Roux G., Lulle T., 2011, "Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville : quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá (Colombie)", *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions*, 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF.

Dureau F., Gouëset V., Le Roux G., Lulle T., 2012, "Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli. Un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá", *X seminario ACIUR* (Asociación Colombiana de Investigadores Urbano regionales) , [en ligne]. URL : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00745158/

Duru-Bellat, M., & Van Zanten, A. (2009). Sociologie du système éducatif: les inégalités scolaires: Presses Universitaires de France.

Djatcheu, K. M. L. (2022). Citadins pauvres et habitat précaire à Yaoundé: de l'auto-construction à l'auto-viabilisation. *Fabriques-urbaines, Revue de la ville et l'environnement de l'UC3, 02*.

Dovey, K., & King, R. (2011). Forms of informality: Morphology and visibility of informal settlements. *Built Environment, 37*(1), 11-29.

Dupont, V. (2004). Socio-spatial differentiation and residential segregation in Delhi: a question of scale? *Geoforum, 35*(2), 157-175.

Djeffel, A. (2011). Ville et problématique urbaine en Algérie: constat et perspective. *Annales des Sciences Sociales et Humaines de l'Université de Guelma*.

Djiar, K. (2018). Défis et perspectives de l'Habitat en Algérie: Comprendre pour mieux agir. Algiers. In: Office des Publications Universitaires.

E

Élie, D. (1994). Analyse spatiale et criminologie. *Criminologie, 27*(1), 7-21.

Emmanouilidis, T. (2017). Modélisation de répartition d'élèves et délimitation de secteurs scolaires en milieu urbain. Belgeo. Revue belge de géographie(2-3).

Enault CYRIL, (2003) « Vitesse, accessibilité et étalement urbain analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise », Thèse de doctorat, Université de Bourgogne – Dijon.

Esping-Andersen, G. (1990). The three worlds of welfare capitalism: Princeton University Press.

Escourrou, G. (1980). *Climat et environnement.*

Escourrou, G. (1991). *Le climat et la ville.*

Evans, M. S. (1916). *Black and White in South East Africa: Longmans, Green.*

F

Fabien PAULUS, « Coévolution dans les systèmes de villes croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000 », Thèse de doctorat, Université Paris, 2004.

Faivre d'Arcier, B., Bouteiller, C., Ippoliti, L., Regouby, R., Khomenko, V., & Grimberg, M. (2012). Mesure de la performance des lignes de transport public urbain. Projet APEROL: Amélioration de la performance économique des réseaux par l'optimisation des lignes. Rapport final. LET,

Fagnani, F., & Willems, J. (1993). Representations of symmetric linear dynamical systems. *SIAM Journal on Control Optimization, 31*(5), 1267-1293.

Fantous A., 2012, *Impact des formes de croissance urbaine sur fractures typomorphologiques au niveau du tissu urbain de la ville de Batna. Étude comparative entre centre-ville, z'mala et bouakal*, Mémoire pour l'obtention du magister en architecture, Université de Biskra.

Farhi A., 1999, "Congestion, hypercephalie et pôles d'equilibre. Cas de la wilaya de Batna", *Sciences & Technologie. A, sciences exactes*, 81-87, [en ligne]. URL : http://revue.umc.edu.dz/index.php/a/article/view/1642

Farida NACEUR, « L'environnement urbain et les malaises dans les quartiers d'habitat spontanés : Etude comparative entre Chikhi et Bouakal a Batna», Thèse de doctorat, Université de Constantine, 2004.

Farrington, J. H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. Journal of Transport Geography, 15(5), 319-330.

Frédéric PIANTONI, « Discrimination et fragmentation socio spatiale dans le bassin d'habitat de Cayenne. Etude sur sept quartiers précarisés », Rapport du Centre de Ressources Politique de la Ville Guyane, Université de Reims, Fév. 2009.

Felouzis, G. (2003). *La ségrégation ethnique au collège et ses conséquences. Revue française de sociologie, 44(3), 413-447.*

Felouzis, G. (2020). Les inégalités scolaires:«Que sais-je?» n° 3985: Que sais-je.
Felouzis, G., & Charmillot, S. (2017). Les inégalités scolaires en Suisse. Social Change in Switzerland(8).
Felouzis, G., & Perroton, J. (2005). L'apartheid scolaire. Enquête sur la ségrégation ethnique dans les collèges: Seuil.
Findlay, M. (1999). The Globalisation of Crime: Understanding the Transitional Relationships of Crime in a Global Context.
Findlay, M. (2000). *The globalisation of crime: Understanding transitional relationships in context*: Cambridge University Press.
Fitoussi, J.-P., Laurent, E., & Maurice, J. (2004). Ségrégation urbaine et intégration sociale: Documentation française.
Fol, S., & Bacqué, M.-H. (2005). *Ségrégation et politiques de mixité sociale aux États-Unis. Informations sociales(5), 82-93.*
Fol S., Gallez C., 2013, "Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville", Colloque *International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*, [en ligne]. URL : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00780292/
Fol S., Gallez C., 2017, "Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité", *Revue internationale d'urbanisme*, No.4, [en ligne]. URL: https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01683489/
Folio, F. (2010). Les Township tours au KwaZulu-Natal (Afrique du Sud): d'une réappropriation historique et identitaire à l'avènement d'un socio-tourisme. EchoGéo.
Fogelson, R. M. (1993). The Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930 (Vol. 3): Univ of California Press.
Fourchard, L. (2006). Les territoires de la criminalité à Lagos et à Ibadan depuis les années 1930. *Revue Tiers Monde*(1), 95-111.
Fougere, D., Kramarz, F., Rathelot, R., & Safi, M. (2011). Social Housing and Location Choices of Immigrants. IZA DP, 5557, 152.
Friedman, M. (1955). The role of government in education. In: Rutgers University Press New Brunswick, NJ.
Fu, M. T. (2005a). Les inégalités d'accès à l'enseignement primaire entre urbains et ruraux. Perspectives chinoises, 2005(89).
Fu, M. T. (2005b). Unequal primary education opportunities in rural and urban China. China Perspectives 2005(60).
Furet, F., & Ozouf, J. (1977). Trois siècles de métissage culturel. Paper presented at the Annales. Histoire, Sciences Sociales.
F. Paulhiac, Villes à vivre. Le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilité, 59-78.
Fujita, M. (1989). Urban economic theory. Cambridge Books.
Fujita, M., & Thisse, J.-F. (2003). Economie des villes et de la localisation: De Boeck Supérieur.
F. Paulhiac, Villes à vivre. Le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilité, 59-78.

G

Gallissot, R., & Moulin, B. (1995). *Les quartiers de la ségrégation: Tiers Monde ou Quart Monde? : KARTHALA Editions.*
Gallez, C. (2007). Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération. Cinq trajectoires urbaines. Flux, 68(2), 43-61.
Garrett M., Taylor B., 1999, "Reconsidering social equity in public transit", *Berkeley Planning Journal*, vol. 13, No.1, [en ligne]. URL : https://escholarship.org/uc/item/1mc9t108 DOI : 10.5070/BP313113028*Galster, G. C., & Carr, J. H. (1991). Housing discrimination and urban poverty of African-Americans. Journal of Housing Research, 87-123.*

Garrett, M., & Taylor, B. (1999). Reconsidering social equity in public transit. Berkeley Planning Journal, 13(1).
Galster, G. C. (2005). Consequences from the redistribution of urban poverty during the 1990s: A cautionary tale. Economic Development Quarterly, 19(2), 119-125.
Gehl, J. (1987). *Life between buildings (Vol. 23): New York: Van Nostrand Reinhold.*
Ghenouchi R., Debache S., 2018, "Évaluation d'un service de transport collectif urbain par bus à travers le temps de parcours comme indicateur de performance : Cas du Grand Constantine", *Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre*, No.47, 173-187.
Goffette-Nagot, F. (1994). Analyse microéconomique de la périurbanisation: Un modèle de localisation résidentielle: Université de Bourgogne.
Godard X., 2003, "Synthèse introductive à l'atelier transporte et mobilité urbaine", *Retirado em Outubro*, vol. 12, No.2007, 36-58.
Gould, P. R. (1969). Spatial Diffusion, Resource Paper No. 4. Association of American Geographers, Washington DC.
Goux, D., & Maurin, E. (1997a). Démocratisation de l'école et persistance des inégalités. 306(1), 27-39.
Goux, D., & Maurin, E. (1997b). Destinées sociales: le rôle de l'école et du milieu d'origine. 306(1), 13-26.
Goux, D., & Maurin, E. (2000). The decline in demand for unskilled labor: an empirical analysis method and its application to France. Review of Economics Statistics, 82(4), 596-607.
Goux, D., & Maurin, E. (2007). Close neighbours matter: Neighbourhood effects on early performance at school. 117(523), 1193-1215.
Goux, D., & Maurin, É. (2000). La persistance du lien entre pauvreté et échec scolaire. France, portrait social, 2001, 86-98.
Governa, F., & Saccomani, S. (2004). From urban renewal to local development. New conceptions and governance practices in the Italian peripheries. Planning Theory Practice, 5(3), 327-348.
Gervais-Lambony, P., Landy, F., & Oldfield, S. (2003). Espaces arc-en-ciel: identités et territoires en Afrique du Sud et en Inde: KARTHALA Editions.
Grafmeyer, Y. (1996). La ségrégation spatiale: une approche conceptuelle et méthodologique. In: La Découverte.
Grisay, A. (1984). Quels indicateurs pour quelle réduction des inégalités scolaires. Revue de la Direction générale de l'organisation des études, 9, 3-14.
Grafmeyer, Y. (1994a). Regards sociologiques sur la ségrégation. In: L'Harmattan.
Grafmeyer, Y. (1994b). Sociologie urbaine, coll.«128». Nathan université, Paris.
Grafmeyer, Y., & Authier, J.-Y. (2011). Sociologie urbaine: Armand colin.
Greenstein, R., Sabatini, F., & Smolka, M. (2000). Urban spatial segregation: Forces, consequences, and policy responses. Land Lines, 12(6), 1-12.
Guilluy, C. (2011). Les métropoles et la France périphérique. Le débat(4), 42-52.
Gosselin, C. (2015). Quel traitement des enjeux de sécurité dans la rénovation urbaine. *Etudes: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France*.
Guinchat, P., Chaulet, M.-P., & Gaillardot, L. (1981). *Il était une fois l'habitat: chronique du logement social en France*: Editions du Moniteur.

H

Habitat III, U. (2015). *Issue papers 22–informal settlements. Paper presented at the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development. New York.*
Habitat, O. (2011). *Evaluation du Programme National" Villes sans Bidonvilles. In.*
Habitat, U. (2013). *State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of cities: Routledge.*
Habitat III, U. (2015). *Issue papers 22–informal settlements.* Paper presented at the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development. New York.

