

République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



**UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM**  
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE  
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

LA RECONQUETE DE L' ANCIEN NOYAU HISTORIQUE DE LA  
VILLE D'ORAN POUR UNE COMPETITIVITE  
MEDITERRANEENNE  
CAS D'ETUDE : SIDI EL HOUARI –ORAN-.

Soutenue le 26 Juin 2018 devant le jury:

<b>Président:</b> Mme. S .KHERBOUCHE	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b> Mr. H .HADJILA	ARCHI	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b> Mme. F. SAIDI	ARCHI	UABT Tlemcen
<b>Encadreur :</b> Mr. R .KHILOUN	MA (A)	UABT Tlemcen

Présentés par:

Mohammed SI ABED KADER  
Matricule: 15113-T-13  
Mohammed Rida TABTI  
Matricule: 15017-T-13

Année académique : 2017-2018

## Remerciements

Je remercie « dieu » tout puissant de m'avoir donné la patience et la force pour terminer ce modeste travail.

Mes remerciements les plus sincères :

A mon encadreur : monsieur Rachid KHILOUN pour leurs compréhensions, ses encouragements et ses orientations accordés tout au long de ce travail,

A nous familles qui nous ont toujours encouragés, soutenus et appris à donner le meilleur pour nous.

Aux membres du jury qui ont accepté de procéder à l'évaluation des résultats de nos recherches.

A toute l'équipe pédagogique du Département d'architecture de Tlemcen pour avoir assuré notre formation et enrichi notre savoir.



## Dédicaces

Je dédie ce modeste projet de fin d'étude :

A ma très cher maman qui m'a tant soutenue Avec ses prières et qui ma toujours encouragé. Avec prier pour elle miséricorde et le pardon

A mon très cher papa, pour tout son amour et son soutient durant toute la période de mes études.

A mes très chères sœurs

À mon cher binôme SI ABED KADER Mohammed, qui a eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.

Je profite de cet occasion pour le dédié encore a mes amies pour leur soutien et leur encouragement et les marques de sympathie qui reflètent une amitié sincère et solide.

Et à tous ceux que ma réussite leur tient à cœur

**Mohammed Rida**

## Dédicaces

Je dédie ce modeste projet de fin d'étude :

A mes très chers parents qui m'a tant soutenue Avec ses prières et qui m'a toujours encouragé. Avec prier pour elle miséricorde et le pardon

A mon très cher frères Oussama et houari, pour tout son soutien durant toute la période de mes études.

A mes très chères amis Tarik, Rida, Palolo ,Bachir,Faiçale et Tahir

Et mes chères collègues Imane ,Wafa ,Amina

À mes chers professeurs Mme BRIKCI Mme SALMI Mme CHAREF Mr CHIALI, et Mr KHILOUN, qui ils ont la patience de me supporter et encouragé durant ma formation.

Je profite de cet occasion pour le dédié encore à mes collègues de BET AUTECH.

Et à tous ceux que ma réussite leur tient à cœur

**Mohammed**

## Résumé

Oran La radiieuse, classée la deuxième métropole de l'Algérie, chargée de son histoire de 1000 ans de création purement liée à la méditerranée. Son positionnement stratégique, grâce à ses potentialités, ses ressources et ses capacités humaines, aspire à devenir une ville compétitive à rayonnement méditerranéen.

Pour donner à la ville sa place de mérite, et dans un cadre de planification stratégique, notre projet vise à une reconquête de l'ancien noyau historique de la ville avec une ré exploitation des friches urbains et une reconversion des fonction incompatible tout en rapprochant la ville à la mer, et l'introduction d'un processus de valorisation et d'exploitations de patrimoine culturelle et naturelle en faisant des propositions de développement de nouveaux programmes urbains ,et en garantissant le maintien de caractère historique et de l'activité portuaire de cette noyau. Une reconversion du vieux port à un port de plaisance et de transport maritime et de pêche. Réfléchir aussi à la mixtes tout en incluant des programmes résidentiels, tertiaires, d'activités commerciales, d'hôtelleries, mais aussi culturels, de loisirs, d'activités sportives et nautique. Il s'agit aussi de renforcer les liaisons ville-ville et ville-mer avec la projection d'une passerelle promenades entre jardin historique d'étang et le nouvelle Park urbain, trimé sous le vieux port, placettes en escalade, d'ascenseurs panoramiques, et de revoir le vieux port comme un espace ouvert, commun et continu à la ville et flexible en usage, ainsi que d'améliorer son image à travers la mixtes entre le cadre urbain et portuaire hérité avec celle de nouvelle création.

## ملخص

وهران الباهية ، ثاني أكبر مدن الجزائر ، بتاريخ زاهر يعود إلى 1000 عام من الإبداع المتعلق بالبحر المتوسط بفضل موقعها الاستراتيجي ، إمكانياتها ومواردها وقدراتها البشرية ، إلى أن تصبح مدينة تنافسية ذات نفوذ متوسطي.

لإعطاء المدينة مكانتها الجديدة بالثقة ، وفي إطار من التخطيط الاستراتيجي ، يهدف مشروعنا إلى إعادة استرجاع النواة التاريخية القديمة للمدينة مع إعادة استغلال الأراضي والأبنية المهجورة المهمشة وإعادة تحويل وظيفية متوافقة مع تقرب المدينة إلى البحر ، وإدخال عملية ترميم واستغلال التراث الثقافي المعماري والطبيعي من خلال تقديم مقترحات لتطوير برامج حضرية جديدة ، وضمان الحفاظ على الطابع التاريخي ونشاط المينائي لهذه النواة. وإعادة تنظيم الميناء القديم إلى مرسى للنزهة ونقل المسافرين و الصيد. مع التفكير أيضاً في المزج ضمن برامج التنشيط الحضري من برامج السكنية، والأنشطة الجماعية ، التجارية وكذلك الأنشطة الثقافية والترفيهية والرياضية والبحرية. كما أنها تدور حول تقوية اتصالات (مدينة-مدينة) و(مدينة- بحر) مع جسر منزه للمشاة بين الحديقة التاريخية ليبتج والمنتزه الحضري الجديد مع نفق تحت الميناء القديم و ميادين معلقة ومساعد بانورامية. لتشجيع زيارة الميناء القديم كفضاء مفتوح، مشترك ومتواصل لمدينة وهران في الاستخدام، وكذلك لتحسين صورته من خلال الخلط بين الإطار الحضري والميناء الموروث مع تلك المحدثّة حديثاً.

# Sommaire

<b>Remerciements.....</b>	<b>1</b>
<b>Dédicaces .....</b>	<b>2</b>
<b>Dédicaces .....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé .....</b>	<b>4</b>
<b>ملخص.....</b>	<b>5</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>6</b>
<b>Table des illustrations .....</b>	<b>12</b>
<b>Introduction générale.....</b>	<b>17</b>
Problématique .....	17
Hypothèse .....	18
Objectifs.....	18
<b>Chapitre I: Approche théorique et définition des concepts .....</b>	<b>20</b>
Introduction.....	21
1.1.1 Urbanisme.....	21
1.1.2 Métropole.....	21
1.1.3 Ville .....	21
1.1.4 Quartier.....	22
1.2 L'urbanisme et développement durable .....	22
1.2.1 Développement durable .....	22
1.2.2 L'urbanisme durable .....	22
1.2.3 Economie urbain .....	22
1.2.4 Citoyenneté.....	22
1.2.5 Marketing urbain.....	23
1.3 Planification urbain stratégique .....	23
1.3.1 Planification urbain.....	23
1.3.2 Planification stratégique.....	23
1.4 Projet urbain .....	24
1.4.1 Définition du projet urbain.....	25
1.4.2 Les échelles du projet urbain .....	25
1.4.3 La multidisciplinarité du projet urbain.....	26
1.4.4 Les politiques d'interventions du projet urbain .....	26
a Renouvellement urbain .....	26

b	Régénération .....	26
c	Revitalisation .....	26
1.5	Les problèmes des centres anciens .....	27
1.5.1	Marginalisation .....	27
1.5.2	Ségrégation .....	27
1.5.3	Dépeuplement .....	27
1.6	La reconquête de l'ancien noyau historique de la ville d'Oran pour une compétitivité méditerranéenne .....	28
1.6.1	La compétitivité et l'attractivité urbaine .....	28
a	Définition de la compétitivité urbaine .....	28
b	Définition de l'attractivité urbaine .....	28
c	Les critères de la compétitivité urbaine .....	28
d	Les enjeux de la compétitivité urbaine .....	29
1.6.2	La reconquête urbaine .....	29
a	Définition de la reconquête urbaine .....	29
b	Les enjeux de la reconquête urbaine de l'interface ville/port .....	29
1.6.3	Les friches urbaines .....	30
a	Définition des friches urbaines .....	30
b	Typologies des friches urbaines .....	31
1.6.4	Les interventions sur les friches urbaines .....	32
a	Restauration .....	32
b	Réhabilitation .....	32
c	Rénovation .....	32
d	Reconstruction .....	33
1.6.5	Port .....	33
a	Définition du port .....	33
b	Type des ports .....	33
c	La relation ville/port .....	34
	Conclusion .....	34
<b>2</b>	<b>Chapitre II: Lecture Territoriale et Analyse Urbain .....</b>	<b>35</b>
	Introduction .....	36
2.1	Lectures des instruments d'urbanisme .....	36
2.1.1	Présentation des instruments d'urbanisme algérien .....	36
a	Politiques et législations .....	36
b	Objectifs .....	36
2.1.2	Schéma national d'aménagement territorial SNAT : .....	37
a	Définition du SNAT .....	37
b	Système et diagnostic du SNAT .....	37
c	Les Scénario et les Orientation du SNAT .....	38
d	Synthèse .....	39

2.1.3	Schéma régional d'aménagement territorial de la région nord-ouest SRAT.....	40
a	Définition du SRAT.....	40
b	Les Scénario et les Orientation du SRAT.....	40
c	Synthèse.....	42
2.1.4	Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Oran SDAAM.....	43
a	Définition du SDAAM.....	43
b	Les objectifs du SDAAM.....	43
c	Programmes d'action territoriale du SDAAM.....	43
d	Synthèse.....	45
2.1.5	Analyse de L'armature urbaine de la wilaya d'Oran.....	46
a	Situation géographique :.....	46
b	Accessibilité et infrastructure de la wilaya :.....	46
c	Découpage Administrative:.....	47
2.1.6	Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de groupement d'Oran PDAU.....	48
a	Définition du PDAU.....	48
b	Orientations du PDAU.....	49
c	Critiques du PDAU.....	49
d	Synthèse.....	49
Conclusion.....		49
2.2	Analyse urbaine de la ville d'Oran.....	50
2.2.1	Définition du groupement urbain d'Oran.....	50
a	Délimitation de l'aire urbaine :.....	50
b	Accessibilité.....	51
c	Découpage administrative.....	52
2.2.2	Analyse de paysage urbain :.....	53
a	La morphogénèse.....	53
b	Mode de croissance.....	59
c	Les centralités d'animation de la ville.....	61
d	Fonctions urbaines.....	62
e	Système viaires:.....	65
f	Transport urbain.....	66
Synthés.....		67
2.2.3	Analyse du paysage naturelle et Enviremontale.....	68
a	Topographie.....	68
b	Sismicité.....	69
c	Climatologie.....	69
d	Les contraintes & limites naturelles.....	71
2.2.4	Analyse socio économique.....	72
a	Lecture sociale.....	72
b	Analyse économique :.....	74

Synthèse.....	77
Les Orientations.....	78
<b>3 Chapitre III: Etude du site et projet urbain .....</b>	<b>80</b>
Introduction.....	81
3.1 Choix de la délimitation de site d'étude .....	82
3.2 Analyse typo- morphologique .....	84
a Plein et vide .....	84
b Forme urbaine .....	85
c La densité urbaine .....	87
d Trame viaire et mobilité.....	89
e Typologie urbaine .....	91
f Activités.....	93
g Les monuments historiques.....	95
h Nature juridiques.....	98
i Etat de bâti .....	99
j Etat d'hauteur.....	101
k Contraintes .....	103
l Paysage urbain et naturelle .....	104
Synthèse.....	106
Problématique spécifique : .....	107
Hypothèses spécifiques : .....	107
3.3 Analyse thématique .....	108
3.3.1 Les critères du choix .....	108
3.3.2 Analyse des exemples .....	109
a 1er exemple : projet vieux porte -centre ville Marseille 2012-2020 .....	109
b 2ème exemple : projet Marina port Vall –la remballa ville de Barcelone.....	114
c 3ème exemple : la reconversion du port de Tanger au Maroc .....	117
Les orientations d'aménagements.....	120
3.4 Scénarios d'aménagement : .....	124
3.4.1 Scénario 01 : La reconstruction de la Calère pour une relation ville- mer clé d'une reconquête urbaine effectif du noyau historique .....	124
a Princeps.....	124
b Orientations.....	124
c Enjeux .....	124
3.4.2 Scénario 02 : La reconversion du vieux port & la mise en valeur de la relation ville- mer pour une centralité attractive .....	126
a Princeps.....	126
b Enjeux .....	126
3.4.3 Choix de scénario retenu : L'ouverture de la ville sur mer & la mise en valeur de patrimoine pour une centralité attractive compétitive .....	128



a	Objectifs & orientations .....	128
3.4.4	Programmation urbain .....	130
	Programme de base : Basé sur les secteurs clé et la vocation de site .....	130
3.5	Stratégies d'aménagement : .....	134
3.5.1	Stratégie n°1 : Travailler sur la mixité sociale et fonctionnelle .....	135
3.5.2	Stratégie n°2 : Moderniser le bord de mer et Ouvrir la façade maritime le bord de mer ..	136
3.5.3	Stratégie n°3 : Revivre la relation ville mer et favorisée le piétonne.....	137
3.5.4	Stratégie n°4 : la Continuation de la façade maritime.....	138
3.5.5	Stratégie n°5 : Utiliser & valorisé le patrimoine pour encouragé le tourisme & la culture	139
3.6	Master plan (Plan d'aménagement global : Échelle 1/2000) : .....	140
3.6.1	Façades urbaines (échelle1/2000) .....	141
3.6.2	Coupes urbaines (échelle1/2000).....	142
3.6.3	Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/1000).....	143
3.6.4	Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/500).....	144
3.6.5	Vues 3D .....	145
3.7	Partie technique de l'aménagement urbain : .....	150
3.7.1	Mobilité urbain transport doux : .....	150
	Stationnement : .....	150
	Circulation piétonne pour handicapée : .....	151
3.7.2	Les matériaux de revêtements de sol : .....	151
a	L'espace public : .....	151
b	Matériaux de revêtement de sol : .....	151
3.7.3	Les dispositifs de contrôle du stationnement : .....	153
a	Borne Marine : .....	153
b	Borne d'amarrage : .....	153
c	Barrière grand siècle : .....	153
3.7.4	Mobilier de repos : .....	154
a	Banquette colonia : Martial Duplaix Mobilier urbain .....	154
b	Banquette Pin Laon : Lou boy .....	155
c	Banc Atrium : Sabla Bonna .....	155
3.7.5	Les objets pour l'hygiène et la propreté : .....	156
a	Les poubelles : .....	156
3.7.6	Sanitaires publics: .....	156
3.7.7	Les Objets liés aux végétaux et à l'eau : .....	156
a	Les grilles d'arbre : .....	156
b	Bacs à fleurs : .....	157
c	Fontaine de puisage : .....	157
3.7.8	Les lumières : .....	158
3.7.9	Les supports d'informations et de communications : .....	158
a	Fléchage directionnel : .....	159

b	Relais information service : .....	159
c	Arts publiques : .....	159
3.7.10	Les végétaux : .....	160
a	Les principaux objectifs : .....	160
b	Critères de choix des essences végétales : .....	160
c	Les fleurs : .....	161
3.7.11	Les jeux : .....	161
	Conclusion générale : .....	163
	<i>Bibliographie</i> .....	<i>165</i>

## Table des illustrations

### **Figures.**

Figure 1 : les couts des dommages environnementaux (source: SNAT).....	37
Figure 2 : Equilibre territorial et compétitivité (source: SNAT).....	39
Figure 3 : Scénario 01« préparation aux mutations » (source: SNAT).....	41
Figure 4 : Scenario 02: conservatoire de rattrapage (source: SNAT).....	41
Figure 5 : Scénario souhaitable » rééquilibrage territorial et du peuplement.....	42
Figure 6 : La requalification du centre ville : réhabilitation, rénovation, restructuration (source: SDAAM) .....	44
Figure 7 : Le projet de réhabilitation des planteurs (source: SDAAM) .....	44
Figure 8: Les Projets Touristiques Objectifs (source: SDAAM) .....	45
Figure 9: Oran dans la région nord-ouest de l'Algérie (source: PDAU d'Oran) .....	46
Figure 10: réseaux routier de la wilaya d'Oran (source: PDAU d'Oran).....	47
Figure 11 : croissance de la population de la wilaya (source: PDAU d'Oran) .....	48
Figure 12 : les groupements de la ville d'Oran (source: Auteur).....	50
Figure 13 : Périodes espagnols (source: PDAU) .....	55
Figure 14 : périodes algéro-ottomanes (source: PDAU) .....	57
Figure 15 : Le Centre de la ville coloniale (1831-1880) (source: PDAU) .....	58
Figure 16: Mode de croissance (source: L'agglomération oranaise par :.....	60
Figure 17 : Topographie (source: Auteur).....	68
Figure 18 : coupe AA (source: Auteur) .....	68
Figure 19 : coupe BB (source: Auteur) .....	69
Figure 20 : Sismicité (source: RPA).....	69
Figure 21 : Les contraintes & limites naturelles (source: Auteur) .....	72
Figure 22:l'évolution de la population de l'agglomération Oranais.....	73
Figure 23 : les flux d'immigrations de la population al' intra oranais avec les autres wilayas, Source : (SDAAM 2010).....	74
Figure 24 : vue perspective d'Oran, d'après une gravure espagnole de 1732 (source : livre de iconographie de l'Algérie, tome II, Gabriel Esquer ) .....	83
Figure 25 : vue général sur le vieux port (source: Auteur).....	120
Figure 26 : vue général sur la Calére & la Ras Calére (source: Auteur) .....	121
Figure 27 : vue général sur la Blanca (source: Auteur).....	122
Figure 28 : vue général sur la casbah (source: Auteur) .....	123