Habitat, O. (2011). Evaluation du Programme National" Villes sans Bidonvilles. In.
Habitat, U. (2013). *State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of cities*: Routledge.
HADJIJ, C. (1984). Le processus de formation des bidonvilles à Alger. *Les Cahiers du CREAD*(1), 31-51.
Handy, S. (2002). Agir sur l'accessibilité ou sur la mobilité? Stratégies pour réduire la dépendance à l'égard de l'automobile aux États-Unis. ent vingt quatrième table ronde d'économie des transports-Politiques spatiales et transports: le rôle des incitations réglementaires et fiscales.
Handy, S. L., & Clifton, K. J. (2001). Evaluating neighborhood accessibility: Possibilities and practicalities. Journal of transportation statistics, 4(2/3), 67-78.
Harris, D. J., & McArdle, N. (2004). More than Money: The Spatial Mismatch Between Where Homeowners of Color in Metro Boston Can Afford to Live and Where They Actually Reside Part II.
Harris, D. R. (1999). " Property values drop when blacks move in, because...": racial and socioeconomic determinants of neighborhood desirability. American sociological review, 461-479.
Heckman, L. B., & Taylor, H. M. (1969). School rezoning to achieve racial balance: a linear programming approach. Socio-Economic Planning Sciences, 3(2), 127-133.
Helmreich, R. (1971). *Evaluation of Environments: Behavioral Observations in an Undersea Habitat*. Retrieved from
Henaff, N., & Lange, M.-F. (2011). Inégalités scolaires au Sud: transformation et reproduction. Autrepart, 59(3), 3-18.
Henninger, N. (1998). Mapping and geographic analysis of human welfare and poverty: review and assessment: World Resources Institute Washington, DC.
Henry, E. (1986). MOBILITE DE CITADINS ET TRANSPORTS URBAINS BN AMBRIQUE LATINE.
Henry E., 1986, "Mobilité de citadins et transports urbains en Amérique latine", *GLYSI-Département D'ORSTOM-IRMAC*, Programme "citadinités", dossier No.2, 46-49
Heyrman, E. (2008). Les personnes âgées-bénéficiaires de l'accessibilité du cadre de vie: de l'incantation à la participation aux processus décisionnels? Paper presented at the L'âge et le pouvoir en question: vieillir et décider dans la cité.
Heerink, N., Mulatu, A., & Bulte, E. (2001). Income inequality and the environment: aggregation bias in environmental Kuznets curves. Ecological Economics, 38(3), 359-367.
Helmreich, R. (1971). *Evaluation of Environments: Behavioral Observations in an Undersea Habitat. Retrieved from*
Herbert, S., & Brown, E. (2006). Conceptions of space and crime in the punitive neoliberal city. *Antipode*, *38*(4), 755-777.
Hine J., Grieco M., 2003, "Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport", *Transport Policy*, vol. 10, No.4, 299-306. DOI : 10.1016/S0967-070X(03)00055-6
Hine J., Mitchell F., 2001, "Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion", *Urban studies*, vol. 38, No.2, 319-332, [en ligne]. URL : https://journals.sagepub.com/doi/10.1080/00420980020018619
DOI : 10.1080/00420980020018619
Huchzermeyer, M. (2006). The new instrument for upgrading informal settlements in South Africa: Contributions and constraints. *Informal settlements: A perpetual challenge*, *41*, 61.
Huchzermeyer, M. (2011). *Cities with'slums': From informal settlement eradication to a right to the city in Africa: Juta and Company Ltd.Hobsbawm, E. J., & Carnaud, J. (2002). L'ère des empires: 1875-1914: Hachette littératures.*
Humphreys, M., & Scacco, A. (2020). The aggregation challenge. World Development, 127, 104806.

I

Iceland, J., & Douzet, F. (2006). Mesurer la ségrégation raciale et ethnique dans les milieux résidentiels. Hérodote, 122(3), 25-43.

Isyakha DIAGANA, « Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott », Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon II, 1993.

J

Jacobs, J. (1961). Jane jacobs. *The Death Life of Great American Cities, 21*(1), 13-25.

Jaglin, S. (2001). Villes disloquées? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe/Broken-up cities: segregation and urban fragmentation in Southern Africa. Paper presented at the Annales de géographie.

Jaillet, M.-C. (2004). L'espace périurbain: un univers pour les classes moyennes. Esprit, 40-62.

Janosz, M., Le Blanc, M., Boulerice, B., & Tremblay, R. E. (2000). Predicting different types of school dropouts: A typological approach with two longitudinal samples. Journal of educational psychology, 92(1), 171.

Jacquot, A. (2006). Cinquante ans d'évolution des conditions de logement des ménages. Données sociales-La société française, 6, 467-473.

Jacquot, A. (2007). L'occupation du parc HLM: éclairage à partir des enquêtes logement de l'INSEE. Direction des Statistiques Démographiques et Sociales, Document de Travail NF.

Jargowsky, P. A. (1997). Poverty and place: Ghettos, barrios, and the American city: Russell Sage Foundation.

Jargowsky, P. A. (2005). Response to George C. Galster's "Consequences From the Redistribution of Urban Poverty During the 1990s: A Cautionary Tale". Economic Development Quarterly, 19(2), 133-135.

Jeff, A. (2018). Using network segments in the visualization of urban isochrones. Cartographica: The International Journal for Geographic Information Geovisualization, 53(4), 262-270.

Jencks, C., & Mayer, S. E. (1990). The social consequences of growing up in a poor neighborhood. *Inner-city poverty in the United States, 111*, 186.

Jouffe, Y. (2007). Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,

K

Kadri, Y., & Madani, M. (2015). L'agglomération oranaise (Algérie) entre instruments d'urbanisme et processus d'urbanisation. *EchoGéo*(34).

Kamgain, D., & Luther, M. (2018). Le phénomène de l'habitat précaire à Yaoundé: mécanismes internes et gouvernance urbaine. Brest,

Kamgain, D., & Luther, M. (2018). *Le phénomène de l'habitat précaire à Yaoundé: mécanismes internes et gouvernance urbaine.* Brest,

Karimi, K., & Parham, E. (2012). *An evidence informed approach to developing an adaptable regeneration programme for declining informal settlements*.

Katz, L. F., Kling, J. R., & Liebman, J. B. (2001). Moving to opportunity in Boston: Early results of a randomized mobility experiment. The quarterly journal of economics, 116(2), 607-654.

Khalid, D. (2020). National Security and the essence of Urban Security in post 9/11–A theoretical framework for resilience and prosperity. *South Asian Studies, 30*(2).

Khalifa, M. A. (2011). Redefining slums in Egypt: Unplanned versus unsafe areas. Habitat international, 35(1), 40-49.

Khalifa, M. A. (2011). Redefining slums in Egypt: Unplanned versus unsafe areas. *Habitat international, 35*(1), 40-49.
Khalifa, M. A. (2015). Evolution of informal settlements upgrading strategies in Egypt: From negligence to participatory development. Ain Shams Engineering Journal, 6(4), 1151-1159.
Kaboré-Konkobo, M. (2008). La déperdition scolaire au Burkina Faso: causes, conséquences et perspectives. Repéré à googleusercontent. com/search.
Katz, L. F., Kling, J. R., & Liebman, J. B. (2001). Moving to opportunity in Boston: Early results of a randomized mobility experiment. *The quarterly journal of economics, 116*(2), 607-654.
Kawabata, M., & Shen, Q. (2007). Commuting inequality between cars and public transit: The case of the San Francisco Bay Area, 1990-2000. Urban Studies, 44(9), 1759-1780.
Kouaouci, A., & Rabah, S. (2013). La reconstruction des dynamiques démographiques locales en Algérie (1987-2008) par des techniques d'estimation indirecte. *Cahiers québécois de démographie, 42*(1), 101-132.
Koenig, G. (1974). Théorie économique de l'accessibilité urbaine. Revue économique, 275-297.
Koenigsberg, E. (1968). Mathematical analysis applied to school attendance areas. Socio-Economic Planning Sciences, 1(4), 465-475.
Kintrea, K., & Atkinson, R. (2001). *Neighbourhoods and social exclusion: The research and policy implications of neighbourhood effects*: University of Glasgow, Urban Change and Policy Research Group Glasgow.
Krupka, D. J. (2007). Are big cities more segregated? Neighbourhood scale and the measurement of segregation. *Urban Studies, 44*(1), 187-197.
Krysan, M., & Crowder, K. (2017). *Cycle of segregation: Social processes and residential stratification*: Russell Sage Foundation.

L

Lachaud, J.-P. (2000). Pauvreté et inégalité en Afrique: contribution à l'analyse spatiale: Centre d'économie du développement, Université Montesquieu-Bordeaux IV.
Lapeyronnie, D. (2008). Ghetto urbain. Penser les questions sociales et culturelles contemporaines: Quels enjeux pour l'intervention sociale?, 33.
Laurent, B. (2014). Analyse et mesure de la ségrégation urbaine, avec une application à trois villes moyennes françaises.
Laurent, M.-A., & Thomas, I. (1997). Modèle d'interaction spatiale et agrégation des lieux: L'exemple des données criminelles. *L'Espace géographique*, 269-279.
Laurent, E., Maurice, J., & Fitoussi, J.-P. (2004). Ségrégation urbaine et intégration sociale. La documentation française,
Landman, K., & Napier, M. (2010). Waiting for a house or building your own? Reconsidering state provision, aided and unaided self-help in South Africa. *Habitat international, 34*(3), 299-305.
Lasla, Y., & Oukaci, K. (2018). Le marche du logement en Algérie: Quel état des lieux? *Sciences Economiques, de Gestion et Sciences Commerciales, 11*, 400 - 414.
Lionel ROUGE, « Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain Les « captifs » du périurbain ? », Thèse de doctorat, Université de Toulouse II – Le Mirail, 2005, 381p.
Logan, T. D., & Parman, J. M. (2017). The national rise in residential segregation. Journal of Economic History, 77(1), 127-170.
Luc, B., & Eve, C. (2010). Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité. Regards sociologiques(40), 27-43.
Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport policy, 20, 105-113.