Figure 29 : vue général sur le châteaux neuf (source: Auteur).....	123
Figure 30 : Vues globale sur Sidi el houari (source: Auteur).....	130
Figure 31 : vue en 3D de la façade urbaine (source: Auteur).....	141
Figure 32 : skyline (source: Auteur).....	141
Figure 33 : Coupe AA .....	142
Figure 34 : Coupe BB.....	142

## **Tableaux.**

Tableau 1 : Synthèse et orientation (source: Auteur) .....	67
Tableau 2 : Données climatiques a Oran (source: <a href="https://fr.climate-data.org">https://fr.climate-data.org</a> ).....	70
Tableau 3 : la population en 2008 et le taux de croissance entre 1998et 2008 .....	73
Tableau 4 : Les activités commerciales dans la périphérie oranaise Source : (Enquêtes de terrain ,2001(BENDJELID, MESSAHEL..)) .....	75
Tableau 5 : Synthèse et orientation (source: Auteur) .....	79
Tableau 6 : La densité urbaine (source: Auteur) .....	88
Tableau 7 : Trame viaire et mobilité (source: Auteur) .....	90
Tableau 8 : Typologie urbaine (source: Auteur) .....	92
Tableau 9 : Activités (source: Auteur) .....	94
Tableau 10 : Liste des monuments et sites historiques et naturels classes de sidi el houari (source: pos sidi el houari).....	96
Tableau11 : Les monuments historiques (source: Auteur).....	97
Tableau12 : état débâti (source: Auteur) .....	100
Tableau 13 : Etat d'hauteur (source: Auteur) .....	102
Tableau 14 : Synthèse par système de SWOT (source: Auteur) .....	105
Tableau 15 : Les orientations d'aménagements .....	120
Tableau 16 : Programme de base (source: Auteur) .....	131
Tableau 17 : La mixité fonctionnelle.....	134

## **Planches.**

Planche 1 : Accessibilités de la ville (source: Auteur) .....	51
Planche 2: Découpage administrative de la ville (source: Auteur) .....	52
Planche 3 : Morphogenèse (source: Auteur) .....	53
Planche 4 : Mode de croissance (source: Auteur) .....	59
Planche 5 : Les centralités d'animation de la ville (source: Auteur).....	61
Planche 6 :Fonctions urbaines ( source: Auteur).....	62
Planche 7 : Forme et Typologie urbain (source: Auteur) .....	64
Planche 8 : Système viaires: urbain (source: Auteur) .....	65
Planche 9 : Système viaires (source: Auteur) .....	66
Planche 10 : Les contraintes & limites naturelles (source: Auteur) .....	71
Planche 11 : Synthèse (source: Auteur).....	77
Planche 12 : les Orientations (source: Auteur).....	78
Planche 13 : Choix de la délimitation de site (source: Auteur).....	82
Planche 14 : Justification de choix de la zone d'étude (source: Auteur).....	83
Planche 15 : Plein et vide (source: Auteur) .....	84
Planche 16 : Forme urbaine (source: Auteur).....	85
Planche 17 : La densité urbaine (source: Auteur).....	87
Planche 18 : Trame viaire et mobilité (source: Auteur) .....	89
Planche 19 : Typologie urbaine (source: Auteur).....	91
Planche 20 : Activités (source: Auteur).....	93
Planche 21 : Les monuments historiques (source: Auteur) .....	95
Planche 22 : Nature juridiques (source: Auteur) .....	98
Planche 23 : état de bâti (source: Auteur).....	99
Planche 24 : Etat d'hauteur (source: Auteur) .....	101
Planche 25 : les Contraintes (source: Auteur) .....	103
Planche 26 : Paysage urbain et naturelle (source: Auteur).....	104
Planche 27 : synthèse (source: Auteur) .....	106
Planche 28 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise. www.agam.org )) .....	109

Planche 29 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération MARSEILLAISE. www.agam.org ))	110
Planche 30 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise. www.agam.org ))	111
Planche 31 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise. www.agam.org ))	112
Planche 32 : projet Marina port Vall –la remballa ville de Barcelone (source: <a href="https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe_a13422.html">https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe_a13422.html</a> & <a href="http://www.marinaportvell.com">www.marinaportvell.com</a> )	114
Planche 33 : projet Marina port Vall –la remballa ville de Barcelone (source: <a href="https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe_a13422.html">https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe_a13422.html</a> & <a href="http://www.marinaportvell.com">www.marinaportvell.com</a> )	115
Planche 34 : la reconversion du port de Tanger au Maroc (source: la Société d'Aménagement de la zone Portuaire de Tanger ville (SAPT))	117
Planche 35 : la reconversion du port de Tanger au Maroc (source: la Société d'Aménagement de la zone Portuaire de Tanger ville (SAPT))	118
Planche 36 : Scénario 01 (source: Auteur)	125
Planche 37 : Scénario 02 (source: Auteur)	127
Planche 38 : Scénario retenu (source: Auteur)	129
Planche 39 : Stratégie n°1 (source: Auteur)	135
Planche 40 : Stratégie n°2 (source: Auteur)	136
Planche 41 : Stratégie n°3 (source: Auteur)	137
Planche 42 : Stratégie n°4 (source: Auteur)	138
Planche 43 : Stratégie n°5 (source: Auteur)	139
Planche 44 : Master plan (Plan d'aménagement global : Échelle 1/2000) ;(source: Auteur)	140
Planche 45 : façade urbaine & sklyline (source: Auteur)	141
Planche 46 : coupes urbaines (Échelle 1/2000) ; (source: Auteur)	142
Planche 47 : Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/1000) ;(source: Auteur)	143
Planche 48 : Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/500) ; (source: Auteur)	144

Planche 49 :Vues 3D (source: Auteur) .....	145
Planche 50 :Vues 3D (source: Auteur) .....	146
Planche 51 : Vues 3D (source: Auteur) .....	147
Planche 52 : Vues 3D (source: Auteur) .....	148
Planche 53 : Vues 3D (source: Auteur) .....	149

## Introduction générale

La ville dès l'antiquité est le centre de décision politique ; économique et socio culturelle. La ville est toujours au cours de changement comme un être vive. Passe de 1<sup>er</sup> génération à la présent 3<sup>ème</sup> génération ; selon Christian de Portzamparc « un âge I Caractérisée par lenteur, l'accumulation, la continuité urbain autour des places ; la ville industrielle a inventé la révolution de l'âge II fascinée par la technique et l'idéale table rase ; l'âge III quant à la prend compte ce double héritage contradictoire et essaye de la repenser avec une nouvelle approche est une nouvelle philosophie urbaine ». la ville de 3<sup>ème</sup> génération est dans un autre nouvelle contexte celle de la mondialisation caractérisée par les changements de mode de vie ; les réformes politiques économique sociale ; et environnementales avec la naissance de démarche de développement durable ; la dominance de secteur tertiaire .ces aspects ce sont des défis avec les quelles la ville héritée de deux génération précédents doit être adopter ; qui conduite les modes de planifications urbain de planification classique vers une autre stratégique souple itérative intègrent le dimensions temporelle ; comme une nouvelle réflexion il insiste sur la réparation des ville « faire la ville sur la ville » ; que sur la continuité de l'étalement et la création de nouvelle espace urbain de planification classique rigide souvent dépassée par le temps . Cette nouvelle pratique planificatrice elle inscrite dans le cadre de projet urbain ; qui porte sur des problématiques tel que la reconquête ; la régénération ; le renouvellement urbain ; etc. ; selon François Delarue il définit le projet urbain « un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitant ; c'est également ; ... un guide de l'action pour adapter la ville a la demande sociétale et jour comme levier économique et sociale »

On peut dire que cette nouvelle vision de projet urbaine peut le concrétiser par la réorganisation de la ville à travers des opérations de l'urbanisme opérationnel sur trois champs disposent des disfonctionnement alarmants : d'intervention essentielle sur les centres ville ; cités précaires spontanées et les grand ensemble

Pour la ville d'Oran c'est une métropole et un pôle de forte attractivité mais ne pas compétitive, Oran à connaitre une forte croissance urbain sous la forme d'une massif 'étalement incontrôlée et au même temps ignore l'ancien centre historique de la ville, qui présenter des véritables opportunités non exploitée et mal valorisée talque le patrimoine architecturale ; le paysage naturelle et urbain, les friches urbain, etc. , qui peuvent être des base sur lesquelles on renforcer l'image de la ville culturellement socialement et économiquement afin d'aider la ville d'Oran de reprendre leur véritable place permis les grandes célèbres villes de la méditerranée,

Donc le présent travaille est de cherchée comment on fait la reconquête de noyau historique de la ville d'Oran dans le cadre de la démarche de projet urbain et de développement durable, pour Oran ville méditerranéenne compétitive.

### **Problématique**

Oran la radieuse, deuxième ville de là l'Algérie avec des potentialités humaine historique culturelle et mémé économique Oran une véritable métropole d'une répétition régionale nationale et méditerranéen.

Oran est considéré l'une des trois grand portes de l'Algérie sur le monde ; une pole multifonctionnelle de forte attractivité. Cette importance est traduire par un processus d'urbanisation très rapide caractérisée par un fort étalement urbain, surtout dans la derniers



décennie, dans une logique d'urgence liée aux problèmes de logement, ou la planification est vocaliser toutes ces efforts sur le relogement et le développement des zone périphérique surtout la partie Est dans un temps où il négligée et marginalisé le noyau historique et les anciens quartiers de la ville, qui sont lésée tout seul face au dégradation de cadre de vie et un dépeuplement progressif estimé selon le RGPH 2008 de -0.3 par année liée ; qui donne des quartiers entier au fantômes , un risque de perte d'un héritage patrimoniale très riches ;de l'image et l'identité de la ville fournier par cette noyau, et au même temps la ville caractérise par une disfonctionnement entre le centre ancien et de les nouvelles parties de la ville.

Dans un temps ou les villes travers le monde qui possèdent de l'héritage patrimoniale « Barcelone ; Marseille ; etc. » ils sont entrée dans un processus de développement durable et de ; renouvellement ; régénération etc., pour assurer une place compétitive permis les villes du mondes dans le cadre de mondialisation.

On peut tirer comme problématiques générales pour la ville d'Oran :

- \* Oran métropole attractive mais n'est pas compétitive
- \* le fort étalement urbain non maitrisée et l'urbanisme de l'urgence
- \* la male connexion entre l'ancien noyau et les nouvelles parités de la ville
- \* problème de logement
- \* l'anciens parties de la ville possédé un riche patrimoine de multi dimension mal exploiter
- \* la ville d'Oran dans ces origine et attachée à la méditerranée la ville actuelle ne travaille pas sur cette atout historique

**\*Comment Oran donc peut devenir une ville méditerranéenne compétitive tout en appuyant sur la potentialité historique et actuelle ?**

## **Hypothèse**

- Continue la façade maritime de la ville par la rétablissee de la partie ouest ; en reconstituent la relation ville- mer, cette action est accomplir par la reconquête de L'ancien noyau de sidi el houari par l'exploitation de ces atout et potentialité, dans un logique composer de quatre entités sidi el houari ; la mer ; santa Cruz et la ville

## **Objectifs**

- Appliquer la démarche de Développement durable dans l'étude
- L'utilisation de projet urbain comme une démarche de planification stratégique principale dans l'étude d'intervention
- Renforcer la compétitivité touristique culturelle d'Oran dans le bassin méditerranéenne
- La préservation et la valorisation du l'ancien noyau de sidi el houari et leur modernisation
- Renforcer le rayonnement, touristique ; socioculturelle ; et portuaire de sidi el houari avec l'ensemble de la ville

- Revive la relation sidi el houari et le vieux porte
- Renforcer le carrée sidi el houari ; santa Cruz ; vieux porte et le reste de la ville
- Recrée la relation porte -place émir Abdelkader «l'ancien place d'arme »
- Redynamiser, repeupler les quartiers de sidi el houari tout en respecter les réalités historique, et la mixité sociale.

## **Chapitre I:**

### **Approche théorique et définition des concepts**

## **Introduction**

Le premier chapitre qu'on va traiter définit les différents concepts qui peuvent servir à améliorer notre intervention urbaine. Rassemble les théories qu'on va aborder dans l'étude et le développement de projet, de répondre aux différentes exigences et problèmes, Et rendre ville d'Oran une ville compétitivité méditerranéenne. C'est pour cela on a décomposé le chapitre en deux grandes parties : Définition des concepts d'urbanisme :

Premièrement on va commencer par l'intitulé de notre intervention de l'aire urbaine, Oran vers compétitivité méditerranéenne, où on va définir les concepts relatifs à ce thème (urbanisme durable, développement urbain durable, la planification urbaine stratégique, projet urbain, Les problèmes des centres anciens).

Deuxièmement on va définir l'intitulé de notre projet de la zone d'étude, La reconquête des friches de l'ancien noyau historique de la ville d'Oran pour une compétitivité méditerranéenne, en commençant par la définition de la compétitivité urbain, la reconquête urbain et les différents types des friches et on se termine par la relations ville-port .

### **1.1.1 Urbanisme**

Défini comme science, art et /ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains. L'incertitude de ces définitions appelle une approche historique de la notion. Du latin urbs, la ville, ce terme récent a été formé sur le modèle du néologisme espagnol urbanisation, créé en 1867 par l'ingénieur- architecte Il définit Cerda dans sa Teoria general de l'urbanisation (trad. Et adaptation franc. Paris ,1979) pour désigner une discipline nouvelle, la science de l'organisation spatiale des villes : «je vais initier le lecture a' l'étude d'une matière complètement neuve, intacte et vierge.<sup>1</sup>

### **1.1.2 Métropole**

Ville (ou agglomération) importante susceptible de constituer un pôle de développement Capable d'attirer des activités et les habitants, échappant ainsi à l'attraction d'une région urbaine dominante, le plus souvent la capitale. C'est donc une métropole régionale à laquelle est fixé un rôle particulier dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire. En fait, cette expression a surtout été utilisée en France. Après diverses études sur le rayonnement des grandes villes françaises.<sup>2</sup>

### **1.1.3 Ville**

La ville naît des besoins d'interaction des gens et des avantages que celle-ci procure ; elle se trouve limitée par les contraintes qui pèsent sur la vie de relation, ou par les désavantages qu'elle fait naître. La ville naît donc fondamentalement de fonctions centrales d'échange, de confrontation ou de rencontre collective.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 791

<sup>2</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 469

<sup>3</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 822

### 1.1.4 Quartier

Dans certains cas, le nom du quartier peut être donné à une division administrative, D'une ville (Paris est divisée en 20 arrondissements, composés chacun de 4 quartiers), mais, le plus souvent, le quartier est indépendant de toute limite administrative. On parle encore de quartier pour désigner la communauté des habitants d'une partie de la ville. Le terme de quartier est aussi utilisé en milieu rural, comme fraction de finage (territoire d'un village).<sup>4</sup>

## 1.2 L'urbanisme et développement durable

### 1.2.1 Développement durable

On parle donc de développement durable pour décrire des modes de développement économique qui ménageraient mieux les grands équilibres naturels, notamment en réduisant la consommation d'énergies fossiles et donc l'émission dans l'atmosphère de gaz carbonique, principal gaz à effet de serre. Le développement durable suppose la recherche de sources d'énergie renouvelables et non et la réduction des pollutions et des risques liés aux autres formes d'énergie<sup>5</sup>.