Le Breton, É. (2005). Bouger pour s' en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale: Armand Colin.
Leclerc, A., & Lang, T. (2009). 18. Les inégalités sociales en matière de santé et de soins. In Traité d'économie et de gestion de la santé (pp. 187-192): Presses de Sciences Po.
LES INDICATEURS, D. L. O. (2011). Regards sur l'éducation 2011.
Lehman-Frisch, S. (2013). *Daily Life in Great American Cities: expériences citadines de la ségrégation et de la gentrification.* Université de Nanterre-Paris X,
Lhomme, S. (2016). Evaluer les conséquences des politiques d'aménagement sur l'accessibilité spatiale des ressources territoriales. M@ ppemonde.
Lieber M., 2008, "Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question", *Les Presses de Sciences Po*, coll. Fait politique, 324 p.
Lisk, F., & Werneke, D. (1976). Alternative development strategies and basic needs. Retrieved from
Lollivier, S. (2008). La pauvreté: définitions et mesures. Regards croisés sur l'économie(2), 21-29.
Lombard, J., & Ninot, O. (2010). Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique (Connect and integrate: territories and transport mutations in Africa). Bulletin de l'Association de géographes français, 87(1), 69-86.
Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport policy, 20, 105-113.
Lussault, M., & Levy, J. (2003). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. In: Paris.
Le Goix, R. (2005). Communautés fermées (gated communities). Hypergeo, Available at http://www. *hypergeo. eu.*
Lee, B. A., Reardon, S. F., Matthews, S. A., O'sullivan, D., Firebaugh, G., Farrell, C. R., & Bischoff, K. (2008). The geographic scale of metropolitan racial segregation. *Demography, 45*(3), 489-514.
Lehman-Frisch, S. (2009). La ségrégation: une injustice spatiale? Questions de recherche. Paper presented at the Annales de géographie.
Leontidou, L. (1996). Alternatives to modernism in (southern) urban theory: Exploring in-between spaces. International Journal of Urban and Regional Research, 20(2), 178-195.
Leontidou, L., Emmanuel, L. L., & Lila, L. (1990). The Mediterranean city in transition: Social change and urban development: Cambridge University Press.
Loudier-Malgouyres, C. (2013). I-Les enclaves résidentielles. La Ville en debat, 7-30.
Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations: revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*(122), 25-48.
Leventhal, T., & Brooks-Gunn, J. (2001). Moving to opportunity: What about the kids? *Choosing a better life*, 213-243.
Lombard J., Ninot O., 2010, "Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique (Connect and integrate : territories and transport mutations in Africa)", *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 87-1, No.1, 69-86, [en ligne]. URL: www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_2010_num_87_1_8182
Logan, J. R. (1976). Industrialization and the stratification of cities in suburban regions. *American journal of sociology*, *82*(2), 333-348.
Logan, T. D., & Parman, J. M. (2017). Segregation and homeownership in the early twentieth century. *American Economic Review, 107*(5), 410-414.
Ludwig, J., Duncan, G., & Ladd, H. (2001). The effect of MTO on Baltimore children's educational outcomes. *Poverty Research News, 5*(1), 13-15.
Luther, M., & Kamgain, D. (2018). *Le phénomène de l'habitat précaire à Yaoundé: mécanismes internes et gouvernance urbaine.* Brest,
Levallois, P. (2006). Eau potable et santé publique: défis actuels et futurs. *Revue des sciences de l'eau*, *19*(2), 127-135.
Luc, B., & Eve, C. (2010). Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité. *Regards sociologiques*(40), 27-43.

Lucas K., 2003, "Transport and social exclusion: a G7 comparison study", *Annual European Transport Conference*.
Lucas K., 2004, *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*, Policy Press.
Lucas K., 2012, "Transport and social exclusion: Where are we now?", *Transport Policy*, vol. 20, 105-113.

M

Maachou, H. M., Belouadi, L., & Trache, S. M. (2018). Difficultés d'intégration d'un quartier spontané dans une ville saharienne: le cas de Bni Ouskout à Adrar. *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*(30).
Mabou, P. (2013). *Pouvoir public et aménagement urbain à Yaoundé. Université de Yaoundé 1. Thèse de Doctorat/Ph. D en Géographie.*
MacKillop, F., & Boudreau, J.-A. (2008). *Water and power networks and urban fragmentation in Los Angeles: Rethinking assumed mechanisms.* Geoforum, 39(6), 1833-1842.
Madani, M., & Chachour, M. (2014). Défis et Perspectives de l'Habitat en Algérie: Comprendre Pour Mieux Agir.
Madani, S. Z. (2012). Le logement en Algérie: programmes, enjeux et tensions. *Confluences Méditerranée, 81*(2), 133-152.
Marais, L., Ntema, J., & Venter, A. (2008). State control in self-help housing: evidence from South Africa.
Madoré, F. (2004a). *Fragmentation urbaine et développement de l'auto-enfermement résidentiel dans le monde. L'information géographique, 68(2), 127-138.*
Madoré, F. (2004b). Ségrégation sociale et habitat (Vol. Géographie sociale): PU Rennes.
Maloutas, T. (1995). *Ségrégation urbaine et relations familiales. Dans deux villes grecques: Athènes et Volos. Sociétés Contemporaines, 22(1), 89-106.*
Maloutas, T. (1997). *La ségrégation sociale à Athènes. Mappemonde, 4(97), 1-4.*
Maloutas, T. (2004a). *Segregation and residential mobility: spatially entrapped social mobility and its impact on segregation in Athens. European Urban and Regional Studies, 11(3), 195-211.*
Maloutas, T. (2004b). *Urban segregation and the European context. Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 3-24.*
Maloutas, T., & Fujita, K. (2012). Residential segregation around the world: Why context matters. In: London: Ashgate Pub.
Maloutas, T., & Spyrellis, S. N. (2019). Segregation trends in Athens: the changing residential distribution of occupational categories during the 2000s. Regional Studies.
Mahmood, S., & Noor, Z. M. (2014). Human capital and income inequality in developing countries: New evidence using the Gini coefficient. Journal of Entrepreneurship Business, 2(1).
Marpsat, M. (2008). Le logement, une dimension de la pauvreté en conditions de vie. Regards croisés sur l'économie, 4(2), 70-82.
Martens, C. (2006). Grounding transport planning on principles of social justice.
Marutlulle, N. (2017). *Causes of informal settlements in Ekurhuleni Metropolitan Municipality: An exploration.* Africa's Public Service Delivery Performance Review, 5(1), 1-11.
Maurel, E., & Marpsat, M. (2008). Le logement, une dimension de la pauvreté en conditions de vie. Regards croisés sur l'économie, 70-81.
Maurin, E. (2002a). The impact of parental income on early schooling transitions: A re-examination using data over three generations. Journal of public Economics, 85(3), 301-332.

Maurin, E. (2002b). The impact of parental income on early schooling transitions: A re-examination using data over three generations. Journal of public Economics, 85(3), 301-332.
Maurin, É. (2004). *Le ghetto français: enquête sur le séparatisme social: Seuil Paris.*
Maurin, É. (2007). La nouvelle question scolaire.
Martinache, I. (2013). *La ségrégation scolaire. Idees economiques et sociales (1), 79-79.*
Markus Schwabe, « La ségrégation résidentielle dans les plus grandes villes françaises (1968-1999) : quel modèle urbain ? », Cybergeo, Espace, Société, Territoire, article 398, mis en ligne le 19 septembre 2007, modifié le 25 septembre 2007. URL : http://www.cybergeo.eu/index10182.html. Consulté le 17 décembre 2008.
Masekameni, D. M., Kasangana, K. K., Makonese, T., & Mbonane, T. P. (2018). *Dissemination of free basic electricity in low-income settlements.* Paper presented at the 2018 International Conference on the Domestic Use of Energy (DUE).
Massey, D. S., & Denton, N. A. (1985). *Spatial assimilation as a socioeconomic outcome. American sociological review, 94-106.*
Massey, R. T. (2014). *Exploring counter-conduct in upgraded informal settlements: The case of women residents in Makhaza and New Rest (Cape Town), South Africa. Habitat international, 44, 290-296.*
McFarlane, C. (2016). *Repenser l'informalité: la politique, les crises et la ville. Lien social et Politiques(76), 44-76.*
Midlarsky, M. I., & Roberts, K. (1985). Class, state, and revolution in Central America: Nicaragua and El Salvador compared. Journal of Conflict Resolution, 29(2), 163-193.
Mignot, D., Rosales-Montano, S., Harzo, C., Cholez, C., Clerget, M.-P., Cusset, J.-M., . . . Paulo, C. (2001). Mobilité et grande pauvreté.
Moller, S., Huber, E., Stephens, J. D., Bradley, D., & Nielsen, F. (2003). Determinants of relative poverty in advanced capitalist democracies. American sociological review, 22-51.
Monnin, P. (2014). Inflation and income inequality in developed economies. Working Paper Series.
McMahon, W. W. (2009). Higher learning, greater good: The private and social benefits of higher education: JHU Press.
Mérenne-Schoumaker, B. J. B. d. l. S. g. d. L. (1994). Les disparités et les dynamiques territoriales. Introduction méthodologique. (30).
Merle, P. (2009). La démocratisation de l'enseignement entre égalisation et illusions. In: Presses Universitaires de France.
Merlin, L. A., & Hu, L. (2017). Does competition matter in measures of job accessibility? Explaining employment in Los Angeles. Journal of Transport Geography, 64, 77-88.
Merlin, P. (1978). INEGALITES, TRANSPORT URBAINS ET MESURE DE LEUR IMPACT. International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti, 61-70.
Merle, P. (2012). *La ségrégation scolaire: La découverte Paris.*
Metz, D. (2008). The myth of travel time saving. Transport reviews, 28(3), 321-336.
Meuret, D. (2000). Établissements scolaires: ce qui fait la différence. L'Année sociologique, 50(2), 545-555.
Mignot, D. (2004). Transport et justice sociale. Reflets et perspectives de la vie économique, 43(4), 123-131.
Mignot, D., & Rosales-Montano, S. (2006). Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne. Retrieved from
Minodier, C. (2004). Le parc locatif récent: davantage de maisons et de petits immeubles. Insee première(957).
Mitlin, D., & Satterthwaite, D. (2012). *Urban poverty in the global south: scale and nature: Routledge.*
Mitra, A., & Nagar, J. P. (2018). *City size, deprivation and other indicators of development: Evidence from India. World Development, 106, 273-283.*

Motte-Baumvol, B. (2008). L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien. Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales(14), 149-164.
Motte, B. (2006). La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I,
Musterd, S., Priemus, H., & Van Kempen, R. (1999). *Towards undivided cities: The potential of economic revitalisation and housing redifferentiation. Housing Studies, 14(5), 573-584.*
Myrdal, G. (1944). *An American dilemma; the Negro problem and modern democracy.(2 vols.).*
Mohamed, A. A., Ubarevičienė, R., & van Ham, M. (2022). *Morphological evaluation and regeneration of informal settlements: An experience-based urban design approach. Cities, 128, 103798.*
Montgomery, J. (1998). *Making a city: Urbanity, vitality and urban design. Journal of Urban Design, 3(1), 93-116.*
Motiram, S., & Vakulabharanam, V. (2020). *Intra-city inequalities, neighborhoods and economic development.*
Mukhopadhyay, P., Zérah, M. H., & Denis, E. (2020). *Subaltern urbanization: Indian insights for urban theory. International Journal of Urban Regional Research, 44(4), 582-598.*
Mutisya, E., & Yarime, M. (2011). Understanding the grassroots dynamics of slums in Nairobi: the dilemma of Kibera informal settlements. Int Trans J Eng Manag Appl Sci Technol, 2(2), 197-213.
Malverti, X., & Picard, A. (1988). *Les villes coloniales fondées entre 1830 et 1880 en Algérie.* Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et …,
Mouaziz-Bouchentouf, N. (2018). Histoire et politique de l'habitat en Algérie.
Mabou, P. (2013). *Pouvoir public et aménagement urbain à Yaoundé. Université de Yaoundé 1*. Thèse de Doctorat/Ph. D en Géographie,
Marutlulle, N. (2017). Causes of informal settlements in Ekurhuleni Metropolitan Municipality: An exploration. *Africa's Public Service Delivery Performance Review, 5*(1), 1-11.
Masekameni, D. M., Kasangana, K. K., Makonese, T., & Mbonane, T. P. (2018). *Dissemination of free basic electricity in low-income settlements.* Paper presented at the 2018 International Conference on the Domestic Use of Energy (DUE).
Massey, D. S., & Denton, N. A. (1985). Spatial assimilation as a socioeconomic outcome. *American sociological review*, 94-106.
Massey, R. T. (2014). Exploring counter-conduct in upgraded informal settlements: The case of women residents in Makhaza and New Rest (Cape Town), South Africa. *Habitat international, 44*, 290-296.
McFarlane, C. (2016). Repenser l'informalité: la politique, les crises et la ville. *Lien social et Politiques*(76), 44-76.
Mitlin, D., & Satterthwaite, D. (2012). *Urban poverty in the global south: scale and nature*: Routledge.
Mitra, A., & Nagar, J. P. (2018). City size, deprivation and other indicators of development: Evidence from India. *World Development, 106*, 273-283.
Mohamed, A. A., Ubarevičienė, R., & van Ham, M. (2022). Morphological evaluation and regeneration of informal settlements: An experience-based urban design approach. *Cities, 128*, 103798.
Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design, 3*(1), 93-116.
Motiram, S., & Vakulabharanam, V. (2020). Intra-city inequalities, neighborhoods and economic development.
Mukhopadhyay, P., Zérah, M. H., & Denis, E. (2020). Subaltern urbanization: Indian insights for urban theory. *International Journal of Urban Regional Research, 44*(4), 582-598.
Mutisya, E., & Yarime, M. (2011). Understanding the grassroots dynamics of slums in Nairobi: the dilemma of Kibera informal settlements. *Int Trans J Eng Manag Appl Sci Technol, 2*(2), 197-213.

Mouaziz-Bouchentouf, N. (2014). Le logement social à Oran. Conception, usages et ébauche d'évaluation. *Revue Géographique de l'Est, 54*(3-4).

Mignot, D. (2004). Mobilité et inégalités sociales. *VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., JEMELIN C., Les territoires de la mobilité: l'aire du temps, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes*, 89-104.

Mignot, D., Rosales-Montano, S., Harzo, C., Cholez, C., Clerget, M.-P., Cusset, J.-M., . . . Paulo, C. (2001). Mobilité et grande pauvreté.

Mignot D., Rosales-Montano S., 2006, "Vers un droit à la mobilité pour tous", *Inégalités, territoires et vie quotidienne, Documentation française (La),* 97 p., [en ligne]. URL: https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00141572/

Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design, 3*(1), 93-116.

N

Naceur, F., & Farhi, A. (2003). Les zones d'habitat urbain nouvelles en Algérie: inadaptabilité spatiale et malaises sociaux. Cas de Batna. *Insaniyat/*إنسانيات. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(22), 73-81.

Naceur F., 2013, "Impact of urban upgrading on perceptions of safety in informal settlements: Case study of Bouakal, Batna", *Frontiers of Architectural Research*, vol. 2, No.4, 400-408, [en ligne]. URL : https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095263513000332?via%3Dihub DOI : 10.1016/j.foar.2013.06.004

Naceur F., 2017, "Des femmes dans l'espace public. Places et jardins à Batna", *Les Annales de la recherche urbaine*, No.112, 106-115, [en ligne]. URL : www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2017_num_112_1_3244

Navez-Bouchanine, F. (2002). La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale? La fragmentation en question, 1-412.

Nekkal, F. (2017). Les réformes éducatives en Algérie ont-elles contribué à la formation du capital humain? Insaniyat/إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales(75-76), 67-89.

Nkoa, B. E. O., & Song, J. S. (2019). Urbanisation et inégalités en Afrique: une étude à partir des indices désagrégés. Revue dEconomie Regionale Urbaine(3), 447-484.

Nations, U. (2014). World urbanization prospects: The 2014 revision, highlights. department of economic and social affairs. *Population Division, United Nations, 32*.

Ntema, L. J. (2011). *Self-help housing in South Africa: paradigms, policy and practice*. University of the Free State,

Ntema, J., Massey, R., Marais, L., Cloete, J., & Lenka, M. (2018). Informal settlement upgrading in South Africa: beneficiaries' perceptions over nearly twenty-five years. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking Urban Sustainability, 11*(4), 460-479.

Nucci F., Cabré M.A., 2015, "Se déplacer au jour le jour dans une ville en processus de « modernisation » : le cas de Nouakchott", Colloque *Mutations de la ville saharienne - Approches croisées sur le changement social et les pratiques urbaines*, Faculté des Sciences Sociales et Humaines, Université Kasdi Merbah, Ouargla, 9 p.

O

Oberti, M., & Préteceille, E. (2016). La ségrégation urbaine: la Découverte.

Obin, J.-P. (2009). La question du choix de l'école. Diversité ville école intégration, 1 5 7 109-115.

Oddo, C. M., Beccai, L., Wessberg, J., Wasling, H. B., Mattioli, F., & Carrozza, M. C. (2011). *Roughness encoding in human and biomimetic artificial touch: Spatiotemporal frequency modulation and structural anisotropy of fingerprints. Sensors, 11(6), 5596-5615.*

Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2005). Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar. In: De Boeck Université.

Olivera L.D., Plat D., Pochet P., 2005a, "La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne", *Espace populations sociétés*, vol. 2, No.1, 145-161, [en ligne]. URL : https://journals.openedition.org/eps/2771

Olivera L.D., Plat D., Pochet P., 2005b, "Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar", In : Buisson, M.A., Mignot, D., *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, Éditions De Boeck, 245-261, [en ligne]. URL: https://www.cairn.info/--9782804148775-page-245.htm

Orfeuil, J.-P. (2004a). Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui. Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s' en sortir, París, Éditions de l'Aube.

Orfeuil, J.-P. (2004b). Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s' en sortir: Ed. de l'Aube.

Orfield, G. (1978). Must we bus? Segregated schools and national policy.

Orfield, G., & Gándara, P. (2010). Ségrégation résidentielle et scolaire aux États-Unis. Informations sociales, 161(5), 96-102.

Ojo-Aromokudu, J., Samuel, M., & Dhunpath, R. (2019). A demand-driven subsidised housing policy for South Africa. In *The Political Economy of Government Subsidised Housing in South Africa* (pp. 60-79): Routledge.

Olteanu, M., Randon-Furling, J., & Clark, W. A. (2019). Segregation through the multiscalar lens. *Proceedings of the National Academy of Sciences, 116*(25), 12250-12254.

P

Pain R.H., 1997, "Social geographies of women's fear of crime", *Transactions of the Institute of British geographers*, vol. 22, No.2, 231-244, [en ligne]. URL : https://www.jstor.org/stable/622311

Paez, A., Mercado, R. G., Farber, S., Morency, C., & Roorda, M. (2010). Accessibility to health care facilities in Montreal Island: an application of relative accessibility indicators from the perspective of senior and non-senior residents. International journal of health geographics, 9(1), 1-15.

Páez, A., Gertes Mercado, R., Farber, S., Morency, C., & Roorda, M. (2010). Relative accessibility deprivation indicators for urban settings: Definitions and application to food deserts in Montreal. Urban Studies, 47(7), 1415-1438.

Pala, V. S. (2006). La politique du logement social au risque du client? Attributions de logements sociaux, construction sociale des clients et discriminations ethniques en France et en Grande-Bretagne. Politiques et management public, 24(3), 77-92.

Pan Ké Shon, J.-L. (2009a). Ségrégation ethnique et ségrégation sociale en quartiers sensibles. Revue française de sociologie, 50(3), 451-487.

Pan Ké Shon, J.-L. (2009b). Ségrégation ethnique et ségrégation sociale en quartiers sensibles: L'apport des mobilités résidentielles. Revue française de sociologie, 451-487.

Pan Ké Shon, J.-L. (2010). The ambivalent nature of ethnic segregation in France's disadvantaged neighbourhoods. Urban studies, 47(8), 1603-1623.

Patrinos, H. A., & Psacharopoulos, G. (1996). Socioeconomic and ethnic determinants of age-grade distortion in Bolivian and Guatemalan primary schools. International Journal of Educational Development, 16(1), 3-14.

Paugam, S., & Duvoux, N. (2013). Chapitre 2. De la disqualification sociale à l'échec de l'insertion? Quadrige, 33-55.

Paulston, R. G. (1976). Conflicting Theories of Social and Educational Change: A Typological Review.

Paquette C., 2010, "Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico. Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité", *Revue Tiers Monde*, No.201, 157-175, [en ligne]. URL : https://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-1-page-157.htm
DOI : 10.3917/rtm.201.0157

Paquot, T., Pumain, D., & Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire La Ville et l'urbain. Paris: Éditions Economica.*

Paquot, T. (2022). II / Petit tour du monde des bidonvilles. In *Les bidonvilles* (pp. 33-55). Paris %J Repères: La Découverte.

Patel, S., Baptist, C., & d'Cruz, C. (2012). Knowledge is power–informal communities assert their right to the city through SDI and community-led enumerations. Environment Urbanization, 24(1), 13-26.

Parikh, H., & Parikh, P. (2008). *Slum networking–a paradigm shift to transcend poverty with water, environmental sanitation and hidden resources. In Water and Urban Development Paradigms (pp. 375-388): CRC Press.*

Parikh, P. (2007). *Health impact of water and sanitation in the low income settlements of India and South Africa.*

Parikh, P., Bisaga, I., Loggia, C., Georgiadou, M. C., & Ojo-Aromokudu, J. (2020). Barriers and opportunities for participatory environmental upgrading: Case study of Havelock informal settlement, Durban. *City Environment Interactions, 5*, 100041.

Parikh, P., & McRobie, A. (2009). *Engineering as a tool for improving human habitat. International Journal of Management Decision Making, 10(3-4), 270-281.*

Parikh, H., & Parikh, P. (2008). Slum networking–a paradigm shift to transcend poverty with water, environmental sanitation and hidden resources. In *Water and Urban Development Paradigms* (pp. 375-388): CRC Press.