### 1.2.2 L'urbanisme durable

« Dans ce contexte, il faut promouvoir autant que faire se peut, la mixité des fonctions, c'est-à-dire des espaces où les citoyens peuvent habiter et travailler, à la place de politiques restrictives de zonage. Les urbanistes et les autorités devraient revoir et réévaluer le caractère approprié ou non des politiques de zonage dans les plans d'urbanisme. <sup>6</sup>

### 1.2.3 Economie urbain

— L'économie des villes, c'est-à-dire l'étude du réseau qu'elles forment dans l'espace national, l'analyse de leurs interrelations, de leurs zones d'influence réciproque, de leur pouvoir de commandement, de l'armature qu'ensemble elles constituent et qui confère à un Pays ou une région sa trame territoriale ;

— L'économie de la ville, conçue comme une entité spatiale et un système d'organisation, Largement ouvert sur l'extérieur, qui ordonne la localisation de ses agents (ménages, entreprises, pouvoirs publics) et affecte son territoire à des usages du sol concurrents : le logement, les activités économiques, les équipements d'infrastructure, etc., en fonction d'impératifs divers, notamment d'ordre économique.<sup>7</sup>

### 1.2.4 Citoyenneté

La citoyenneté: en réactivant la vie associative, afin que chaque habitant, citoyen et usager de la ville pourra défendre d'une manière collective et organisée des

---

<sup>4</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 653

<sup>5</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 522

<sup>6</sup> (Article 2-4) 1] nouvelle charte d'Athènes 1998

<sup>7</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 282

intérêts légitimes. L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles. (Un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique) <sup>8</sup>

« La participation fût bien cette prise en compte de la particularité des gens et de leur cadre de vie »<sup>9</sup>

“La participation est l'action de prendre part. Ce terme est surtout utilisé par la réflexion politique pour différencier, selon les régimes, les niveaux d'implication des citoyens dans la décision politique, en matière de gestion urbaine. La notion de participation a connu une vogue considérable dans les années 60, ou elle est apparue dans le double contexte des études et des luttes urbaines, répondant à la critique des modes de production urbaine ainsi qu'à leurs effets sur l'environnement.<sup>10</sup>”

### 1.2.5 Marketing urbain

Tout d'abord le marketing d'une ville, comparé à celui d'une entreprise, se singularise par la multiplicité de ses cibles et de ses objectifs : attirer de nouvelles entreprises, certes, mais aussi retenir celles qui sont déjà implantées et encore créer un climat de confiance avec les investisseurs, donner aux habitants un sentiment de fierté, celui de résider dans la ville considérée, séduire des cadres hautement qualifiés pour peser sur leurs choix résidentiels en sa faveur, etc. En outre, le marketing urbain comporte des risques de dérive particuliers. En premier lieu, émerge fréquemment le risque de confusion entre le marketing des politiques urbaines et celui des hommes politiques trop tentés d'orienter la communication urbaine pour soutenir leur réélection. Deuxièmement, il ne faut pas négliger l'éventuel<sup>11</sup>

## 1.3 Planification urbain stratégique

### 1.3.1 Planification urbain

Ensemble d'études, de démarches, voire de procédures juridiques ou financières, qui permettent aux collectivités publiques de connaître l'évolution des milieux urbains, de définir des hypothèses d'aménagement concernant à la fois l'ampleur, la nature et la localisation des développements urbains et des espaces à protéger, puis d'intervenir dans la mise en œuvre des options retenues. Les documents d'urbanisme, à cet égard, font partie de la planification urbaine. ; Mais cette expression n'a pas de signification précise et ne correspond pas à une démarche particulière et organisée des pouvoirs publics<sup>12</sup>.

### 1.3.2 Planification stratégique

Par opposition à la planification rigide, intervenant à l'aide de modèles finis et outils contraignants, se développe ces dernières années la pratique d'une gestion stratégique et prospective de production urbaine. Cette dernière peut se définir comme étant une gestion souple et dynamique, relevant d'une approche interactive des mécanismes de contrôle. La gestion stratégique est fondée essentiellement sur une

---

<sup>8</sup> Mémoire Pour l'obtention du diplôme de Magistère Option : Urbanisme. Présenté par : Melle Boucherit Sihem UNIVERSITE MENRTOURI de CONSTANTINE-. P261

<sup>9</sup> (Article 2-4) 1] nouvelle charte d'Athènes 1998

<sup>10</sup> Merlin P, Choay F : Dictionnaire de l'urbanisme et de l'Architecture, Paris, 1988, P.U.F.

<sup>11</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 465

<sup>12</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 586

approche systémique, consciente de la complexité du système urbain et sa dynamique interactive, recherchant pour son Contrôle et sa gestion, des modalités appropriés, souples et actives. Ainsi dans ce contexte l'ensemble des acteurs urbains sont invités à participer dans la Production et gestion urbaine. Il s'agit donc d'associer tous les acteurs concernés, dans une logique qui s'articule désormais autour d'un processus permanent et dynamique de la Planification. la planification stratégique intervient essentiellement grâce à :

**La fonction du contrôle continu:** Désormais on procède périodiquement à la vérification de la trajectoire du système, afin d'évaluer le degré de déviation par rapport aux objectifs initiaux, pour procéder ensuite à la définition de nouvelles décisions, en vue de redresser la trajectoire.

**L'approche interactive:** Dans cette approche on doit reconnaître les effets mutuels intervenant entre les différentes phases du processus de planification. Selon une logique qui exige un mouvement permanent de va et vient ( Feed-back) , entre les différentes étapes du système, de l'évaluation jusqu'à l'action.

**L'approche probabiliste :** Cette approche se matérialise essentiellement par la prévision de plusieurs scénarios, en opposition à la planification déterministe et à l'intervention directe et contraignante. Ainsi l'approche probabiliste est fondée sur la pluralité d'hypothèses, à travers une démarche de simulation pour évaluer comparativement les effets des différents scénarios, afin de choisir les éventuelles options<sup>13</sup>.

Par son approche dynamique et flexible, la planification stratégique se substitue progressivement à l'approche programmatrice, par la mise en place d'un dispositif de mécanismes de régulation, qui auront à orienter et à maintenir les tendances du système conformément à la stratégie globale préétablie. L'introduction de ces mécanismes se substituera progressivement à la pratique des outils contraignants de l'approche programmatrice, et met en avant la démarche de projet urbain. Cette dernière intervient par l'inscription de l'intervention urbaine dans une logique d'approche globale, dynamique et interactive, qui essaye d'appréhender la réalité urbaine selon une approche systémique. L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles. (Un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique<sup>14</sup>

### **Planification stratégique :**

Ce type de planification a pour objet d'étude aussi bien l'usage des sols et les infrastructures, que la prévision économique. Elle adopte une vision prospective de la ville en intégrant le long terme dans le processus. En plus du temps, elle accorde aussi de l'importance aux acteurs publics et privés. Elle met en rapport les effets de la décision publique avec celles du privé sur le long terme. La planification stratégique introduit aussi la notion d'optimisation des prises de décision des pouvoirs publics par le choix entre différentes alternatives. <sup>15</sup>

## **1.4 Projet urbain**

---

<sup>13</sup> Brahim Benyoucef, Globalisation et dynamique des territoires, OP.Cit.

<sup>14</sup> Mémoire Magister Option : Urbanisme. Présenté par : Melle Boucherit Sihem , P56-57

<sup>15</sup> 10 Lacaz, J.P., <<introduction à la planification urbaine>>, éd. Presse des ponts et Chaussées, Paris, 1995

### 1.4.1 Définition du projet urbain

Ariella Masboungi « a essayé de définir le Projet Urbain comme étant : « une stratégie pensée et dessinée de la ville. Selon elle, il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux. »<sup>16</sup>

### 1.4.2 Les échelles du projet urbain

Cependant, il est toujours lié à un contexte, s'exprimant de manières variées : Schéma stratégique à grande échelle, politique d'espaces publics, Nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers en difficultés ou préservation de centres anciens. Dans ce sens le Projet Urbain peut être échelonné selon les cas de figures comme suit :

1. Projet urbain global: à l'échelle de l'agglomération (communautaire).
2. Projet urbain local : à l'échelle de la ville (de secteur).
3. Projet urbain ponctuel : à l'échelle du quartier (ou projet de proximité).

L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles. (Un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique)<sup>17</sup>

Selon l'urbaniste italien, Cagnardi Augusto, le Projet Urbain, peut être lu en superposition de quatre couches :

**La ville à ne pas construire:** interrompre le processus de croissance de la ville implique de redéfinir un bord, donner identité, différencier la ville du territoire non urbain. il s'agit de révéler les différences, de les rendre à nouveau lisibles, tout en minimisant la croissance physique. Aux questions d'ordre environnemental s'ajoutent des raisons d'identité, de définition du phénomène urbain.

**la ville à sauvegarder :** ne pas admettre qu'un âge de la ville n'efface les autres, ne pas effacer les témoignage du passé et laisser la modernité redécouvrir des principes significatifs, non répétitifs.

**La ville à améliorer:** c'est la partie la plus étendue de l'organisme urbain. il s'agit d'améliorer les lieux là où l'intervention est encore possible, intégré des réalisations autonomes dans la forme de la ville. une vision historique et unitaire de l'espace urbain est indispensable au projet, à l'échelle générale du plan comme aux échelles plus ponctuelles. La qualité urbaine exige de reprojeter l'espace urbain, définir la nouvelle ville à construire, conformer de nouveaux espaces. La récupération de terrains grâce à la transformation permet d'augmenter le patrimoine disponible.

**La ville à transformer:** friches industrielles, ferroviaires .....Offrent de grandes opportunités de modifications, en termes de destination et de rôle. La planification d'aires

---

<sup>16</sup> Ariella Masboungi, Le Projet Urbain à la française., P : 23.

<sup>17</sup> Mémoire de Magistère Option : Urbanisme. Présenté par : Melle Boucherit Sihem ,P70



comme les zones d'expansion est similaire, il s'agit en fait de transformer des sites pour améliorer la ville, en adoptant des principes innovants en terme de planification.<sup>18</sup>

### 1.4.3 La multidisciplinarité du projet urbain

L'urbanisme rassemble plusieurs savoirs (disciplines) et donc plusieurs acteurs, institutions publiques, organisations privées, des «décideurs», des «concepteurs», et même l'habitant (et pas résident).

### 1.4.4 Les politiques d'interventions du projet urbain

#### a Renouveau urbain

(19<sup>e</sup> concept de renouvellement urbain implique un réinvestissement sur des sites ayant un potentiel économique sous-utilisé, un remodelage des quartiers avec une part de démolition-reconstruction qui complète la réhabilitation de l'habitat existant. Il implique aussi une nouvelle articulation des quartiers avec le reste de la ville « nouveau dessin des voiries, développement des transports en commun »)

#### b Régénération

**La régénération urbaine ou physique :** cette dernière étant entendue comme l'ensemble des « stratégies de reconversion visant à redynamiser des économies urbaines défaillantes tout en visant à doter les villes de fonctionnalités nécessaires à l'émergence de nouvelles images ». <sup>20</sup>

« Auparavant, les pays occidentaux percevaient leur économie comme fondée sur l'industrie et sur un rayonnement en matière de commerce et d'administration, le tourisme n'était globalement pas considéré comme important malgré que toutes les villes possédaient des activités touristiques. C'est avec la récession du début des années 1980 contraignant beaucoup de grandes villes à revoir leur politique de planification économique pour désordre le chômage engendré par la fermeture d'activités. Beaucoup de villes avaient besoin d'une régénération physique et économique. Parmi les activités envisagées, à cet effet le tourisme sembla recéler de nombreux avantages. » <sup>21</sup>

#### c Revitalisation

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé.

Au travers de ces conventions, la Région Wallonne peut octroyer à la commune une subvention à concurrence de 100% couvrant le coût : Des aménagements du domaine

---

18 [www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/bibliographies/italie/italie/htm..](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/bibliographies/italie/italie/htm..)

19 Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 663

<sup>20</sup> 326 Guinand Sandra, « La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto », Annales de géographie, p. 129.

<sup>21</sup> Christopher M LAW « tourisme et revitalisation urbaine dans un environnement concurrentiel », L'Harmattan. P 129

public (équipement ou aménagement en voirie, égout, éclairage public ...); l'aménagement d'espaces verts,....

L'objectif principal est entre autres de respecter le principe selon lequel pour chaque euro pris en charge par la Région, les personnes physiques ou morales de droit privé doivent investir deux euros.<sup>22</sup>

## **1.5 Les problèmes des centres anciens**

### **1.5.1 Marginalisation**

La marginalisation est le fait de rendre marginal, de se marginaliser ou d'être marginalisé. En sociologie, la marginalisation est le fait, pour un individu ou un groupe d'individus, de s'écarter de la norme de la société, de s'en exclure ou d'en être exclu avec une rupture, parfois brutale des liens sociaux. Le terme est d'un usage récent (seconde moitié du XXe siècle). Ex: la marginalisation dessins-logis.

La marginalisation sociale peut être choisie par un individu désireux de vivre en marge de la société, de manifester le refus d'un mode de vie, de protester contre certains travers de la société. Mais, souvent elle est subie, comme la conséquence d'une ségrégation, d'une stigmatisation, d'une exclusion sociale, d'anomie, d'une désocialisation, d'un handicap, d'un comportement à risque, d'une déviance...<sup>23</sup>

### **1.5.2 Ségrégation**

La ségrégation urbaine est souvent considérée comme un facteur essentiel de la crise urbaine, liée à l'idée de ghetto et aux quartiers populaires stigmatisés à forte concentration d'immigrés. Réduite à cette seule figure, elle est vue comme contraire à l'idéal républicain, et sa réduction est un axe central de la politique de la ville en France. Mais, pour en comprendre la nature, les causes et les effets, il faut aller au-delà de cette simplification, la définir rigoureusement et considérer la diversité des profils sociaux et ethniques des quartiers d'une ville.<sup>24</sup>

### **1.5.3 Dépeuplement**

Si le concept des unités urbaines repose uniquement sur le critère de continuité de l'habitat, la délimitation des zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU) répond à un concept plus extensif qui tient compte en outre du niveau des migrations quotidiennes domicile-travail, de l'importance de la population non agricole ainsi que du nombre et de la taille des établissements industriels, commerciaux et administratifs. Par définition, chaque unité urbaine appartient à une seule et même zone de peuplement industriel ou urbain.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> <http://www.charleroi.be/node/52>

<sup>23</sup> [www.toupie.org/dictionnaire](http://www.toupie.org/dictionnaire) la reconquête urbaine

<sup>24</sup> D'après :Marco Oberti et Edmond Preteceille

<sup>25</sup> <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1222>

## **1.6 La reconquête de l'ancien noyau historique de la ville d'Oran pour une compétitivité méditerranéenne**

### **1.6.1 La compétitivité et l'attractivité urbain**

#### **a Définition de la compétitivité urbain**

La compétitive : Il est opportun de rappeler que la notion d'attractivité, s'est développée parallèlement à celle de compétitivité urbaine

La première définition de compétitivité urbaine a été donné par la Banque Mondiale dans un de ses rapports : « la compétitivité urbaine a trait à la capacité de toute région urbaine de produire et de commercialiser une série de produits (biens et services) qui représentent une valeur non négligeable (mais pas nécessairement au prix le plus bas) pour des produits comparables à d'autres régions urbaines ». Puis sa définition évolue. Elle concerne non seulement des performances commerciales des économies urbaines, mais aussi le moyen de relever le niveau de vie et d'améliorer le bien-être social.<sup>26</sup>

#### **b Définition de l'attractivité urbain**

Sans être véritablement un néologisme, l'attractivité est un terme récent dont on se sert pour Désigner un produit, une profession, une implantation... Mais s'agissant d'un territoire, d'une ville, que recouvre ce concept ? Que désigne-t-il et que contient-il exactement ?

« La ville, lieu créateur de richesse, qui concentre les talents, les capitaux et les matières Premières. C'est aussi le lieu des échanges de ces richesses entre ceux qui les produisent et ceux qui les consomment ou qui les transportent vers d'autres consommateurs. La puissance de sa capacité à transformer ces ressources en richesse est définie par la notion d'attractivité »<sup>27</sup>

#### **c Les critères de la compétitivité urbain**

Le cluster c'est une stratégie d'attractivité qui nécessite des conditions de réussite. A ce propos , la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires Française(DIACT)315, met en place quatre éléments principaux déterminant le succès d'un pôle de compétitivité : « la mise en œuvre d'une stratégie commune de développement économique cohérente avec la stratégie globale du territoire ; des partenariats approfondis entre acteurs autour de projets ; la concentration sur des technologies destinées à des marchés à haut potentiel de croissance ; une masse critique suffisante pour acquérir et développer une visibilité internationale »<sup>28</sup>

- ✓ Le high-tech et «l'économie urbaine d'exportation», peuvent attirer l'investissement et « la classe créative» mais risquent de sacrifier tous les autres.
- ✓ L'économie résidentielle à outrance (services à la population), c'est peut-être sacrifier le futur au présent.

Rechercher une dynamique féconde entre les deux : développer la qualité du cadre de vie, l'accessibilité de la ville, des espaces publics et des paysages, valoriser les patrimoines et richesses non dé localisable, miser sur la qualité territoriale et sociale comme élément de compétitivité.