Parikh, P., & McRobie, A. (2009). Engineering as a tool for improving human habitat. *International Journal of Management Decision Making, 10*(3-4), 270-281.

Parnell, S., & Robinson, J. (2012). (Re) theorizing cities from the Global South: Looking beyond neoliberalism. *Urban Geography, 33*(4), 593-617.

Parks, R., Burgess, E. W., & McKenzie, R. D. (1925). *The city. Chicago, IL.*

Petsimeris, P. (2005). *Out of squalor and towards another urban renaissance? Gentrification and neighbourhood transformations in southern Europe.* Gentrification in a global context: the new urban colonialism, 240-255.

Pettigrew, T. F. (1979). *Racial change and social policy.* The Annals of the American Academy of Political Social Science, 441(1), 114-131.

Pialoux, M., & Beaud, S. (2003). *Violences urbaines, violence sociale. Paris, Fayard.*

Picone, M., & Schilleci, F. (2012). *Quartiere e identità. Per una rilettura del decentramento a Palermo: Alinea.*

Pinçon, M., & Pinçon-Charlot, M. (1991). *Pratiques d'enquête dans l'aristocratie et la grande bourgeoisie: Distance sociale et conditions spécifiques de l'entretien semi-directif1. Genèses(3), 120-133.*

Pinçon, M., & Pinçon-Charlot, M. (2001). *Paris: une mosaïque sociale menacée. Mouvements(3), 215-217.*

Pfirsch, T. (2008). *Des territoires familiaux dans la ville. Classes supérieures, relations familiales et espace urbain à Naples. université Paris ouest Nanterre La défense,*

Pfirsch, T. (2011). *La localisation résidentielle des classes supérieures dans une ville d'Europe du Sud.* LEspace geographique, 40(4), 305-318.

Pfirsch, T., & Semi, G. (2016). *La ségrégation dans les villes de l'Europe méditerranéenne:* Presses Universitaires de Provence.

Pfirsch, T., & Semi, G. (2016). La ségrégation dans les villes de l'Europe méditerranéenne: Presses Universitaires de Provence.

Pflieger, G., & Castells, M. (2006). *De la ville aux réseaux: Dialogues avec Manuel Castells: PPUR presses polytechniques.*

Philip JADIDIO, « Formes nouvelles », Edition Taschew, Paris, 2001.

Poulsen, M., Forrest, J., & Johnston, R. (2002). From modern to post-modern?: Contemporary ethnic residential segregation in four US metropolitan areas. Cities, 19(3), 161-172.

Posel, D. (1997). Counting the poor: who gets what in which households? Agenda, 13(33), 49-60.

Poupeau, F., & François, J.-C. (2008). Le sens du placement. Ségrégation résidentielle et ségrégation scolaire. Lectures, Publications reçues.

Prenant, A. (1985). *Deux livres sur l'espace algérien, hier, aujourd'hui, demain.* Paper presented at the Annales de Géographie.

Prenant, A., & Semmoud, B. (1997). Algérie: la déconstruction d'un tissu industriel. *Méditerranée, 87*(3), 79-86.

Preteceille, E. (1992). La ségrégation sociale dans les grandes villes. Problèmes politiques et sociaux(684).

Préteceille, E. (2006a). *La ségrégation sociale a-t-elle augmenté? Sociétés contemporaines(2),* 69-93.

Préteceille, E. (2006b). *La ségrégation sociale a-t-elle augmenté? Sociétés Contemporaines,* 62(2), 69-93.

Q

Quiroga P., 2015, "Lenteur et immobilité, un potentiel pour les personnes âgées pauvres de Recife (Brésil) ?", *Carnets de géographes*, No.8, [en ligne]. URL : https://journals.openedition.org/cdg/297
DOI : 10.4000/cdg.297

R

Rai, L. (1983). Education in China. China Report 19(5), 3-12.

Raux, C., Mercier, A., & Ovtracht, N. (2008). Evaluation économique des politiques de transport et indicateurs d'accessibilité spatiale: l'apport des SIG.[Economic Appraisal of Transport Policy and Indicators of Spatial Accessibility: The Contribution of GIS]. Cybergeo: European Journal of Geography.

Ravallion, M. (1998). Poor areas. Statistics textbooks monographs, 155, 63-92.

Raynaud, J. (2013). L'accès aux soins: des perceptions du territoire aux initiatives des acteurs: concepts, mesures et enquêtes pour une analyse géographique de l'organisation et du développement d'une offre de soins durable. Université Paul Valéry-Montpellier III,

Rasse, A. (2019). Spatial Segregation. The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies, 1-9.

Rhein, C. (1982). La géographie, discipline scolaire et/ou science sociale?(1860-1920). 223-251.

Rhein, C. (2002). Intégration sociale, intégration spatiale. 31(3), 193-207.

Rizk, C. (2003). Le cadre de vie des ménages les plus pauvres. Insee première(926).

Roche, P. (2009). Pauvreté et inégalités scolaires en Amérique latine. Le cas de l'Uruguay. Revue internationale d'éducation de Sèvres

Rodgers, G., Gore, C., & Figueiredo, J. B. (1995). Social exclusion: Rhetoric, reality, responses: International Institute for Labour Studies Geneva.

Roland COURTOT, Coline PERRIN, « Morphologie et gestion de l'étalement urbain des aires métropolitaines méditerranéennes » Paris : Coordination : DRE PACA - Jean- Claude Jager/

Rothstein, R. (2017). The color of law: A forgotten history of how our government segregated America: Liveright Publishing.

Reardon, S. F., & Bischoff, K. (2011). *Income inequality and income segregation. American journal of sociology, 116(4), 1092-1153.*

Reardon, S. F., & Bischoff, K. (2014). *Residential segregation by income, 1970–2009. Diversity disparities: America enters a new century, 43.*

Rebouha F., 2010, *Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran*, Université des Sciences et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf, [en ligne]. URL : https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00595990/

Rebouha F., Pochet P., 2009, "Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran", *Cahiers de la Méditerranée*, No.78, 335-353, [en ligne]. URL : https://journals.openedition.org/cdlm/4706
DOI : 10.4000/cdlm.4706

Rebouha F., Pochet P., 2011, "Pauvreté et accès à l'éducation dans les périphéries d'Oran", *Autrepart*, No.3, 181-198, [en ligne]. URL : https://www.cairn.info/revue-autrepart-2011-3-page-181.htm
DOI : 10.3917/autr.059.0181

Rhein, C., & Elissalde, B. (2004). *La fragmentation sociale et urbaine en débats. L'information géographique, 68(2), 115-126.*

Robinson, J., & Roy, A. (2016). *Debate on global urbanisms and the nature of urban theory. International Journal of Urban Regional Research, 40(1), 181-186.*

Robitaille, É. (2006). *La part de la géographie dans la recherche sur les effets de quartier. Cahiers de géographie du Québec, 50(141), 403-407.*

Roncayolo, M. (1972). *La division sociale de l'espace urbain: méthodes et procédés d'analyse. Bulletin de l'Association de géographes français, 49(395), 5-20.*

Rossignol, C. (2014). *Urbanité, mixité et grande hauteur: pour une approche par les dimensions public/privé des tours mixtes et de leur production: le cas de Paris et de l'Ile-de-France. Paris Est,*

Rosenbaum, E. (2001). *The social context of new neighborhoods among MTO Chicago families. Poverty Research News 5(1), 16-19.*

S

Safar Zitoun, M. (2009a). Alger d'aujourd'hui: une ville à la recherche de ses marques sociales. *Insaniyat/*إنسانيات. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(44-45), 33-55.

Safar Zitoun, M. (2009b). Alger d'aujourd'hui: une ville à la recherche de ses marques sociales. *Insaniyat/*إنسانيات. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(44-45), 33-55.

Sanchez, T. W., & Brenman, M. J. E. J. (2008). Transportation equity and environmental justice: Lessons from hurricane Katrina. 1(2), 73-80.

Sassen, S. (1991). *Die Mobilität von Arbeit und Kapital~ USA und Japan. PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft, 21(83), 222-248.*

Sassen, S. (2013). *The global city: New york, london, tokyo: Princeton University Press.*

Sathar, Z., & Lloyd, C. B. (1993). Who Gets Primary Education in Pakistan: Inequalities Among and Within Families. Pakistan Development Review, 23(2).

Satterthwaite, D. (2017). The impact of urban development on risk in sub-Saharan Africa's cities with a focus on small and intermediate urban centres. *International journal of disaster risk reduction, 26*, 16-23.

Sawadogo, Z. (2013). Analyse des déterminants socio-économiques de la déperdition scolaire des filles issues des zones périphériques de la ville de Ouagadougou. In: Mémoire, Universite de Koudougou, Koudougou)Severac, G. J. É. r. (1959). Les disparités régionales. 39(1), 161-168.

Schelling, T. C. (1969). Models of segregation. %J The American economic review, 59(2), 488-493.

Schelling, T. C. (1971). *Dynamic models of segregation. Journal of mathematical sociology, 1(2), 143-186.*

Schmelkes, S. (2022). Reconnaître les inégalités en matière d'éducation et les éliminer. Nations Unies, Chronique ONU.Semmoud, B. (1995). *Les quartiers de la ségrégation en Algérie, continuité ou rupture ? In GALISSOT R., MOULIN B. (dir.), Les quartiers de la ségrégation, Tiers-monde ou quart monde ? Karthala, Paris.*

Semmoud, B. (1988). Politiques d'habitat et accès au logement en Algérie: l'exemple de l'Oranie. *Habitat et société au Maghreb*.

Semmoud, N. (2007). Nouvelles polarités urbaines, nouvelles attractivités de la périphérie algéroise. In: Presses Universitaires Blaise Pascal, CERAMAC.

Semmoud, N., Florin, B., Legros, O., & Troin, F. (2014). *Marges urbaines et néolibéralisme en Méditerranée.*

Semmoud, N. (2012). La ville rend libre?. L'urbanité au féminin dans le Maghreb. *Égypte/Monde arabe*(9), 39-54.

Shafiullah, M. (2011). Foreign aid and its impact on income inequality. International Review of Business Research Papers, 7(2), 91-105.Saidon, R., Yusop, Z., Ismail, N. W., & Hook, L. S. (2013). Sectoral foreign aid and income inequality. International Journal of Economics Finance, 5(9), 117-122.

Shaoqi, L. (2021). How to be a good communist: LULU COM.

Shannon, C. E. (1948). A mathematical theory of communication. The Bell system technical journal, 27(3), 379-423.

Sharma, G., & Patil, G. R. (2022). Spatial and social inequities for educational services accessibility-A case study for schools in Greater Mumbai. Cities, 122, 103543.

Silverman, E., Lupton, R., & Fenton, A. (2005). A good place for children? Attracting and retaining families in inner urban mixed income communities.

Simmel, G. (2009). Sociology: Inquiries into the construction of social forms: Brill.