<sup>26</sup> Friboulet Jean-Jacques, « La construction de l'attractivité : une analyse en termes de capacité »

<sup>27</sup> Jean-Pierre SUEUR, Sénateur, « *Villes du futur, futur des villes ; Quel avenir pour les villes du monde ?* ». Rapport d'information, Tome I .enjeux. SENAT, session ordinaire 2010-2011. p 139

<sup>28</sup> « Les clusters en France ».L'Harmattan. Paris, 2008.p 151

#### **d Les enjeux de la compétitivité urbain**

Une attractivité globale mal maîtrisée est génératrice d'effets pervers (flambée des prix immobiliers, inégalités sociales, insécurité, pollution, etc.). Elle peut même provoquer des phénomènes de répulsion qui se traduisent notamment par la difficulté à conserver une partie des habitants<sup>29</sup>

En effet ces territoires d'accueil bénéficient de l'apport de revenus que représentent les nouveaux arrivants, mais aussi de dépenses d'infrastructures en direction de ces entrants. Ils héritent parfois aussi des difficultés économiques et sociales dont leurs nouvelles populations peuvent être porteuses<sup>30</sup>. À l'inverse, l'attractivité peut :

- Etre une source croissante d'opportunités de développement d'entreprises et de création d'emplois, ainsi que de stimulation des investissements et de soutien aux services locaux, même dans les communautés relativement isolées ;
- Conférer une valeur économique tangible aux ressources naturelles et culturelles, ce qui peut se traduire par des revenus directs (dépenses des visiteurs et touristes) pour leur conservation, et par un soutien accru des communautés locales à la conservation ;
- Etre un facteur de compréhension interculturelle de paix et d'animation sociale ;
- Exercer une pression directe sur les écosystèmes fragiles, provoquant la dégradation de l'environnement physique et perturbant la faune et la flore sauvages (attractivité touristique mal maîtrisée).
- Exercer une pression considérable sur les communautés d'accueil et conduire à la désorganisation des sociétés traditionnelles.
- Etre en compétition pour l'utilisation de ressources rares, principalement le sol Et l'eau ;
- Apporter une contribution majeure à la pollution locale et globale.
- Etre une source de revenus vulnérable et instable, car souvent très sensible aux modifications, perçues ou réelles, de l'état environnemental et social des destinations.

### **1.6.2 La reconquête urbain**

#### **a Définition de la reconquête urbain**

« Reconquête » signifiant la volonté de certaines villes à récupérer des tranches de son tissu urbain autrefois accaparé par son port (Henry, 2006). Née aux États-Unis sous le nom de 'water front' :<sup>30</sup>

#### **b Les enjeux de la reconquête urbain de l'interface ville/port**

Les enjeux des stratégies d'aménagement qui se résume selon Gauthier à (Gauthier, 2010) :

##### **1.6.2.b.1.1 Un nouveau quartier**

Ces quartiers portuaires sont les espaces laissés par le port et qui constituèrent une opportunité pour le développement et l'extension de la ville. Cette opération de recomposition offre l'occasion de recentrer la ville et de l'ouvrir sur l'eau. Ce qui pousse les

<sup>29</sup> Hervé Alexandre, François Cusin .Claire Juillard, op.cit., p 11

<sup>30</sup> Mémoire de fin d'étude (Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia)

villes à concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville en créant une nouvelle image à la ville toute entière. Ces fonctions peuvent être diversifiées entre économiques à titre d'exemple le centre d'affaire international à Lisbonne, culturelles, universitaires ou encore touristique comme les quais de Bordeaux. L'animation du site qui est souvent recherchée, ne doit être négligée : expositions, festivals sont régulièrement organisés et l'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

#### **1.6.2.b.1.2 Une nouvelle attractivité**

Pour avoir cet aspect d'attractivité la ville portuaire doit être agréable, moderne, belle, Intelligente. L'aménagement du port qui était un élément indispensable dans le développement de la ville est devenu maintenant un facteur de développement important. Les projets d'aménagement doivent donc reposer sur un passé tout en garantissant de la modernité. Mais l'image du port repose sur la ville portuaire qui sert de diffuseur promotionnel. Le port ne doit pas devenir un monument mais il doit alors se fondre également avec les futurs projets.

#### **1.6.2.b.1.3 Une nouvelle relation ville/port**

#### **1.6.2.b.1.4 Anticiper les futurs conflits**

Il est nécessaire de prévoir et estimer de futurs conflits dans les réaménagements des interfaces urbains- portuaires, qui sont résumés en deux conflits majeurs comme suit :

- **Le conflit social/commerces**

Une recomposition engendre généralement un changement social des quartiers portuaire qui peut avoir comme conséquence la reproduction d'une rupture avec le réaménagement proposé.

- **Le conflit conservation/redéveloppement**

Entre les anciennes parties du port existantes et les nouveaux améliorations et aménagements,

Entre la ville et le port, il est compliqué de trouver un réaménagement raisonnable tout en respectant tous les intérêts. « C'est repenser une partie de la ville mais c'est aussi s'interroger sur ce que sera la ville portuaire de demain. Le choix des aménagements est donc prépondérant » (Gauthier, 2010) <sup>31</sup>

### **1.6.3 Les friches urbaines**

#### **a Définition des friches urbaines**

Terrains laissés à l'abandon en milieu urbain. On distingue :

-les friches de la périphérie urbaine : terrains non encore construits, mais qui ne sont plus cultivés en attendant une utilisation de type urbain ;

-les friches urbaines dans le tissu urbain bâti : parcelles antérieurement bâties, mais dont les bâtiments ont été démolis. Les terrains sont provisoirement inutilisés, soit pour des raisons spéculatives, soit dans l'attente d'un regroupement de plusieurs parcelles pour une nouvelle construction, soit pendant la phase de montage administratif et financier du projet

---

<sup>31</sup> Thèse de Doctorat en Sciences de la Vie Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port  
Cas de la ville de Bejaia (1993/1996)

de construction .les terrains peuvent aussi recevoir une utilisation provisoire : dans les centres villes d'Amérique du nord, leur utilisation comme parcs de stationnement est habituelle <sup>32</sup>

## **b Typologies des friches urbaines**

Les friches peuvent être caractérisées selon leur usage antérieur.

- **Les friches industrielles :**

Leur apparition résulte de la mutation progressive des activités dépendantes des mutations de l'économie. Elles se localisent principalement dans les zones industrielles qui pour certaines très anciennes sont bien situées (zone portuaire proche du centre-ville, le long d'axes routiers importants...). Ce sont souvent ces friches qui sont l'objet d'études, car elles constituent des enjeux majeurs. De par leur localisation, elles nécessitent parfois une dépollution lourde qui les positionne hors des marchés fonciers et immobiliers.

- **Les friches militaires (En France) :**

Jusqu'au milieu du XXe siècle, le ministère de la Défense était le plus important propriétaire foncier du pays, en raison notamment de l'importance des effectifs liés à la conscription qui nécessitait de vastes casernes et terrains de manœuvre. Depuis plusieurs décennies, les évolutions stratégiques et l'introduction massive de la technologie a rendu obsolète de nombreuses implantations militaires. Suite à cette réorganisation des forces militaires, des friches militaires, espaces et bâtiments militaires, se sont constituées.

Elles peuvent représenter de très grands espaces et sont souvent placés en coeur d'agglomération. Le devenir de ces friches repose sur un programme immobilier conjoint entre le ministère français de la Défense et l'acquéreur, principalement les collectivités locales. Un grand nombre de ces friches, dont certaines sont polluées, a été cédé à l'euro symbolique.

- **Les friches d'habitat :**

Malgré leur présence notamment dans l'est et le nord de la France, les friches d'habitat ne constituent pas un sujet d'urbanisme en tant que tel en France. Elles le sont par exemple aux États-Unis, comme à Détroit à la suite de la crise financière de 2008, à cause de l'ampleur du phénomène.

Les friches d'habitat ne sont pas les logements qui connaissent une courte période de disponibilité entre deux occupations successives, mais les logements dont l'abandon se prolonge au-delà de la vacance frictionnelle que nécessite la bonne fluidité du marché.

Elles existent en France dans l'habitat individuel ancien très dégradé. C'est loin d'être un problème rare et quand il est constaté, il risque de s'étendre en tache d'huile sur des quartiers entiers comme par exemple dans certaines cités minières dans le nord de la France. D'autres types de friches existent tels que les friches médicale, touristique, artisanale, portuaire, ferroviaire (délaissés de voies)...

- **Les friches commerciales :**

Ces friches sont le produit d'une trop grande profusion de centres commerciaux situés en périphérie des villes. Elle provoque la fermeture de petits centres commerciaux de

---

<sup>32</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Page 355

proximité qui ne génèrent plus assez de bénéfice, mais également de centres commerciaux d'ancienne génération situés en périphérie ou au sein des quartiers d'habitat social.<sup>33</sup>

## 1.6.4 Les interventions sur les friches urbaines

### a Restauration

Certes, on ne peut parler de conservation ni de restauration avant que l'œuvre d'art soit J'appréciée, connue et respectée en tant que telle, et avant que s'impose la nécessité de lui! Conserver ses caractères techniques et stylistiques originaux. Autrement dit, ces concepts sont solidaires, du point de vue historique et logique, de ceux de monument historique, ' d'art, d'histoire et d'archéologie, et comme eux, ils ont, sous des terminologies diverses, Été progressivement élaborés à partir de la révolution culturelle du Quattrocento italien,

En résumé, on observe que la «conservation» du patrimoine se passe difficilement des Outils de la «restauration». Celle-ci en adoptant une démarche plus « globale », tend à sentir le patrimoine d'un statut figé et immuable pour le replacer dans un rôle social et culture vivant, animant avec vitalité les réflexions, et les débats, et mobilisant l'évolution doctrinale.<sup>34</sup>

### b Réhabilitation

C'est donc un ensemble des travaux visant à transformer un local, un immeuble ou un quartier en lui rendant des caractéristiques qui les rendent propres au logement d'un ménage dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité, tout en assurant de façon durable la remise en état du gros œuvre et en conservant les caractéristiques architecturales majeures des bâtiments.

Bien que le concept de réhabilitation suppose un respect du caractère architectural du Bâtiment, il s'oppose à la restauration qui implique un retour à l'état initial, au moins des façades et des toitures.<sup>35</sup>

(Toute opération qui consiste en l'intervention sur un immeuble ou un groupe d'immeubles en vue de leur Restituer ou regagner l'estime et la considération perdues.

Donc: est un processus d'intervention sur le bâti ancien pour améliorer les conditions de vie des habitants sans porter atteindre aux valeurs patrimonial de l'édifice)<sup>36</sup>

### c Rénovation

Démolition, en vue d'une construction nouvelle, d'un secteur urbain occupé par des logements, des activités ou de façon mixte .cette définition montre que le terme, consacré par l'usage et par la réglementation, est impropre : on devrait parler de démolition – reconstruction et réserver l'expression de rénovation a' la réhabilitation.la rénovation

---

<sup>33</sup> (Les friches : entre contrainte et potentiel de renouvellement urbain (Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole))

<sup>34</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 684

<sup>35</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2010 Page 665

<sup>36</sup> Selon le robert

urbaine est une opération d'ensemble qui concerne la totalité , ou l'essentiel ,du bâti d'un secteur <sup>37</sup>

#### **d Reconstruction**

Reconstructions are new and the result of changes to the pre-existing heritage. It can be argued that, in addition to their being a form of witness, they are also themselves valuable as heritage to the extent that they possess pastness and contribute to societal future-making. In addition, recent research suggests that heritage values are not inherent in the tangible fabric of heritage but derive from its intangible perceptions and uses in society. Finally, it can be argued that reconstructions, whether creative or faithful, enhance the societal benefits of heritage, for example by providing communities with a common purpose and promoting joint values of peaceful cohabitation<sup>38</sup>.

### **1.6.5 Port**

#### **a Définition du port**

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Il est le lieu artificiel d'une centralité 'ouverte' où circulent les marchandises embarquées et débarquées sur les quais et les mûles (boeri, 2001).

Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie « passage ».

Dans le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Il est un lieu de séjour<sup>39</sup>

#### **b Type des ports**

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les Chantier navale

##### *1.6.5.b.1.1 Ports de commerce*

Lieu aménagé sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, pour recevoir et abriter les bateaux et leur permettre de charger et de décharger ce qu'ils transportent.

##### *1.6.5.b.1.2 Port de pêche*

Les ports de pêche sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent les plus petits. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée<sup>40</sup>

##### *1.6.5.b.1.3 Ports de plaisance*

---

<sup>37</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement Puf 2015 Page 664

<sup>38</sup> www.icomos.org

<sup>39</sup> Selon (aouissi, 2013).

<sup>40</sup> <http://www.poissonnerielachenal.com>



Un port de plaisance est un port situé en bord de mer ou de rivière dédié aux bateaux de plaisance à voile et à moteur.

Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs en offrant des services variables d'un port à l'autre. Un port de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux allant d'environ 5 mètres à une vingtaine de mètres de longueur. Seuls quelques ports de plaisance peuvent recevoir des bateaux de taille supérieure.<sup>41</sup>

#### *1.6.5.b.1.4 Chantier navale*

Un chantier naval est l'endroit où sont construits les navires et bateaux. Les chantiers navals ont évolué dans le temps depuis la forme la plus simple, un coin de plage où sont évidés les troncs pour faire une barque, jusqu'aux usines modernes, où sont assemblés les paquebots et autres superpétroliers

### **c La relation ville/port**

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville et Non Un outil technique.

Le port et la ville ont des intérêts distincts en matière de développement. La compétitivité du port sera utile à la ville et l'image de la ville sera un atout indispensable au port. Ce dernier redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales. Il se présente comme un anneau essentiel d'une ville portuaire qui ne peut plus le négliger. La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville. Ajoutant à cela la coupure sociale à diminuer en utilisant la réintroduction de l'urbanité dans les ports à fin de réduire cet écart en implantant des éléments de loisir et d'animation pour ajouter au port l'aspect d'attractivité. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine<sup>42</sup>

## **Conclusion.**

Nous avons tenté dans ce chapitre de faire le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent au contexte urbanistique actuel.

L'objectif donc est de bien comprendre les bases de cohésion entre les techniques de gestion de l'urbanisme durable et la planification stratégique et de l'appliquer cette démarche dans notre projet urbain.

Enfin de compte, il s'agit là de relever le défi et d'atteindre ces objectifs par rapport au contexte algérien où on a déduit que l'exécution des politiques durable n'est pas encore arrivé à maturation

---

<sup>41</sup> <https://montmerle.wordpress.com>

<sup>42</sup> Thèse de Doctorat en Sciences de la Vie Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port  
Cas de la ville de Bejaia (1993/1996)

**2 Chapitre II:  
Lecture Territoriale et Analyse Urbain**

## **Introduction.**

Dans ce chapitre, on va présenter les différents instruments d'urbanisme algériens, afin d'être au courant avec les différentes politiques d'aménagement et de développement de territoire dans le pays, et avoir un aperçu sur les orientations données par ces documents pour la ville d'Oran, puis on a critiqué ces instruments en soulignant ses handicaps et ses limites, afin d'arriver au choix de la Wilaya d'Oran et finalement le centre historique de Sidi El Hawari.

La ville est un système complexe et l'urbanisme est pluridisciplinaire, et pour cela on a décortiqué ce système en plusieurs entités et parties distinctes (paysage urbain, infrastructures et mobilités, économie urbaine, paysage naturel), et ressortir justement les hypothèses et les problématiques spécifiques.

Ensuite on va ressortir la problématique et les hypothèses générales, tout en superposant et combinant les problématiques et hypothèses spécifiques.

## **2.1 Lectures des instruments d'urbanisme**

C'est dans le but de développer l'Algérie que l'état a initié une nouvelle politique de l'aménagement du territoire à l'horizon 2025. Cette dernière ne peut être élaborée qu'en concertation et en coordination avec les différents acteurs du développement du territoire. Un ensemble d'instruments de planification spatiale et urbaine ont été mis en place par la politique de planification urbaine pour une meilleure organisation de l'espace. Il s'agit des instruments d'aménagement des territoires (National, régional et des wilayas), et les instruments d'urbanisme qui concernent l'échelle de la ville ou de l'agglomération. Cette démarche s'inscrit dans la logique descendante de la planification urbaine.

### **2.1.1 Présentation des instruments d'urbanisme algérien**

#### **a Politiques et législations**

Dans le contexte de la nécessité de réflexion de Trouver une planification qui n'est pas seulement locale mais qui commence du haut (de l'échelle nationale, régionale jusqu'aux niveaux urbain) dans la période entre 1978 et 1988, l'Algérie a connu la promulgation de la Première loi N°87/03 du 27/01/1987 sur l'aménagement du territoire qui fixe les nouveaux Schémas d'aménagement du territoire notamment :

- Le S.N.A.T (Schéma national d'aménagement du territoire).
- Le S.R.A.T (Schéma régional d'aménagement du territoire).
- Le P.A.W (plan d'aménagement de wilaya)

Une nouvelle loi est promulguée suite à la période de la crise économique que connaît l'Algérie (entre 1988 et 2000), la loi N°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire qui définissent les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national.

#### **b Objectifs**

Les différents instruments d'aménagement sont mis en œuvre afin de garantir une Évolution équilibrée et durable et assurer l'équité de la solidarité territoriales en mettant en

Place les conditions d'attractivité et de compétitivité à différentes échelles.

## 2.1.2 Schéma national d'aménagement territorial SNAT :

### a Définition du SNAT

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire « SNAT » est un acte par lequel l'Etat affiche son projet territorial. Le SNAT montre comment l'Etat compte assurer, dans un cadre de développement durable, le triple équilibre de l'équité sociale, de l'efficacité économique et de la soutenabilité écologique, à l'échelle du pays tout entier pour les vingt années à venir. Il est, de ce fait, un instrument qui traduit et met en forme les orientations stratégiques d'aménagement durable du territoire.<sup>43</sup>

### b Système et diagnostique du SNAT

«63 % des Algériens vivent dans le Nord, soit 4 % du territoire national 28 % sur les Hauts-Plateaux soit sur 9 % du territoire alors que le Sud, c'est-à-dire 87 % du territoire n'accueillent que 9% de la population.» « Page 9/ Ce diagnostic est articulé en six systèmes :

#### 2.1.2.b.1.1 *Le système de l'eau et des sols :*

- La fragilité de l'eau en Algérie : La première solution réside dans le dessalement de l'eau de mer La seconde solution consiste à réutiliser les eaux usées
- Des sols fragiles : Entre 1960 et 2006, la SAU (Surface Agricole Utile) a fortement baissé passant de 1ha/hab. en 1960 à 0,52 ha en 1970 ; 0,34 ha en 1985 et 0,24 ha en 2008.

#### 2.1.2.b.1.2 *Des milieux sensibles et des risques majeurs prégnants :*

« La question environnementale est une problématique nouvelle »

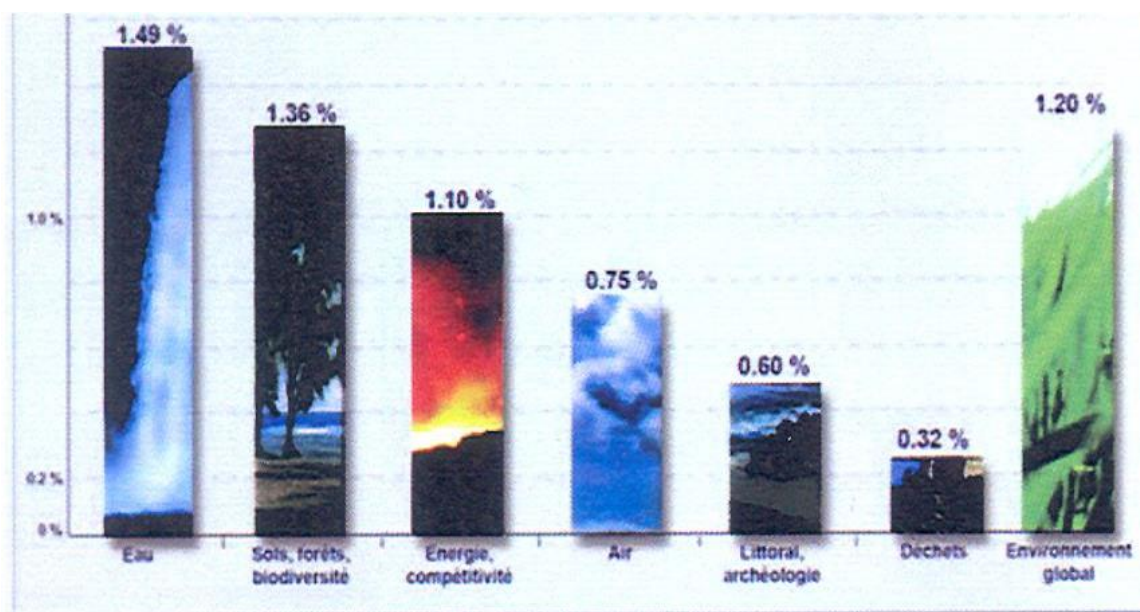


Figure 1 : les couts des dommages environnementaux (source: SNAT)

<sup>43</sup> JOURNAL OFFICIEL N° 61 du 21 octobre 2010 (Page 97 )

#### *2.1.2.b.1.3 Le système patrimonial :*

« protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel national dans une stratégie générale d'aménagement et de développement du territoire

#### *2.1.2.b.1.4 4. Le système des transports et des infrastructures :*

L'objectif stratégique d'aménagement est celui d'une desserte intégrale et hiérarchisée du territoire avec

#### *2.1.2.b.1.5 Le système productif :*

L'agriculture et les hydrocarbures sont les deux secteurs déterminants de la croissance économique nationale. L'objectif est d'atteindre 10% d'énergie renouvelable en 2030

#### *2.1.2.b.1.6 Le système urbain :*

Les tissus urbains se sont distendus et dégradés, ne permettant pas aux villes d'assumer l'ensemble de leurs fonctions et de développer les services et équipements nécessaires à leur bon fonctionnement et à leur rayonnement.

- L'Algérie en transition urbaine ; Un système urbain aux fonctions mal assumées.
- Le monde rural :

N'a pas connu la mise en œuvre d'un « projet économique et social » cohérent, complet et susceptible de lui offrir les chances d'un développement porteur de progrès et de modernité.

### **c Les Scénario et les Orientation du SNAT**

#### *Scenario 1: L'équilibre Volontariste :*

L'Etat pose les bases productives des Hauts Plateaux par la délocalisation des institutions des grandes unités économiques pour freiner le développement anarchique du littoral et équilibre le territoire, et l'Etat doit contrôler l'exécution des politiques décidées au niveau central

#### *Scenario 2 : La Dynamique De L'équilibre :*

Une double valorisation du territoire par le développement des Hauts Plateaux et Sud, d'une part, et la restructuration de la frange littorale et tellienne, d'autre part. Mais également celui entre équilibre urbain rural et équilibre durable du territoire.

#### *Scenario 3 : Le Territoire Compétitif :*

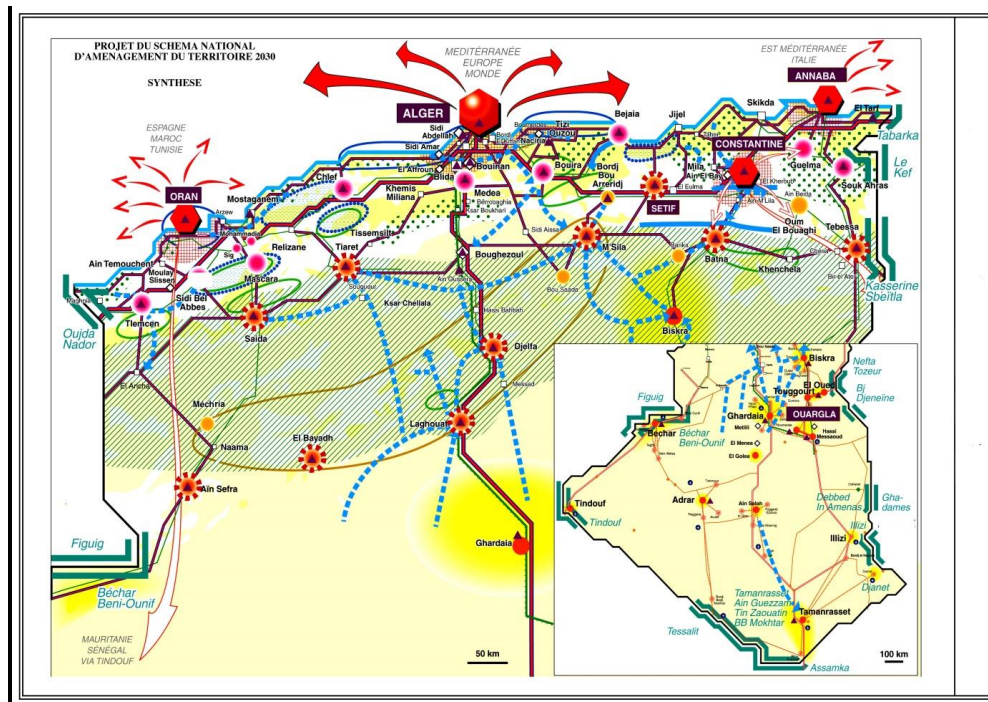
Limitée et ciblée, conforte le développement des pôles les plus dynamiques pour appuyer une transition efficace, mais avec les inégalités socio-spatiales qui se traduisent par des réactions de rejet, des phénomènes d'exclusion, de paupérisation et le développement d'une économie parallèle.

#### *Scenario 4 : Le Territoire Disperse :*

Une image du territoire, révélant les aspects les plus profonds du « désordre territorial » et la Conséquence c'est une transition économique, lente et partielle, ne permet pas les mutations nécessaires aux enjeux de la libéralisation et de l'ouverture

#### *Le scénario acceptable : Equilibre territorial et compétitivité :*

Rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter les territoires aux exigences de l'économie mondiale



**Figure 2 : Equilibre territorial et compétitivité (source: SNAT)**

#### **d Synthèse**

- Le SNAT est inscrite dans le concept de développement durable avec les trois échéances économique sociale et environnementale par :
  - \_ la protection et la valorisation de patrimoine naturelle et culturelle PAT3 et 5
  - vise un développement basé sur les potentiels de territoire algérien économique et de réaliser l'équité sociale
  - Oran est concernée par le PAT5 par la protection et la valorisation des sites historiques de centre ancien d'Oran (punique et espagnol)
- Oran parmi les 4 métropoles dominantes en Algérie désignée par Le SNAT est avec :
  - le rôle d'ouverture et d'échange à l'Internationale « LINK-PROT » PAT10 & 16
  - Oran métropole à double rôle d'échange et d'ouverture l'Algérie à l'ouest de la méditerranée et un pôle d'échange entre l'ouest du sahel et de méditerranée, Alger portail sur le monde, Annaba la partie est de la méditerranée PAT10
- l'aire métropolitaine d'Oran englobe quatre wilaya et touchent ; Sidi Bel Abbas ; Mascara ; Mostaganem
- Renforcement de l'attractivité des 4 grandes villes, parmi eux Oran par :
  - - la modernisation des 4 grandes villes pour développer leur compétitivité PAT10 et PAT12
  - renforcer l'attractivité d'Oran par des Zones Intégrées de développement industriel d'Arzew polyvalent et autre spécialisée PAT13
  - - développement des plateformes logistiques d'échelle internationale et nationale pour meilleure accessibilité à ces 4 grandes villes PAT11
  - développement des transports urbains métro pour Alger et la Oran
- le SNAT fait appel au concept de renouvellement urbain, et mise en place d'une politique de la ville pour les grandes villes, en premier temps pour les villes de plus de 100000 hab. afin de limiter l'étalement urbain, éviter la ségrégation sociale sous la forme des quartiers marginalisés « centre ancien »
  - par des opérations de réhabilitation ; rénovation ; restauration ; renforcer les liens intra-urbains, structuration.



- Protection et la valorisation de paysage urbain « bâti et Natural » des villes par le plan de paysage urbain intégré au PDAU et POS
- Oran est une ville concernée par la délocalisation des structures industrielles trouvent dans le centre-ville talque unités de SOTEX et SOTINAF ; SNTA.

Algérie est un pays qui risques majeurs par exemple Oran est située dans une zone sismique II a présent

### **2.1.3 Schéma régional d'aménagement territorial de la région nord-ouest SRAT**

#### **a Définition du SRAT**

Le S.R.A.T peut être définit comme le schéma de détail.

Le S.R.A.T n'est pas une institution intermédiaire entre l'état et la wilaya, mais un instrument de relais et d'appui. Il permet d'affiner les schémas d'organisation.

Le S.R.A.T est à l'échelle inter-wilaya le, c'est-à-dire des régions et est initié comme le S.N.A.T par l'Etat centrale.

En harmonie avec le S.N.A.T, il fixe les orientations de développement durable du territoire régional.

#### **b Les Scénario et les Orientation du SRAT**

##### ***Scénario 1 « Préparation aux mutations »***

Concernant les facteurs du changement et de rupture , on souligne le facteur de la métropolisation .Ses

Données sont :

- L'agglomération Oranaise entre dans un processus de métropolisation.

Les actions envers ces données sont:

- La restructuration de la ville.
- Les grands projets de services supérieurs.
- Un grand pole de recherche.
- Des liaisons améliorées entre et avec les autre villes de la région.
- U affinements des fonctions industrielles.

Un report de croissance sur les villes du bassin d'Oran et sur les villes de l'axe médian

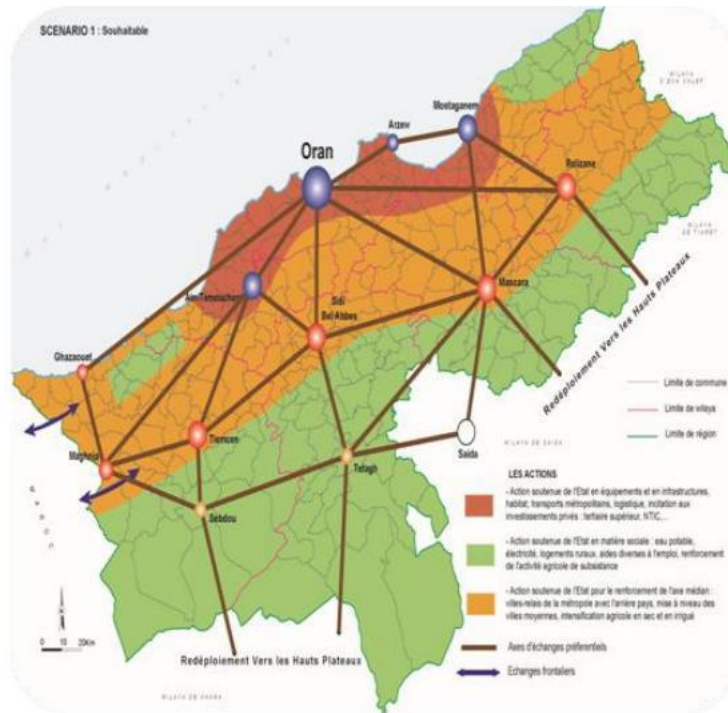


Figure 3 : Scénario 01« préparation aux mutations » (source: SNAT)

**Scenario 2: Conservatoire de rattrapage**

Dans le deuxième scénario, on reste toujours sur le même facteur du changement et du rupture qui est le facteur de la métropolisation.

Ce dernier est caractérisé par les données suivantes :

- La croissance d’Oran sans métropolisation avec une dimension régionale, nationale et internationale.

Les actions envers ces données sont:

- Amélioration des échanges radioconcentriques.

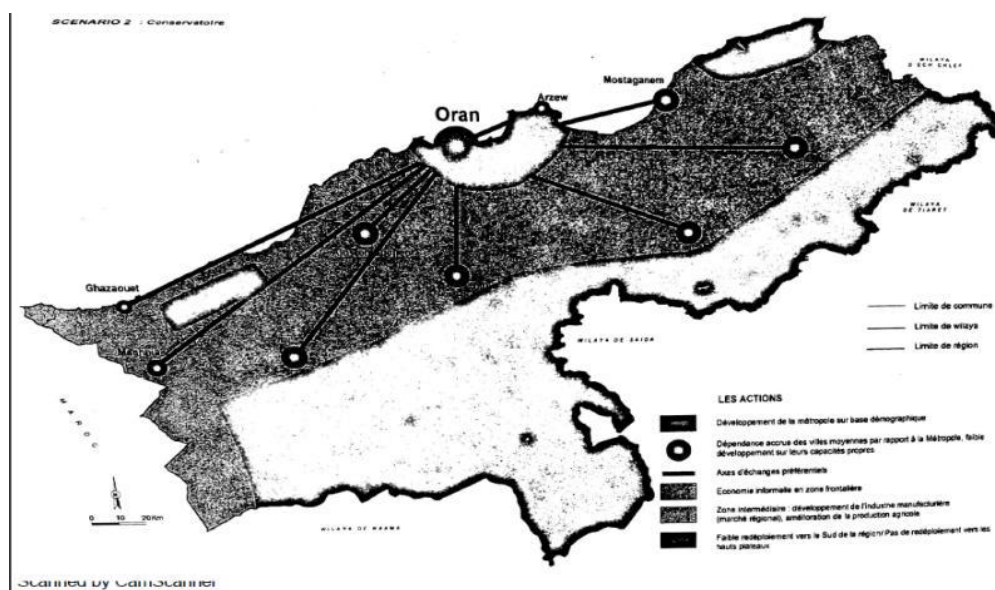


Figure 4 : Scenario 02: conservatoire de rattrapage (source: SNAT)



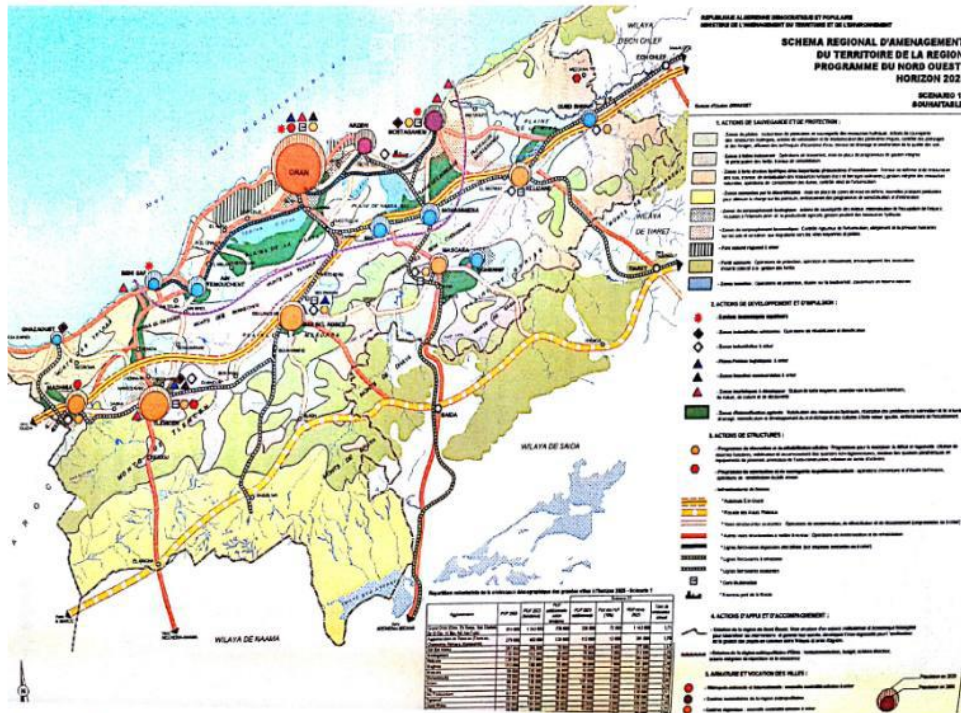
**Scénario souhaitable : rééquilibrage territorial et du peuplement**

Dans le troisième scénario, on reste aussi sur le même facteur du changement et de la rupture qui est le facteur de la métropolisation .Ce dernier est caractérisé par les données suivantes :

- L’agglomération Oranaise entre dans un processus de métropolisation avec un objectif de rayonnement régional débordant sur H .P Ouest et le Sud Ouest.