Sinclar, S. (2001). *Financial Exclusion: an introductory survey, edinburgh Heriot Watt university.* Center for research into Socially inclusive Services.

Séguin, A.-M. (2011a). *L'attrait pour le modèle de l'enclave résidentielle sécurisée dans la région montréalaise. Que nous révèle le discours publicitaire sur le logement neuf? Cahiers de géographie du Québec, 55(154), 109-129.*

Séguin, A.-M. (2011b). *Les quartiers: des lieux de fragmentation? Cahiers de géographie du Québec, 55(154), 69-73.*

Sidi Boumedine, R., & Signoles, P. (2017). Les villes nouvelles en Algérie: une question apparemment réglée, mais une réalité complexe. *es Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*(29).

Silverman, E., Lupton, R., & Fenton, A. (2005). A good place for children? Attracting and retaining families in inner urban mixed income communities.

Simmel, G. (2009). *Sociology: Inquiries into the construction of social forms*: Brill.

Simmel, G., & Leggewie, C. (1908). *Exkurs über den Fremden*: na.

Singh, A., Kumar, K., & Singh, A. (2015). *Exclusion within the Excluded: The Economic Divide within Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Economic Political Weekly, 32-37.*

Singh, J. P., & Khan, M. (1999). *Hindu cosmology and the orinetation and segregation of social groups in villages in Northwestern India. Geografiska annaler: Series B, human geography, 81(1), 19-39.*

Skifter Anderson, H. (2001). What is the Special Purpose of Area-Based Initiatives? How to Understand Deprived Urban Neighbourhoods. *European Urban Research Association, Copenhagen, May*.

Smith, D. M. (2003). *The apartheid city and beyond: Urbanization and social change in South Africa: Routledge.*

Soja, E. W. (1980). The socio-spatial dialectic. *Annals of the Association of American geographers, 70*(2), 207-225.

Soja, E. W. (2000a). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions.*

Soja, E. W. (2000b). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions. Wiley-Blackwell, 462 p.*

Sory, I., & Soura, A. (2017). Le lotissement des quartiers informels comme facteur de mobilités résidentielles à Ouagadougou. P. Negron-Poblete

Souiah, S. A. (2005). Les marginalités socio-spatiales dans les villes algériennes. *Cahiers du GREMAMO, 8*, 47-69.

Souiah, S.A., 2010, "L'habitat des pauvres dans les villes algériennes", *Les ouvrages du CRASC,* 69-88.

Spiga-Boulahbel, S. (2004). *L'urbain non-planifie en algerie de la ville par l'etat à la ville par l'habitant.* Annaba,

Spiga Boulahbel, S. (2005). L'urbain non planifié en Algérie: un signe avant coureur de la reconfiguration de la ville. *Insaniyat/*إنسانيات. *Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*(28), 61-65.

Stacey, N. (1998). Social benefits of education. he Annals of the American Academy of Political Social Science, 559(1), 54-63.

Stash, S., & Hannum, E. (2001). Who goes to school? Educational stratification by gender, caste, and ethnicity in Nepal. Comparative Education Review, 45(3), 354-378.

Steinmetz, E., & Iceland, J. (2003). *Racial and ethnic residential housing patterns in places: 2000. Paper presented at the annual meetings of the Population Association of America, Minneapolis, Minnesota, May.*

Stuart, G. (2000). *Segregation in the Boston Metropolitan Area at the End of the 20th Century.*

Sylvie, F., & Gallez, C. (2013). Mobilité, accessibilité et équité: pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. Paper presented at the Colloque International Futurs urbains: Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain.

Srinivas, M. N. (1959). *The dominant caste in Rampura. American anthropologist, 61(1), 1-16.*

Speak, S., & Graham, S. (1999). Service not included: private services restructuring, neighbourhoods, and social marginalisation. *Environment Planning A, 31*(11), 1985-2001.

Sutherland, C., Robbins, G., Scott, D., & Sim, V. (2013). Durban city report: Chance2Sustain. In: Durban: University of Kwa-Zulu Natal.

Szabo, D. (1960). *Crimes et villes: étude statistique de la criminalité urbaine et rurale en France et en Belgique, par Denis Szabo*: Ed. Cujas.

T

Talukder, S., Capon, A., Nath, D., Kolb, A., Jahan, S., & Boufford, J. (2015). *Urban health in the post-2015 agenda. The Lancet, 385(9970), 769.*

Thachil, T. (2020). *Does police repression spur everyday cooperation? Evidence from urban India. The Journal of Politics, 82(4), 1474-1489.*

Tovar, E. (2008). *La ségrégation urbaine: représentation économique et évaluation éthique, avec une application à l'Île-de-France des années 1990. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS),*

Tronchère, J., & Priouret, J. (1972). La pratique de la classe: Colin.

Tissington, K. (2012). *Socio-Economic Rights Institute of South Africa (SERI).*

Tissot, S. (2005). *Une «discrimination informelle»? Actes de la recherche en sciences sociales(4), 54-69.*

Tivadar, M., Schaeffer, Y., Torre, A., & Bray, F. (2014). *OASIS–un Outil d'Analyse de la Ségrégation et des Inégalités Spatiales. Cybergeo: European Journal of Geography.*

Traore, J.-M. (1986). Aménagement urbain et pratiques foncières coutumières en Haute-Volta. *B. Crousse, E. Le Bris, E. Le Roy, Espaces disputés en Afrique noire: pratique foncière locale, Paris, Karthala*, 33-40.

Tripier, M., Rudder-Paurd, V. d., & Vourc'h, F. (1995). *Les syndicats face aux nouvelles discriminations. Hommes & Migrations, 1187(1), 12-22.*
Trounstine, J. (2016). *Segregation and inequality in public goods. American Journal of Political Science, 60(3), 709-725.*
Trounstine, J. (2018). *Segregation by design: Local politics and inequality in American cities: Cambridge University Press.*
Trucco, D. (2014). *Educación y desigualdad en América Latina.*

U

UN-Habitat. (2004). The challenge of slums: global report on human settlements 2003. Management of Environmental Quality: An International Journal, 15(3), 337-338.

V

Vakulabharanam, V., & Motiram, S. (2012). Understanding poverty and inequality in urban India since reforms: bringing quantitative and qualitative approaches together. Economic Political Weekly, 44-52.
Valladares, L. (2006). La favela d'un siècle à l'autre: mythe d'origine, discours scientifiques et représentations virtuelles (Vol. 83): Les Editions de la MSH.
Van Kempen, R., & Şule Özüekren, A. (1998). *Ethnic segregation in cities: new forms and explanations in a dynamic world. Urban studies, 35(10), 1631-1656.*
Vanderschueren, F. (2013). *L'évolution et les défis de la sécurité dans les villes. Chronique ONU, 50(2), 29-31.*
Van Kempen, E. (2002). *'Poverty Pockets' and Social Exclusion: On the Role of Place in Shaping Social Inequality. Of states cities, 240-257.*
Van Oostrum, M. (2018). *Urbanizing villages: Informal morphologies in Shenzhen's urban periphery. Journal of Urban Design, 23(5), 732-748.*
Van Zanten, A. (2012). *L'école de la périphérie: scolarité et ségrégation en banlieue: Presses universitaires de France.*
Van Zanten, A., & Obin, J.-P. (2008). La carte scolaire: Presses universitaires de France.
Vanderschuren, M. J., & Galaria, S. (2003). Can the post-apartheid South African city move towards accessibility, equity and sustainability? International Social Science Journal, 55(176), 265-277.
Vandersmissen, M.-H., Villeneuve, P., & Thériault, M. (2001). Mobilité et accessibilité: leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes. Espace geographique, 30(4), 289-305.
Vasconcellos E.A., 2005, "Urban change, mobility and transport in São Paulo: three decades, three cities", *Transport policy, vol.* 12, No.2, 91-104, [en ligne]. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X04000551?via%3Dihub DOI : 10.1016/j.tranpol.2004.12.001
Vasconcellos E.A., 2018, "Urban transport policies in Brazil: The creation of a discriminatory mobility system", *Journal of transport geography*, vol. 67, 85-91 [en ligne]. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692316305488 DOI : 10.1016/j.jtrangeo.2017.08.014
Verdugo, G. (2011a). Fragmentation urbaine et chocs économiques: deux déterminants de l'offre de logements sociaux en France. %J Economie et statistique, 446(1), 3-24.
Verdugo, G. (2011b). Resumen. Population, 66(1), 171-196.
Vila, L. E. (2000). The non-monetary benefits of education. European journal of education 35(1), 21-32.
Villani, C. (2009). Optimal transport: old and new (Vol. 338): Springer.

Vourc'h, F., & De Rudder, V. (2006). *Positions libérales, positions radicales dans la lutte contre les inégalités racistes. Cahiers de l'Urmis(10-11).* Von Thünen, J. H. (2014). *Der isolierte staat: BoD–Books on Demand.*

Von Thünen, J. H. (2022). *Der isolierte staat in beziehung auf landwirtschaft und nationalökonomie: Walter de Gruyter GmbH & Co KG.*

W

Wacquant, L. (2006). Les banlieues populaires à l'heure de la marginalité avancée. Sciences humaines, 4, 30-33.

Wattanawanyoo, K. (2012). Poverty tourism as advocacy: A case in Bangkok1. In Slum Tourism (pp. 207-214): Routledge.

Weller, S., & Bruegel, I. (2009). Children'sPlace'in the development of neighbourhood social capital. Urban Studies, 46(3), 629-643.

Wenglenski, S. (2003). Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. Atelier national de reproduction des thèses,

Wenglenski, S., & Orfeuil, J.-P. (2004). Differences in accessibility to the job market according to social status and place of residence in the Paris area. Built Environment, 30(2), 116-126.

Wenglenski, S. (2005). Inégalités d'accès à l'emploi en région parisienne? Accessibilité versus mobilité. Communication au, 5.

Whiteford, A., Posel, D., & Kelatwang, T. (1995). *A profile of poverty, inequality and human development: Human Sciences Research Council.*

Williams, D. S., Máñez Costa, M., Celliers, L., & Sutherland, C. (2018). *Informal settlements and flooding: Identifying strengths and weaknesses in local governance for water management. Water, 10(7), 871.*

Wilson, W. J. (1987a). *The Truly Disadvantaged: Chicago, University of Chicago Press.*

Wilson, W. J. (1987b). *The Truly Disadvantaged: The Inner City. The Underclass, and Public Policy, 8.*

Wilson, W. J. (2012). *The truly disadvantaged: The inner city, the underclass, and public policy: University of Chicago Press.*

Wixey S., 2005, "Measuring Accessibility as Experienced by Different Socially Disadvantaged Groups", *EPSRC FIT Programme—Transport Studies Group—*, Université de Westminster.

Wixey, S., Jones, P., Lucas, K., & Aldridge, M. (2005). Measuring accessibility as experienced by different socially disadvantaged groups. London, Transit Studies Group, University of Westminster.

Wolkowitsch, M. (1983). Michel Chesnais, Transports et espace français. Paper presented at the Annales de géographie.

Wekesa, B. W., Steyn, G. S., & Otieno, F. F. (2011). *A review of physical and socio-economic characteristics and intervention approaches of informal settlements. 35(2), 238-245.*

Wong, D. W. (2003). Spatial decomposition of segregation indices: A framework toward measuring segregation at multiple levels. Geographical Analysis, 35(3), 179-194.

Y

Yahiaoui, I. (2011). *Evaluation de la dynamique spatiale de l'occupation du sol dans la plaine du Bas-Cheliff (Algérie) apport de la télédétection.* Alger,

Yamani, L., & Trache, S. M. (2020). Contournement des instruments d'urbanisme dans l'urbanisation de l'agglomération mostaganémoise (Algérie). *Cybergeo: European Journal of Geography*.

Yonlihinza, I. A. (2011). Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger. Université Toulouse le Mirail-Toulouse II,

Yves BUSSIERE, BONNAFOUS Alain (Eds), « Transport et étalement urbain : les enjeux », Actes du colloque dans le cadre des Cinquièmes entretiens du Centre Jacques Cartier, 7-8 oct. 1992, Montréal. Lyon : PRARSH.1993.

Z

Zelai XU, « Urbanisation et croissance des villes en Chine », Thèse de doctorat, Université d'Auvergne Clermont I, 2008, 253p.

Zahavi, Y., & Talvitie, A. (1980). Regularities in travel time and money expenditures.

Site Internet

http:// agorah.com
www.archi.fr
http:// cybergeo.eu/index 4703.html
http:// ebooksearch-engine.com
http:// halsh.archives-ouvertes.fr
http://urbanismo.8m.com

ANNEXES1

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

UNIVERSITE BATNA 1

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

BONJOUR,

DANS LE CADRE DE LA PREPARATION D'UNE THESE DE DOCTORAT EN ARCHITECTURE A L'UNIVERSITE DE BATNA, INTITULE « **ETUDE DE L'IMPACT DES DISPARITES SPATIALES SUR LA SEGREGATION SOCIOCULTURELLE DANS LA VILLE DE BATNA** », SOUS LA DIRECTION DU PROFESSEURE MME. NACEUR FARIDA.

NOUS SOUHAITERONS RECUEILLIR VOTRE OPINION EN TANT QU'HABITANT, DONT LE BUT EST DE MESURER LE NIVEAU DE SEGREGATION ET DE MARGINALISATION DANS VOTRE QUARTIER POUR POUVOIR TROUVER DES SOLUTIONS.

JE TIENS A VOUS INFORMER QUE LES REPONSES SERONT ANONYMES ET LE QUESTIONNAIRE NE CONCERNE PAS LES DONNEES PRIVEES ET PERSONNELLES.

AURIEZ-VOUS UNE DIZAINE DE MINUTES A NOUS ACCORDER POUR REPONDRE A CE QUESTIONNAIRE.

MERCI D'AVANCE

LA DOCTORANTE

MME A. FANTOUS

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

UNIVERSITE BATNA 1

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

QUESTIONNAIRE

ETUDE DE L'IMPACT DES DISPARITES SPATIALES SUR LA SEGREGATION SOCIOCULTURELLE DANS LA VILLE DE BATNA

Partie 1 : Généralités

1-1- Sexe : ◯ Féminin ◯ Masculin

1-2- Quel âge avez-vous ? .....

1-3- Quel est votre niveau scolaire ? ◯ Primaire ◯ Secondaire ◯Universitaire

1-4- Quelle est votre occupation ? ◯ Etudiant ◯ Fonctionnaire ◯Autres .....

1-5- Etes-vous : ◯Actif ◯ Non actif ◯ En recherche d'emploi ◯ Retraité

1-6- Quel est votre état matrimonial ? ◯ Célibataire ◯Marié

1-7- Combien êtes-vous dans la famille ?.....

1-8- Avez-vous une voiture ? ◯ Oui ◯Non

1-9- Si oui, combien de voiture avez-vous dans la famille ? ◯ Une ◯Deux ◯us

1-10- A quelle fourchette appartient votre salaire ?

◯Aucune source ◯Entre 5000 et 18000 DA ◯Entre 19000 et 45000DA ◯Plus de 45000 DA

Partie 2 : Relation avec le quartier habité

2-1 - Quel quartier habitez-vous ?.....

2-2 – Depuis quand habitez-vous ce quartier ?.....

2-3 - Où habitiez vous avant ?.....

2-4 – Pourquoi le choix du quartier actuel ? .....

2-5 – Qu'est-ce que vous aimez le plus du quartier où vous habitez ?

◯ Tout est disponible ◯ Le voisinage ◯ Le Calme ◯ Architecture ◯ La sécurité

◯ Autres :

……

◯

Combien de temps en moyenne passez-vous dans votre quartier ?

◯ Tout mon temps ◯ La majorité de mon temps Une partie de mon temps

◯ Une toute petite partie de mon temps

2-6 - Si vous avez le choix de changer votre domicile, quel quartier choisirez-vous ?

……

……

……..

2-7 Pourquoi ?

◯Absence des loisirs ◯Insécurité ◯Voisins ◯Bruit ◯Architecture

◯Absence des espaces vert ◯ Manque des commerces et des services

2-8 - Citer des activités que vous faites dans votre quartier ?

◯Travail ◯Etude ◯Achat ◯Loisir ◯Prière ◯Promenade ◯Rencontre ◯Se loger

Partie 3 : Transports

3-1 -Comment vous vous rendez à votre lieu de travail/étude/ autre activité ?

◯A pied ◯ Bus ◯Taxi ◯Voiture personnelle

3-2 -Où faites-vous vos achats ?

◯ Route de Biskra ◯Les 84 ◯ La Rue H ◯Autres :……..

3-3 -Où allez-vous pour vos loisirs ?

◯Dans le quartier ◯ Centre-ville ◯ Ailleurs :……..

Pourquoi ?.....

3-4 – Entre le lieu de travail et votre domicile faites-vous des courses ? ◯Oui ◯ Non

(Activité, Localisation, mode de transport, parcours pour s'y rendre)

……
…….....

3-5 – Utilisez-vous le bus ? ◯Oui ◯ Non

3-6 – A quelle fréquence prenez-vous le bus par semaine ? (Dénombrer aller et retour)

◯Plus de 10 fois ◯ Entre 5 et 10 fois ◯Entre 1 et 5 fois ◯ Moins souvent ◯Jamais

3-7 - Objet des déplacements (plusieurs réponses) :

◯Travail ◯ Ecole/Etude ◯Loisirs ◯Achats/Courses ◯Divers ◯ Autres :…… …….

3-8 –Faites-vous des correspondances pour arriver à votre destination ? ◯ Oui ◯ Non

3-9 -Quelles sont les correspondances que vous faites pour arriver à votre destination ?

……
…….

3-10 - Etes-vous satisfait ? ◯ Oui ◯ Non Si non Pourquoi ? (Plusieurs réponses possibles)

◯Tracé ◯ Fréquence ◯ Ponctualité ◯ Confort ◯Sécurité

◯Correspondances ◯Temps du parcours ◯ Temps d'attente ◯ Conditions d'attente

Partie 4 : Votre relation avec le reste de la ville :

4-1 – A votre avis quel est le centre-ville de Batna ?

◯ Le centre ancien ◯Bouakal (rue H) ◯Autres ……

Pourquoi ? ……

4-2 - Que représente le centre-ville pour vous ?

◯ Centre d'achat ◯ Centre de loisirs ◯ Centre de congestion ◯ Centre de gouvernance

◯ Autres :.....

4-3 - Selon vous quel est le meilleur quartier de la ville ?.....

Pourquoi ? A cause de :

◯ Sécurité ◯ Loisir ◯ Commerce ◯ Espaces vert ◯ Calme ◯ Voisinage ◯ Architecture

4-4 - Selon vous quel est le plus mauvais quartier de la ville ?.....

Pourquoi ? A cause de l'absence de :

◯ Sécurité ◯ Loisir ◯ Commerce ◯ Espaces vert ◯ Calme ◯ Bonne architecture

◯ Autres :.....

4-5 - Quel est le quartier qui représente un degré de sécurité plus élevé ? .....

4-6 - Quel est le quartier qui représente un degré de sécurité faible ? .....

4-7 - Quels sont les lieux que vous aimez dans la ville ?.....

Pourquoi.....

4-8 – Quels sont les lieux près de chez vous que vous n'aimez pas ?.....

Pourquoi.....

4-9 - Qu'est ce qui manque comme services ou équipements près de chez vous ? (Plusieurs réponses possibles) Un équipement :

◯ Educatif ◯ De loisir ◯ Culturel ◯ Sportif ◯ Commercial ◯ Sanitaire

◯ Administratif ◯ Electricité ◯ Gaz ◯ Eau potable ◯ Téléphone ◯ Internet

◯ Autres :.....

4-2

- Quels sont les quartiers où vous allez pour combler ce manque ?

.....

ANNEXES2

Fiche 9: Etude statistiques Primaire : TOC/Taux de redoublement

La corrélation entre le taux de redoublement et le TOC

	TOC	
	Valeur de P	Corrélation de Pearson
Taux de redoublement 2e	0.000	0.258
Taux de redoublement 3e	0.435	0.009
Taux de redoublement 4e	0.000	0.296
Taux de redoublement 5e	0.000	0.187

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.328[a]	.107	.097	5.93323

a. Predictors : (Constant), TauxRedoublement5, TauxRedoublement3, TauxRedoublement2, TauxRedoublement4

b. Dependent Variable : Encadrement

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1419.139	4	354.785	10.078	.000[b]
	Residual	11793.077	335	35.203		
	Total	13212.216	339			

a. Dependent Variable : Encadrement

b. Predictors : (Constant), TauxRedoublement5, TauxRedoublement3, TauxRedoublement2, TauxRedoublement4

Tableau C : Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	21.593	.563		38.338	.000
	TauxRedoublement2	.170	.066	.151	2.563	.011
	TauxRedoublement3	-.004	.008	-.026	-.491	.624
	TauxRedoublement4	.195	.065	.206	3.002	.003
	TauxRedoublement5	.035	.051	.041	.673	.501

Fiche 10 : Etude statistique primaire TOC/Taux de passage

La corrélation entre le taux de passage et TOC

	TOC	
	Valeur de P	Corrélation de Pearson
Taux de passage 2e	0.000	0.655
Taux de passage 3e	0.000	0.600
Taux de passage 4e	0.000	0.592
Taux de passage 5e	0.000	0.523
Taux de passage au CEM	0.000	0.369

Tableau A : Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.678[a]	.460	.452	4.62230

a. Predictors : (Constant), Tauxpassage5, TPTest5, Tauxpassage3, Tauxpassage4, Tauxpassage2