Les actions envers ces données sont:

- La restructuration de la ville.
- Les grands projets de services supérieurs
- Des liaisons régionales améliorées.
- Un report de croissance sur les villes de l’axe médian.



**Figure 5 : Scénario souhaitable » rééquilibrage territorial et du peuplement (Source: SNAT)**

**Les orientations du SRAT pour l’armature urbaine d’Oran :**

La mise à niveau du territoire du Nord-Ouest peut donc être déclinée en fonction de trois exigences :

- L’efficacité économique.
- 2- La cohésion sociale et territoriale.
- 3- La protection du milieu naturel.

**c Synthèse**

Le but majeur du SRAT sera la complémentarité régionale en vue de développer l’économie du pays, tout en prenant en compte les enjeux autour des axes d’équilibre néanmoins le scénario doit définir un programme regroupant un investissement dans la participation, la coordination et la collaboration des différents acteurs concernés et une spécialisation par zoning des pôles prévu sans les villes ce qui peut engendrer des difficultés socio-économiques à long termes et une ségrégation social par catégorie D’activités à dominance.

## 2.1.4 Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Oran SDAAM

### a Définition du SDAAM

La loi 01-20 du 21.12.2001, relative à l'Aménagement et au Développement Durable du Territoire, définit le SDAAM en son article 52, ainsi Libellé :

Art. 52. - Conformément aux dispositions du schéma national et aux prescriptions du Schéma régional d'aménagement du territoire concerné, le schéma directeur d'aménagement De l'aire métropolitaine détermine notamment :

- les orientations générales d'utilisation du sol.
- la délimitation des zones agricoles, forestières et pastorales steppiques ainsi que les Zones à protéger et les aires de loisirs.
- la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements Structurants.
- les orientations générales de protection et de valorisation de l'environnement.
- les orientations générales de protection du patrimoine naturel, culturel, historique et Archéologique.
- la localisation des extensions urbaines, des activités industrielles et touristiques, ainsi que les sites des agglomérations nouvelles.

### b Les objectifs du SDAAM

L'objectif central peut donc être résumé en un mot; il s'agit de doter l'Algérie de la métropole dont elle a besoin pour desservir, encadrer et impulser le développement de son flanc occidental. Cela implique une série d'options et surtout un outil de mise en cohérence de ces options :

- . Se doter d'un projet portuaire et logistique de haut niveau.
- . Requalifier le Centre et prévoir de nouveaux points de centralité.
- . Impulser la nouvelle industrialisation.
- . Régler la question du logement en utilisant les deux instruments disponibles.
- . Initier une urbanisation intégrant les données écologie.

### c Programmes d'action territoriale du SDAAM

#### PAT 2 : Les espaces logistiques

La fonction logistique recouvre deux domaines:

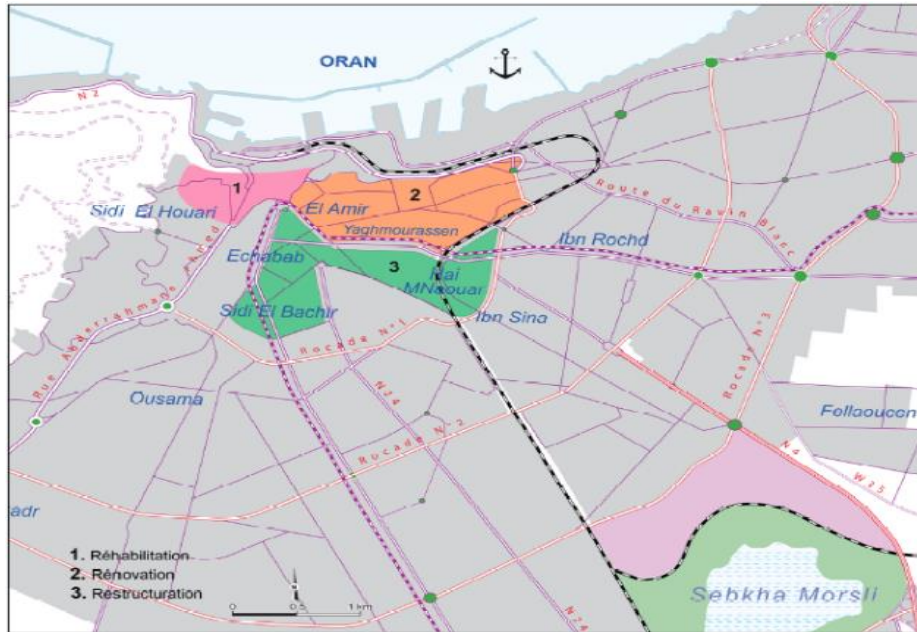
Le traitement de la marchandise.

Le transport de la marchandise entre les sites de production et les lieux de commercialisation.

#### PAT 4 : La requalification du centre ville : réhabilitation, rénovation, restructuration

(Proposition)

1. Réhabilitation du quartier historique de Sidi El Houari
2. Rénovation urbaine (des quartiers El Emir et de Yaghoumracen)
3. Restructuration (deux quartiers de Mnaouar et Médina Jadida)

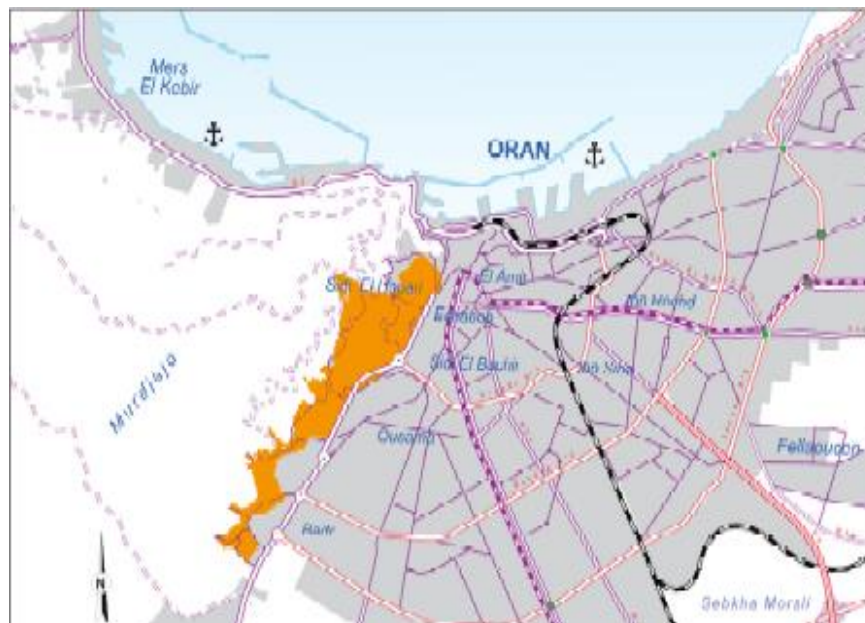


**Figure 6 : La requalification du centre ville : réhabilitation, rénovation, restructuration (source: SDAAM)**

PAT 7 : Le projet de réhabilitation des planteurs (site)

Elle s'étend sur environ 258 ha. Elle se présente comme une tache linéaire d'orientation nord-est/sud-ouest s'allongeant sur plus de 4Km.

Elle est limitée au nord par le quartier Sidi Houari et au sud par le quartier Cheikh Bouamama.



**Figure 7 : Le projet de réhabilitation des planteurs (source: SDAAM)**

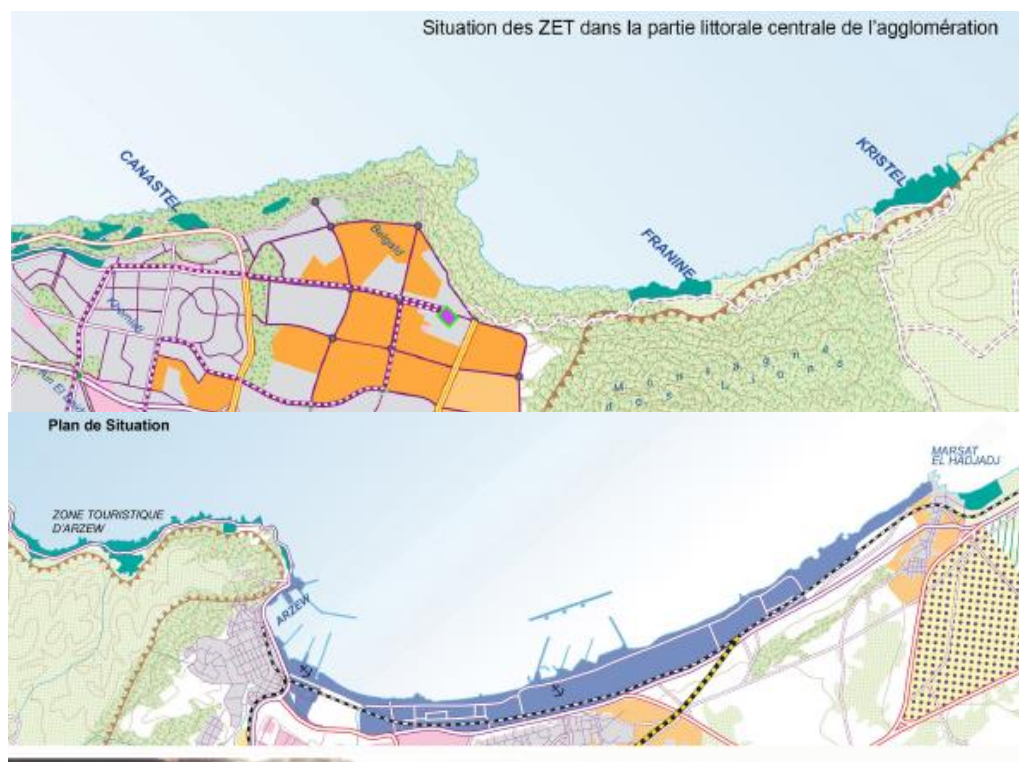


### Pat 9 : Les Projets Touristiques Objectifs (objectifs)

Le secteur touristique peut jouer un rôle majeur au sein de l'économie algérienne  
Et Oran passer, grâce à lui, de capitale provinciale au rang de métropole maghrébine  
Et méditerranéenne.

Dans cette optique, nous proposons deux actions :

- la réhabilitation, la rénovation et l'amélioration des zones touristiques existantes
- la création de stations touristiques intégrées.



**Figure 8: Les Projets Touristiques Objectifs (source: SDAAM)**

#### **d Synthèse**

Le SDAAM doit permettre :

- D'établir une articulation entre le SNAT et le SRAT et les projets métropolitains
- D'identifier et de localiser sur cette base les actions structurantes et leurs programmes d'investissement respectifs dans la zone métropolitaine, L'étude comprend les quatre missions suivantes :

- Délimitation de l'aire métropolitaine d'Oran, analyse de ses fonctions et de ses potentialités
- Diagnostic, problématiques et scénario de l'aire métropolitaine
- Schéma directeur d'aménagement : développement du schéma territorial, composantes et choix stratégiques de développement à long terme, programme prioritaire d'intervention

- Outils de mise en œuvre et de suivi: cadre institutionnel, système de suivi-évaluation (observatoire) avec les techniques du SIG, recueil des cartes (atlas)

### 2.1.5 Analyse de L'armature urbaine de la wilaya d'Oran

Oran (la radiieuse) da la deuxième ville de l'Algérie chef-lieu de la wilaya ; capitale de l'ouest algérien ; et de la métropole oranais ; l'une des grandes villes de la méditerranée et de Maghreb.

#### a Situation géographique :

La wilaya d'Oran est ce située dans la région nord-ouest de l'Algérie a l'Ouest est bordée par la wilaya de Ain-Temouchent le sud par Sidi-Bel-Abbès et lest par Mascara et Mostaganem ; au nord par la mer méditerranée.



Figure 9: Oran dans la région nord-ouest de l'Algérie (source: PDAU d'Oran)

#### b Accessibilité et infrastructure de la wilaya :

La wilaya d'Oran à présenter de bonne accessibilité que ça soit niveau régionale et national par une multitude des routes nationale

Route R-N 02 qui relie la wilaya d'Oran avec Tlemcen et la Aïn T'émouchent ; la route R-N 11 avec Mostaganem ; R-N 13 avec Sidi-Bel-Abbès et R-N 04 avec Mascara avec et l'autoroute Est Ouest, et aussi à l'Internationale par des infrastructures logistiques ; le porte ; l'aéroport ; autoroute Est Ouest a 'l'échelle de Maghreb.

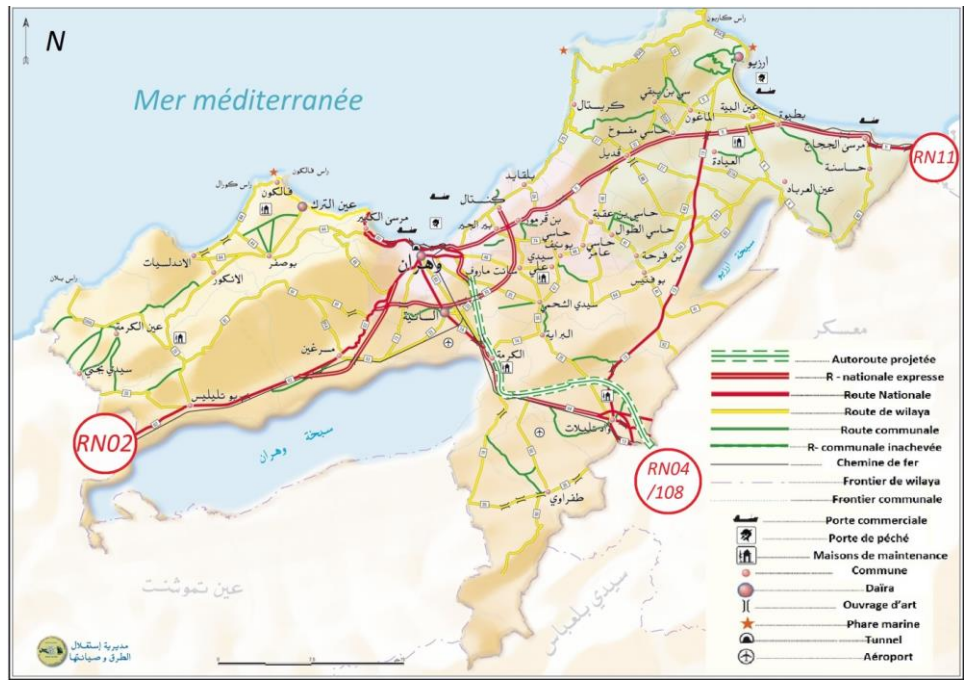


Figure 10: réseaux routier de la wilaya d’Oran (source: PDAU d’Oran)

c **Découpage Administrative:**

La wilaya d’Oran est composée de 9 daïra et de 25 communes

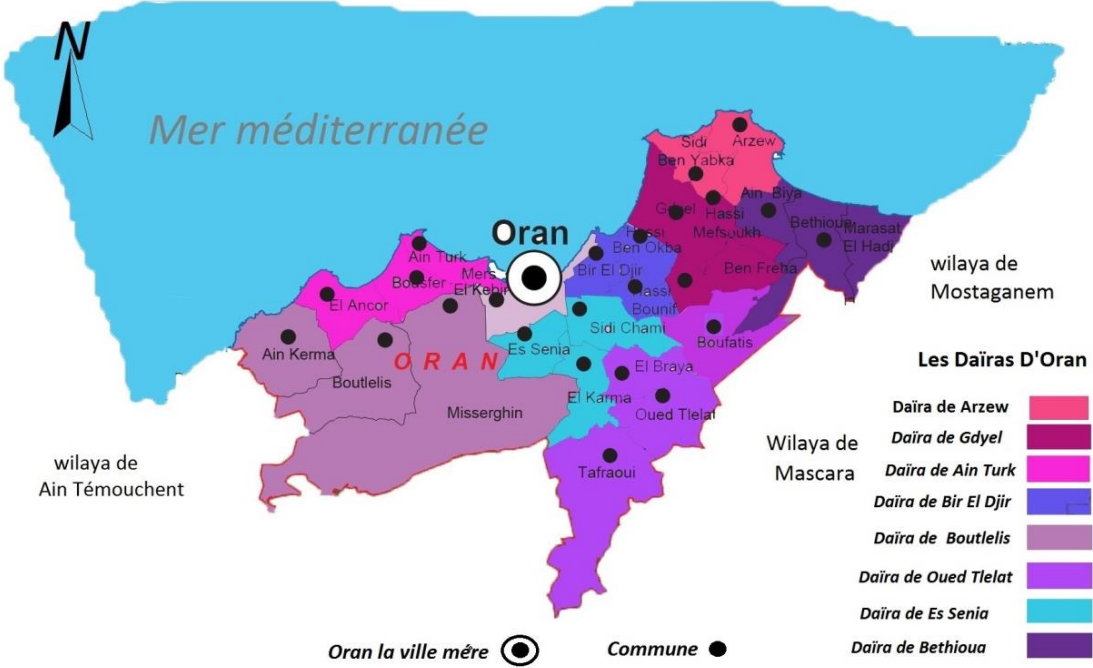


Figure 8 : Découpage administrative de la wilaya d’Oran (source: PDAU d’Oran)