Tableau B : ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6076.101	5	1215.220	56.877	.000[b]
	Residual	7136.115	334	21.366		
	Total	13212.216	339			

a. Dependent Variable : Encadrement

b. Predictors : (Constant), Tauxpassage5, TPTest5, Tauxpassage3, Tauxpassage4, Tauxpassage2

Tableau C : Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.126	1.196		4.284	.000
	TPT5	-.023	.014	-.097	-1.677	.094
	Tauxpassage2	.133	.026	.439	5.090	.000
	Tauxpassage3	.043	.020	.153	2.167	.031
	Tauxpassage4	.027	.022	.092	1.215	.225
	Tauxpassage5	.033	.018	.119	1.815	.070

Nous avons la droite de régression suivante :

TOC = 5.128 + 0.133* Taux de passage2+ 0.043 *Taux de passage3 +0.027*Taux de passage4+0.033*Taux de passage5 -0.023*Taux de passage au CEM

Fiche 11 : Etude statistique primaire : TOC/ déperdition

La corrélation entre le taux de déperdition et l'encadrement

	TOC	
	Valeur de P	Corrélation de Pearson
Taux de déperdition 2e	0.107	0.068
Taux de déperdition t 3e	0.048	0.090
Taux de déperdition 4e	0.163	0.053
Taux de déperdition t 5e	0.000	0.189

Tableau A : Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.206[a]	.042	.031	6.14523

a. Predictors : (Constant), Deperdition5, Deperdition2, Deperdition4, Deperdition3

b. Dependent Variable : Encadrement

Tableau B : ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	561.345	4	140.336	3.716	.006[b]
	Residual	12650.871	335	37.764		
	Total	13212.216	339			

a. Dependent Variable : Encadrement

b. Predictors : (Constant), Deperdition5, Deperdition2, Deperdition4, Deperdition3

Tableau C : Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	23.697	.428		55.372	.000
	Deperdition2	.040	.068	.034	.595	.552
	Deperdition3	.085	.075	.066	1.132	.259
	Deperdition4	-.005	.081	-.003	-.059	.953
	Deperdition5	.133	.039	.182	3.363	.001

Fiche 12 : Etude statistique : comparaison du taux de passage entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Tauxpassage2	Planifié	148	95.2207	11.28013	.92722
	Spontané	192	88.5191	25.17963	1.81718
Tauxpassage3	Planifié	148	92.4393	16.89419	1.38869
	Spontané	192	86.0266	25.50774	1.84086
Tauxpassage4	Planifié	148	93.1890	13.07530	1.07478
	Spontané	192	84.4389	25.37094	1.83099
Tauxpassage5	Planifié	148	94.4405	12.42603	1.02141
	Spontané	192	83.2514	26.85384	1.93801

Tableau B : Test d'indépendance du taux de passage selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tnile)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Taux passage 2	Equal variances assumed	20.451	.000	3.012	338	.003	6.70154	2.22461	2.32570	11.07737
	Equal variances not assumed			3.285	278.844	.001	6.70154	2.04007	2.68564	10.71743
Taux passage3	Equal variances assumed	8.260	.004	2.644	338	.009	6.41271	2.42579	1.64117	11.18425
	Equal variances not assumed			2.781	330.974	.006	6.41271	2.30592	1.87661	10.94881
Taux passage4	Equal variances assumed	13.111	.000	3.822	338	.000	8.75008	2.28950	4.24661	13.25355
	Equal variances not assumed			4.121	299.152	.000	8.75008	2.12313	4.57192	12.92824
Taux passage5	Equal variances assumed	24.003	.000	4.695	338	.000	11.18919	2.38313	6.50156	15.87681
	Equal variances not assumed			5.108	283.432	.000	11.18919	2.19070	6.87708	15.50129
Taux de passage au CEM	Equal variances assumed	38.589	.000	2.954	338	.003	8.50857	2.87995	2.84369	14.17345
	Equal variances not assumed			3.196	293.554	.002	8.50857	2.66207	3.26941	13.74774

Fiche 13 : Etude statistique : comparaison des taux de redoublement entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indice de la tendance central et de dispersion du taux de redoublement

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TauxRedoublement2	Planifié	148	6.7186	5.11641	.42057
	Spontané	192	7.7428	5.83960	.42144
TauxRedoublement3	Planifié	148	5.9872	4.80095	.39464
	Spontané	192	10.1551	51.45643	3.71355
TauxRedoublement4	Planifié	148	5.8057	5.51693	.45349
	Spontané	192	8.6346	7.05420	.50909
TauxRedoublement5	Planifié	148	3.2587	4.24001	.34853
	Spontané	192	4.8988	9.12826	.65878

Tableau B : Test d'indépendance du taux de redoublement selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Taux Redoublement 2	Equal variances assumed	4.282	.039	-1.691	338	.092	-1.02413	.60563	-2.21542	.16715
	Equal variances not assumed			-1.720	332.450	.086	-1.02413	.59539	-2.19533	.14707
Taux Redoublement 3	Equal variances assumed	2.061	.152	-.982	338	.327	-4.16787	4.24528	-12.51836	4.18261
	Equal variances not assumed			-1.116	195.306	.266	-4.16787	3.73446	-11.53291	3.19717
Taux Redoublement 4	Equal variances assumed	10.443	.001	-4.021	338	.000	-2.82889	.70345	-4.21258	-1.44520
	Equal variances not assumed			-4.149	337.922	.000	-2.82889	.68178	-4.16997	-1.48782
Taux Redoublement 5	Equal variances assumed	10.773	.001	-2.023	338	.044	-1.64003	.81052	-3.23433	-.04574
	Equal variances not assumed			-2.201	283.977	.029	-1.64003	.74529	-3.10703	-.17304

Fiche 14 : Etude statistique : comparaison des taux de déperdition entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indice de la tendance central et de dispersion du taux de déperdition

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Deperdition2	Planifié	148	3.4862	4.78582	.39339
	Spontané	192	2.8474	5.71719	.41260
Deperdition3	Planifié	148	2.8655	4.62438	.38012
	Spontané	192	2.8487	5.00109	.36092
Deperdition4	Planifié	148	2.2984	3.83683	.31539
	Spontané	192	2.4619	4.87693	.35196
Deperdition5	Planifié	148	1.7482	3.84338	.31592
	Spontané	192	3.0965	10.85922	.78370

Tableau B : Test d'indépendance du taux de déperdition selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Deperdition2	Equal variances assumed	.080	.778	1.095	338	.274	.63877	.58326	-.50850	1.78604
	Equal variances not assumed			1.120	335.674	.263	.63877	.57009	-.48262	1.76016
Deperdition3	Equal variances assumed	.148	.701	.032	338	.975	.01672	.52952	-1.02484	1.05829
	Equal variances not assumed			.032	326.987	.975	.01672	.52417	-1.01445	1.04790
Deperdition4	Equal variances assumed	1.170	.280	-.336	338	.737	-.16356	.48726	-1.12200	.79488
	Equal variances not assumed			-.346	337.850	.729	-.16356	.47259	-1.09316	.76604
Deperdition5	Equal variances assumed	7.454	.007	-1.442	338	.150	-1.34822	.93498	-3.18732	.49089
	Equal variances not assumed			-1.596	249.558	.112	-1.34822	.84498	-3.01241	.31598

Fiche 15 : Etude statistique : comparaison du TOC entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indice de la tendance central et de dispersion du TOC

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TOC	Planifié	148	24.0892	4.58752	.37709
	Spontané	192	24.6168	7.27014	.52468

Tableau B : Test d'indépendance du TOC selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
TOC	Equal variances assumed	5.842	.016	-.772	338	.441	-.52758	.68329	-1.87162	.81645
	Equal variances not assumed			-.817	326.196	.415	-.52758	.64613	-1.79869	.74353

Fiche 19 : Etude statistique : comparaison du TOC entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indices de la tendance central et de dispersion du préparatoire par école

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Préparatoire	Planifié	148	50.4865	28.15083	2.31398
	Spontané	192	41.4792	27.39491	1.97706

Tableau B : Test d'indépendance du préparatoire des écoles selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Préparatoire	Equal variances assumed	3.874	.050	2.970	338	.003	9.00732	3.03283	3.04172	14.97292
	Equal variances not assumed			2.959	311.994	.003	9.00732	3.04356	3.01881	14.99582

Fiche 16 : Etude statistique : comparaison du TOC entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indices de la tendance central et de dispersion du préparatoire par école

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Préparatoire	Planifié	148	50.4865	28.15083	2.31398
	Spontané	192	41.4792	27.39491	1.97706

Tableau B : Test d'indépendance du préparatoire des écoles selon le type

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
									95% Confidence Interval of the Difference	
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper
Préparatoire	Equal variances assumed	3.874	.050	2.970	338	.003	9.00732	3.03283	3.04172	14.97292
	Equal variances not assumed			2.959	311.994	.003	9.00732	3.04356	3.01881	14.99582

Fiche 17 : Etude statistique : comparaison du taux de pauvreté entre les écoles de tissu planifié et de tissu spontané

Tableau A : les indices de la tendance central et de dispersion du préparatoire par école

Group Statistics

	Type	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pauvereté2	Planifié	148	33.9527	24.29393	1.99695
	Spontané	192	52.0885	38.78316	2.79893
Pauvereté3	Planifié	148	29.6081	20.68837	1.70057
	Spontané	192	45.1094	34.46257	2.48712
Pauvereté4	Planifié	148	27.8041	19.80609	1.62805
	Spontané	192	40.8490	32.48347	2.34429
Pauvereté5	Planifié	148	25.1554	17.62254	1.44856
	Spontané	192	37.0469	29.57558	2.13443

Tableau B : Test d'indépendance de la pauvreté des élèves des écoles selon le type du tissu

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Pauvereté2	Equal variances assumed	24.690	.000	-4.984	338	.000	-18.13584	3.63884	-25.29347	-10.97821
	Equal variances not assumed			-5.275	325.392	.000	-18.13584	3.43829	-24.89992	-11.37176
Pauvereté3	Equal variances assumed	23.934	.000	-4.840	338	.000	-15.50127	3.20273	-21.80106	-9.20147
	Equal variances not assumed			-5.145	320.358	.000	-15.50127	3.01293	-21.42889	-9.57365
Pauvereté4	Equal variances assumed	19.257	.000	-4.306	338	.000	-13.04490	3.02915	-19.00326	-7.08655
	Equal variances not assumed			-4.570	322.266	.000	-13.04490	2.85416	-18.66005	-7.42976
Pauvereté5	Equal variances assumed	20.489	.000	-4.333	338	.000	-11.89147	2.74414	-17.28921	-6.49373
	Equal variances not assumed			-4.610	319.419	.000	-11.89147	2.57956	-16.96655	-6.81639