#### d. croissance de la population de la wilaya :

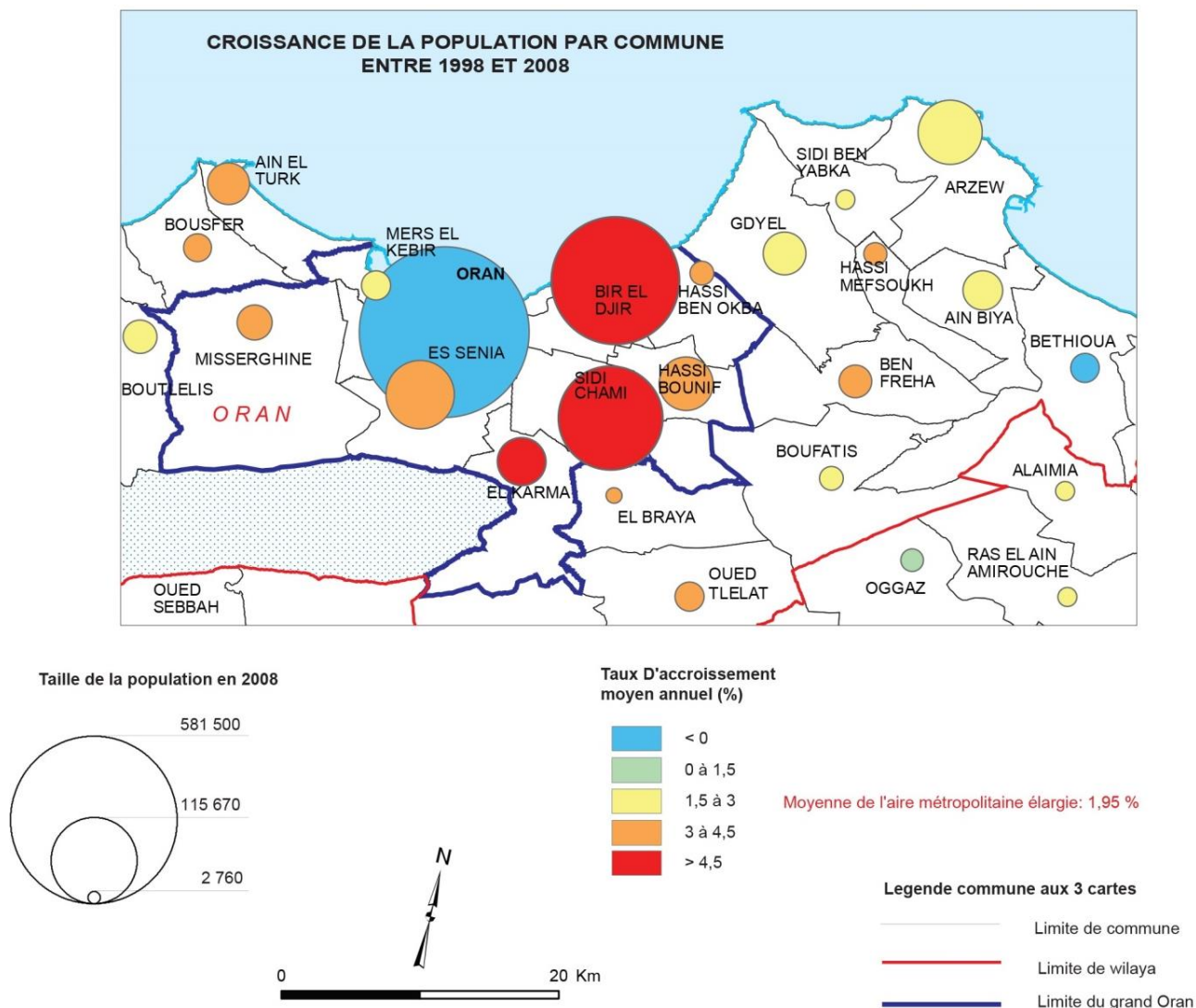


Figure 11 : croissance de la population de la wilaya (source: PDAU d'Oran)

### 2.1.6 Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de groupement d'Oran PDAU

#### a Définition du PDAU

Selon le ministère de l'habitat et de l'urbanisme algérien « le PDAU C'est un instrument de planification et de gestion urbaine qui, en divisant son territoire (commune ou groupement de communes) en secteurs urbanisés, à urbaniser, d'urbanisation future et non urbanisables :

- Détermine la destination générale des sols;
- Définit l'extension urbaine, la localisation des services et activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures;
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains existants et les zones à protéger (sites historiques, forêts terres agricoles, littoral. »

## **b Orientations du PDAU**

Le PDAU il fait devisée la ville d'ornais en quatre centres, afin de soulager l'hyper centre l'agglomération ornaïse de caractère historique et de vocation culturelle touristique et historique il fait proposer comme actions sur cette agglomération de la préservation et la mise en valeur de patrimoine culturelle et de la éradication des poches d'habitat précaire , la requalification et la rénovation des bâtis

La deuxième centre de Bir el Djir de vocation suburbain universitaire et balnéaire avec la proposition de réalisation des équipements structurent et ces éléments d'appelle et de repère 'hôtels ; loisirs ; centre d'affaire etc. ; avec aussi du réaménagement et de restructuration."

Le troisième centre de Es Sania de vocation aéroportuaire industrielle et agraire et le quatrième centre de Sidi Chami de vocation agraire avec des orientations qui touche l'ensemble de la ville : modernisation du transporte et la promotion de transporte en commune avec l'option rails tramways et funiculaires densification de certaines tissu terrains inexploité ; Injection des équipements de proximité ; continue l'extension dans la coté Est préservée les terre agricoles ; projeté la réalisation de 5ème boulevard périphérique.

## **c Critiques du PDAU**

- Dépassée par les réalités urbaines sur site
- Le PDAU actuelle encourage la politique des extensions et l'étalement et de fragmentation

## **d Synthèse**

- Le tissu urbain de la ville d'Oran est évoluer selon une organisation radioconcentrique avec Cinq boulevards périphériques avec continuité de la planification coloniale
- Le PDAU est un groupement de quatre communes alors Ilya une partie de la commune mais en réalité grâce à l'étalement urbain la commune de Misserghin (haï el hassi et rochée)
- Le PDAU il fait fixée comme orientation la préservation des terres agricoles ; mais grâce au forte demande de logement ; la ville trouve uniquement la solution facile de conquérir des terres agricoles. (Processus d'étalement et de conurbation)
- Le PDAU fixe des actions de préservation et de mise en valeur qui pas encore prise en charge devient aussi partie de groupement

## **Conclusion**

- La majorité des orientations proposées par les différents instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, SDAAM, PDAU) reste juste dans le domaine théorique et ne sont pas toutes appliqué sur le terrain.
- L'absence de la notion "penser global» : ces instruments se basent sur des projets sectoriels
- L'absence de la notion de gouvernance participative dans l'élaboration des différents instruments d'urbanisme



- La majorité des orientations proposées ne prennent pas en compte la spécificité de chaque région.

## 2.2 Analyse urbaine de la ville d'Oran

### 2.2.1 Définition du groupement urbain d'Oran

#### a Délimitation de l'aire urbaine :

La ville d'Oran est trouvée sous la forme d'un groupement composée de quatre communes d'Oran ; Es-Senia ; Sidi Chami et de Bir El Djire, avec la concentration de 90 % de la population du groupement sur une superficie représentant à peine 13% du territoire de celui-ci».

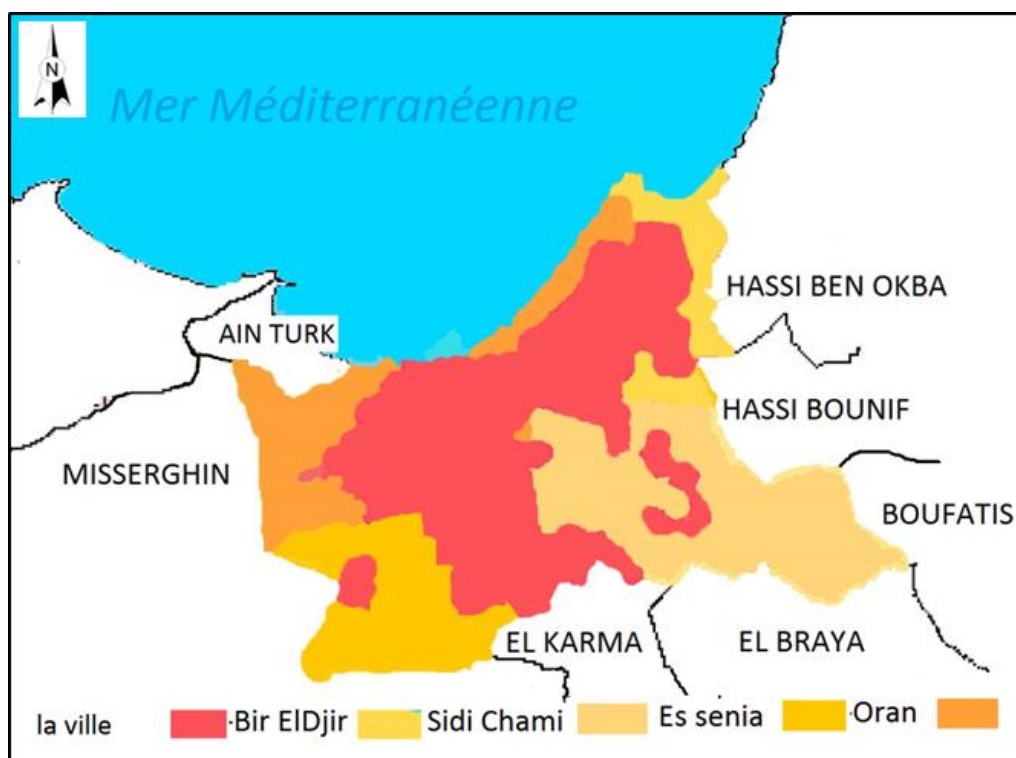
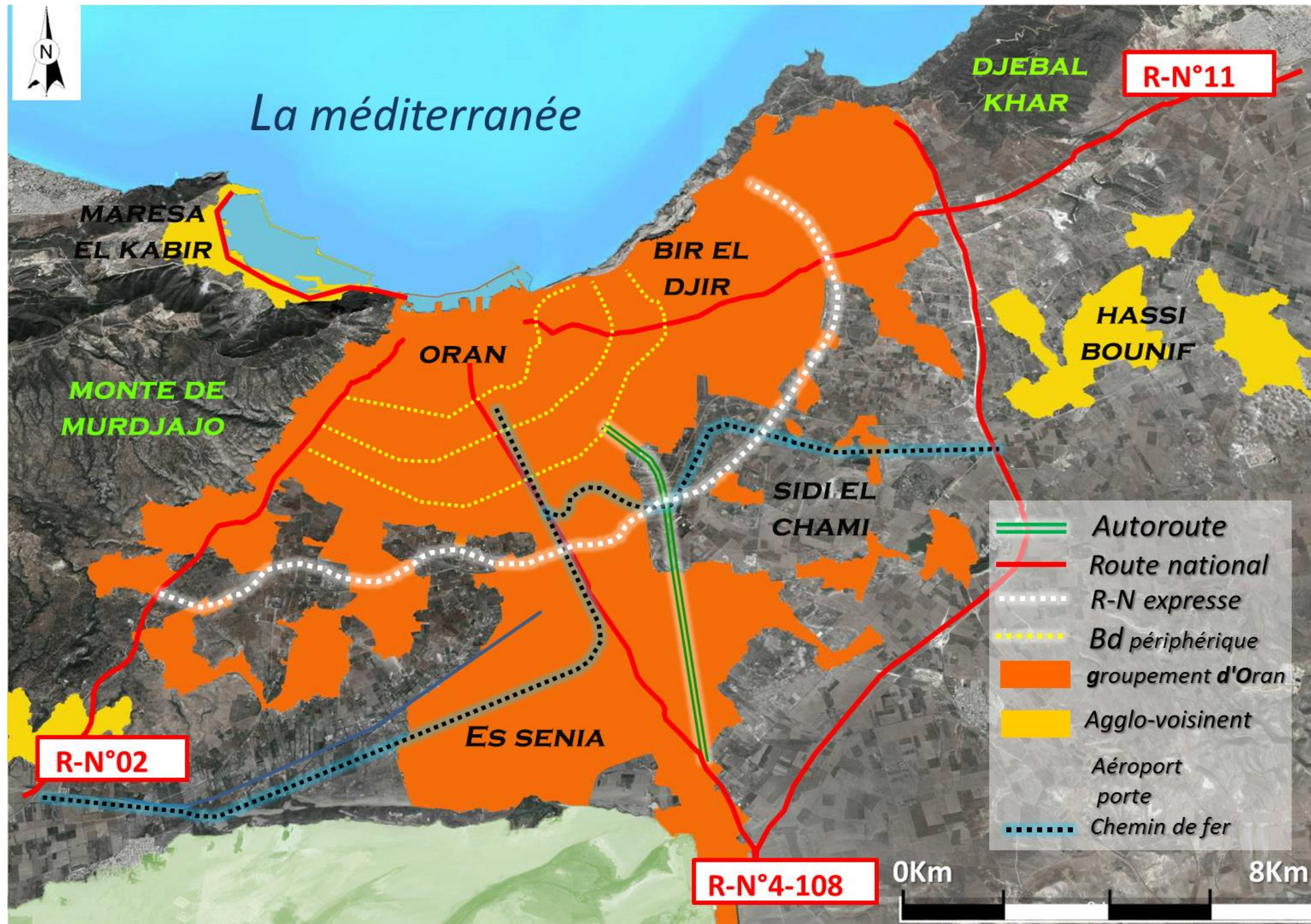


Figure 12 : les groupements de la ville d'Oran (source: Auteur)



b Accessibilité



La ville d'Oran est principalement accessible par trois directions ; à l'ouest par la RN02 ; qui constituée une axe de liaison régionale secondaire avec Ain Timouchent et Tlemcen, et deux axes d'importance régionale avec la RN11 avec la wilaya de Mostaganem ; sur le cotée sud la ville est accessible par une entrée stratégique ; une autoroute qui fait la liaison entre la ville d'Oran et l'autoroute est-ouest (importance nationale et de Maghreb) ; et aussi d'autre routes nationale la RN04 & RN108 avec sidi bel abbés et Mascara.

Et non seulement la ville d'Oran est accessible par d'autre accès ; qui sont le port des voyageurs et des marchandises d'importance nationale et fenêtre sur la l'internationale et un aéroport internationale de Ahmad ben bala.

Planche 1 : Accessibilités de la ville (source: Auteur)



c Découpage administrative

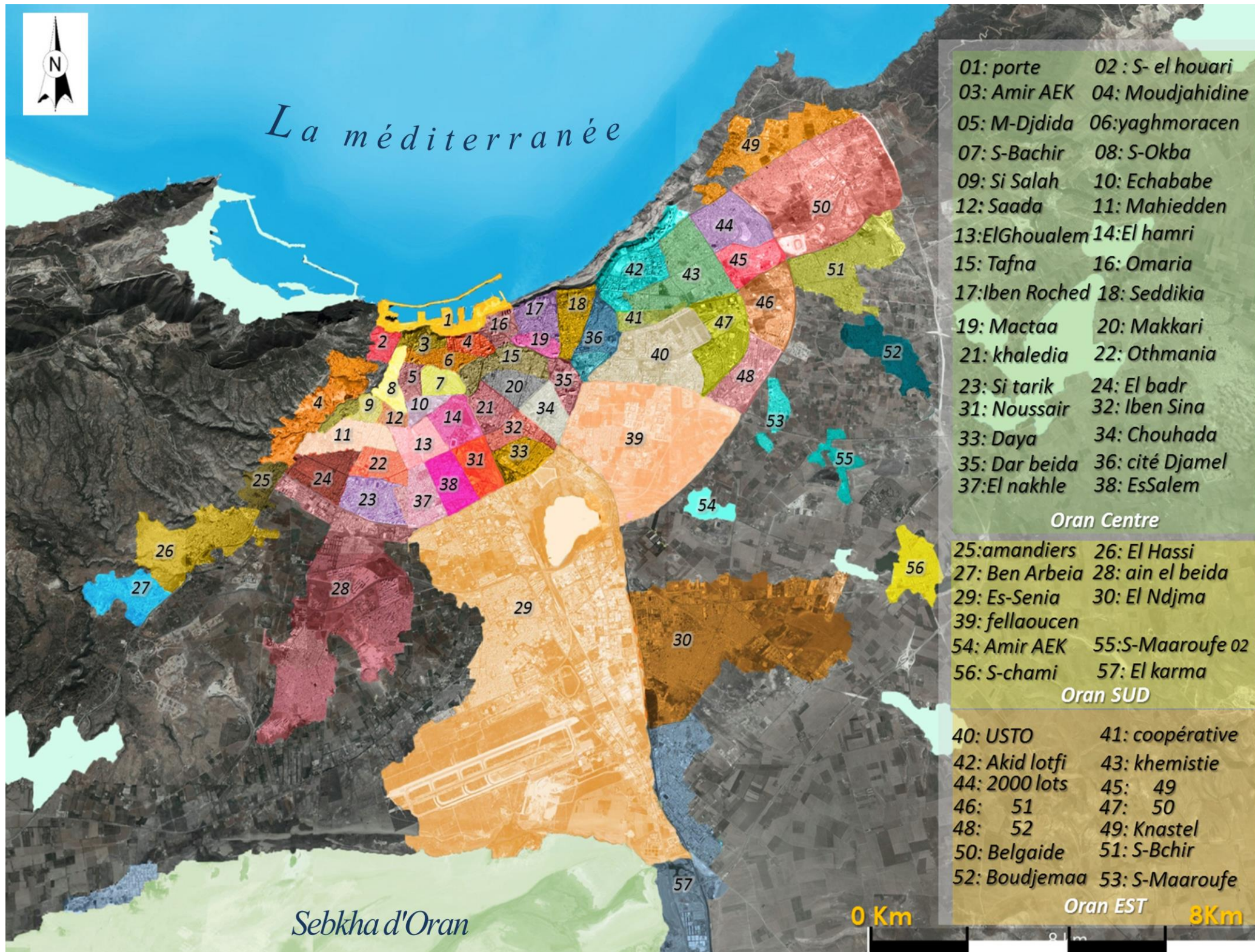


Planche 2: Découpage administrative de la ville (source: Auteur)



## 2.2.2 Analyse de paysage urbain :

### a La morphogénèse

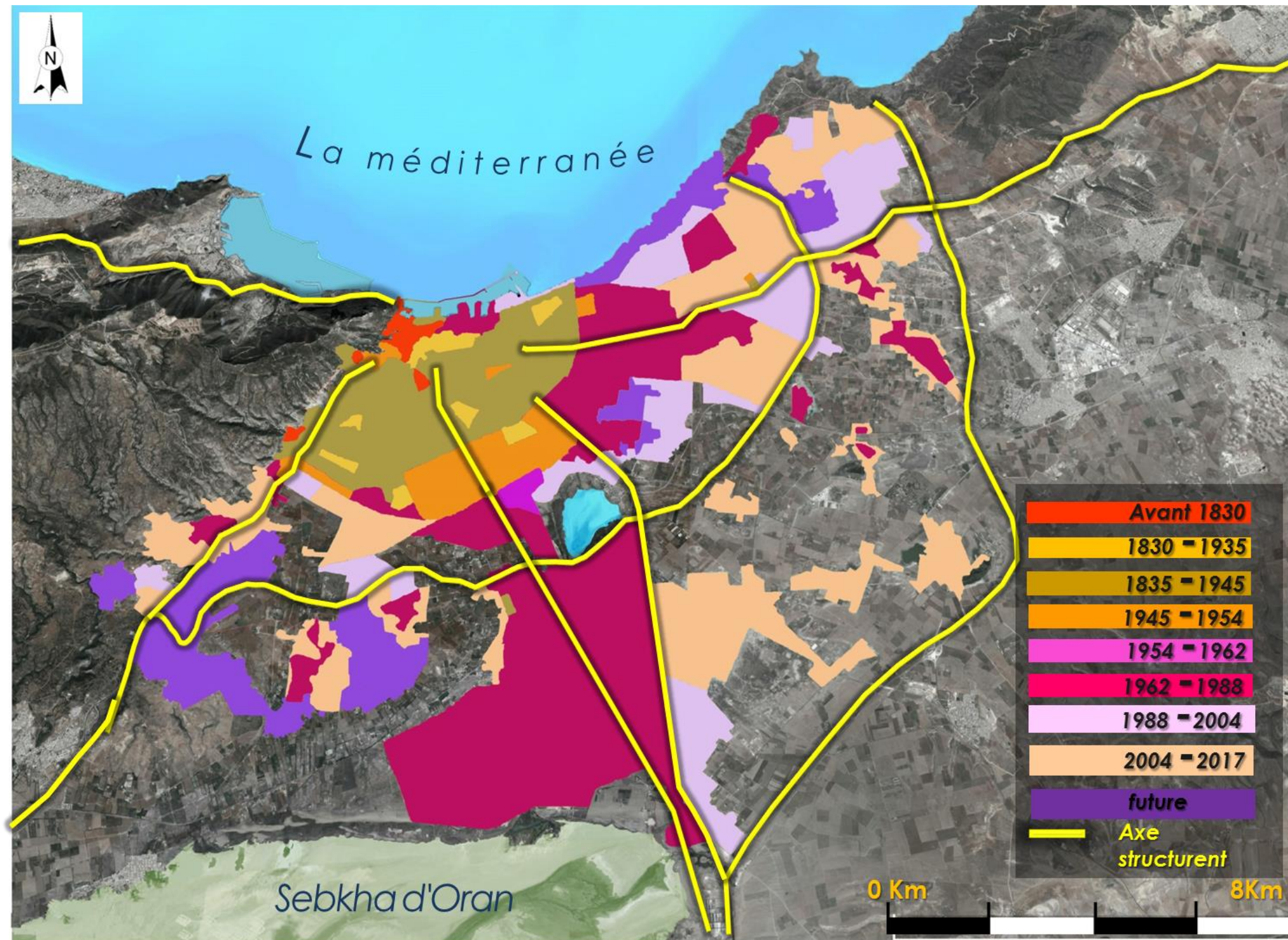


Planche 3 : Morphogénèse (source: Auteur)

## **Histoire de la ville d'Oran :<sup>44</sup>**

### **2.2.2.a.1.1 Périodes arabe :**

**(903)** : sur un territoire occupé par des tribus berbères Azdadja, les Nefza et les Mosguen, par Mohammed ben Abou' Aoun, Mohammed ben' Abdoun et une bande de marins andalous venus d'Espagne<sup>1</sup>. Sans nul doute, ils avaient en vue de créer un point

D'appui pour les relations commerciales de leur contrée d'origine avec l'intérieur du pays africain, notamment avec Tlemcen, ville marchande déjà importante qui devait devenir capitale du Maghreb central <sup>45</sup>

**-1081** : 1238 sous le règne des Murabitoun puis des Muwahidun, Oran continue à prospérer. Il est considéré comme le 4ème port du Maghreb et commerce avec les principaux ports de la Méditerranée : Barcelone, Valence, Marseille, Gênes, Venise. Abd-elMu'min y installe des chantiers navals. Ville de commerce, Oran est aussi une ville d'intense activité culturelle.

**- 1238 -1509** : Durant le long règne des ABDELWADIDES de Tlemcen, Oran va affirmer son rôle de carrefour du Sahara, du Maghreb central et de la Méditerranée. La ville et ses habitants vont prospérer à l'ombre des luttes qui opposent les sultans du Maghreb central à leurs voisins de l'Ouest et de l'Est.

Si ABU HAMMOU MOUSSA II renforce les murailles et en fait la seconde ville de son royaume, la ville doit au Mérinide ABU AL HASAN la construction des donjons du Bordj El Ahmer (le Château neuf). Au XVème siècle, la ville devient un centre important d'études littéraires et théologiques grâce en particulier à Mohamed El-Houari (1350-1431) et Ibrahim Tazi (m. en 1436)

### **2.2.2.a.1.2 Périodes espagnols :**

#### **La première occupation (1509-1708) :**

C'est avec la première occupation de la ville par l'Espagne en 1509, que l'évolution urbaine commençait à se poser en termes de modernité.

En effet, la vieille ville qui constituait la ville proprement dite, était initialement conçue sur le modèle arabo-musulman.

Au lendemain, elle va, sous l'influence de l'occupation militaire espagnole, rapidement évoluer durant la première occupation (1509-1708) vers le modèle de ville européenne fortifiée. Ce qui faisait que la

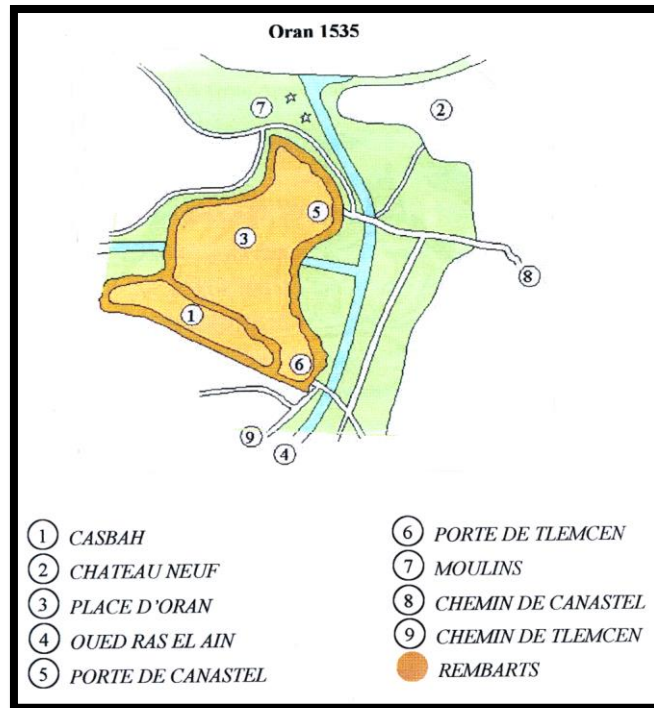
Structure urbaine se ressentait fortement du caractère militaire des équipements, sacrifiant ainsi, délibérément les commodités de la vie urbaine aux impératifs de défense.

---

<sup>44</sup> PDAU

<sup>45</sup> Tableau historique de la province d'Oran, depuis le départ des Espagnols en 1792, jusqu'à l'élévation d'Abdel- Kader en [...]





**Figure 13 : Périodes espagnols (source: PDAU)**

**La deuxième occupation (1732-1792) :**

Lorsque les Espagnols réoccupent Oran pour la seconde fois en 1732, la ville paraissait si dépassée, tant sur le plan de son urbanisme que sur celui de son système de défense, qu'il parût urgent d'y introduire des aménagements au tissu urbain pour donner à la ville un peu d'air et de lumière; et de procéder au renforcement du dispositif de défense par l'adoption de nouvelles techniques de fortification largement inspirées à l'époque des théories de Vauban.

En raison même de cette configuration défensive de la ville, le tissu urbain était agencé sur le modèle d'un plan en échiquier, doté d'un réseau de voies extrêmement étroit. On peut constater le remarquable tracé des voies que le quartier de Sidi El Houari a gardé de nos jours. Ce type de réseau viaire avait pour résultat l'organisation des unités d'habitation en îlots compacts, leur confinant manifestement une certaine agglutination qui ne manquait pas de donner au tissu urbain dans son ensemble un aspect fortement densifié.

Ce qu'il y'avait de singulier pour l'époque, c'était l'incroyable invention dont avaient fait preuve les Espagnols en donnant aux éléments de la voirie (rues, places, promenades etc.) des appellations officielles, comme par exemple:

- Calle de la Carrera, devenue rue du Vieux Château, actuelle rue Sidi El Houari
- Calle de la Amargura, devenue rue de la Moskowa.
- Calle Amor de Dios, devenue rue Montebello.
- Calle de la Parra, devenue rue de Dresde.
- Plaza de Mercado de la Verdura, devenue la place aux Herbes,
- Plaza de Carmen, dans le quartier de la Marine.
- Plaza Mayor, devenue place de la Perle, actuelle Place Cheikh Abdel Baki Benziane

Cependant, un élément particulièrement structurant du tissu urbain venait d'être introduit dans l'aménagement, c'était la "Plaza Mayor". Ce nouvel espace urbain dont beaucoup de villes en Europe d'une manière générale et en Espagne en particulier faisait figure d'innovation, était devenu à Oran l'élément autour duquel s'organisait le plan radioconcentrique que les ingénieurs espagnols avaient imposé à la ville.

C'est sur l'actuelle place Cheikh Abdel Baki Benziane que se dressait la "Piciza Mayor" appelée aussi "Plaza de Armas" (Place d'Armes) qui, dès cette époque était passée dans la toponymie algérienne sous le nom de Balança, appellation qui a fini par désigner toute la vieille ville. La Plaza Mayor constituait par conséquent la place centrale de la ville, vers laquelle convergent toutes les voies. Elle était devenue très vite

Le lieu des grandes manifestations officielles, où d'ordinaire on faisait défiler la parade de garde. C'est pourquoi les gouverneurs espagnols de la ville prêtèrent une attention particulière à son aménagement et son embellissement

#### 2.2.2.a.1.3 *Le remodellement de la ville pendant les périodes algéro-ottomanes :*

##### La période de la première reconquête (1708-1732)

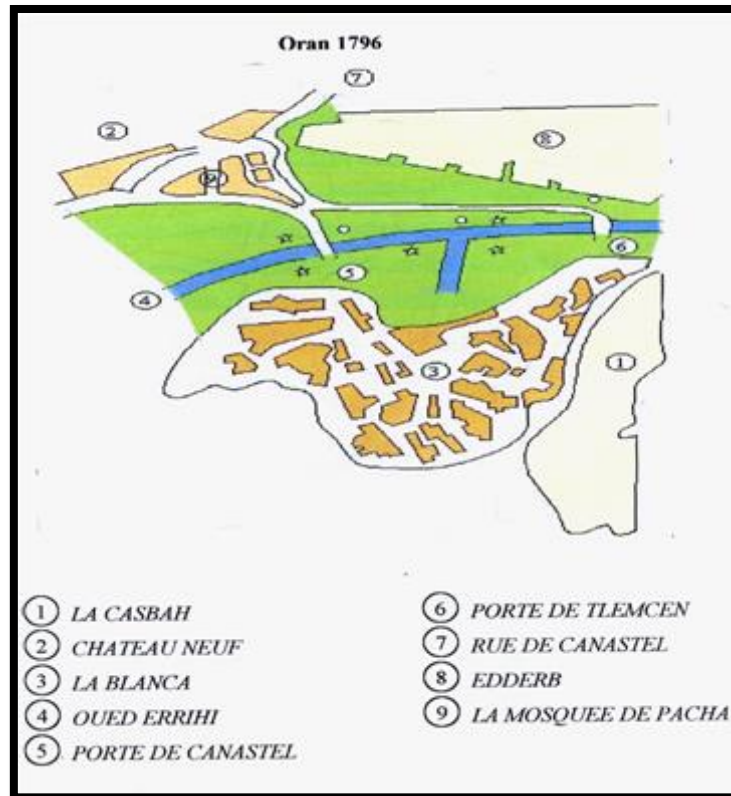
Durant le cours intermédiaire de la première reconquête de la ville par les Algéroottomans (1708-1732), le Bey Mustapha Bouchelaghem (el Bigotillos) aménagea les alentours de la Plaza Mayor en procédant à quelques modifications dans l'aspect architectural des édifices espagnols, en y introduisant notamment les arcades (Aqouas). Comme il transforma également les lieux de cultes, les couvents et églises, en synagogue et en mosquées.

L'Alcazaba appelée également par les Espagnols Castillo Viejo (le Vieux Château), la Casbah des Algéroottomans, formait la citadelle militaire proprement dite de la ville. Il fit particulièrement l'objet de travaux de réaménagement tout à fait singuliers; en créant notamment des équipements collectifs adaptés au style de vie et d'habitation algériens : palais beylical, harem, bains, magasins, écuries, silos etc. dont trois inscriptions datant de cette période témoignent des travaux entrepris par ce bey

##### La période de la deuxième reconquête (1792-1831) :

- La Villeneuve du Bey Mohamed el Kébir

Au lendemain de l'évacuation de la ville par les Espagnols, en 1792, le bey Mohamed El Kébir, en prenant possession de la ville, la trouve complètement dévastée par le séisme d'octobre 1790. Il décide aussitôt de relever les constructions de la vieille ville. Mais il apporte surtout, une innovation, en créant sur la rive droite de l'oued Raz el Ain, la moins éprouvée par le séisme, une Ville Neuve, qui représente le parfait modèle de micro urbanisme de la période ottomane en Algérie. Il y fit doter la Ville neuve d'un certain nombre d'édifices religieux et d'équipements collectifs; en acceptant notamment sur la demande de la population juive, la création d'un quartier qui leur serait réservé, c'était l'origine de "Derb el Houd"



**Figure 14 : périodes algéro-ottomanes (source: PDAU)**

#### 2.2.2.a.1.4 Le quartier Sidi El Houari : Le Centre de la ville coloniale (1831-1880) :

En occupant définitivement Oran en 1832, les Français recensèrent 65 rues dont 27 rues contenues dans la Ville Neuve et 38 rues dans la vieille ville espagnole.

A partir de 1840, les militaires y commencèrent des travaux de déblaiement et de pose des réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau.

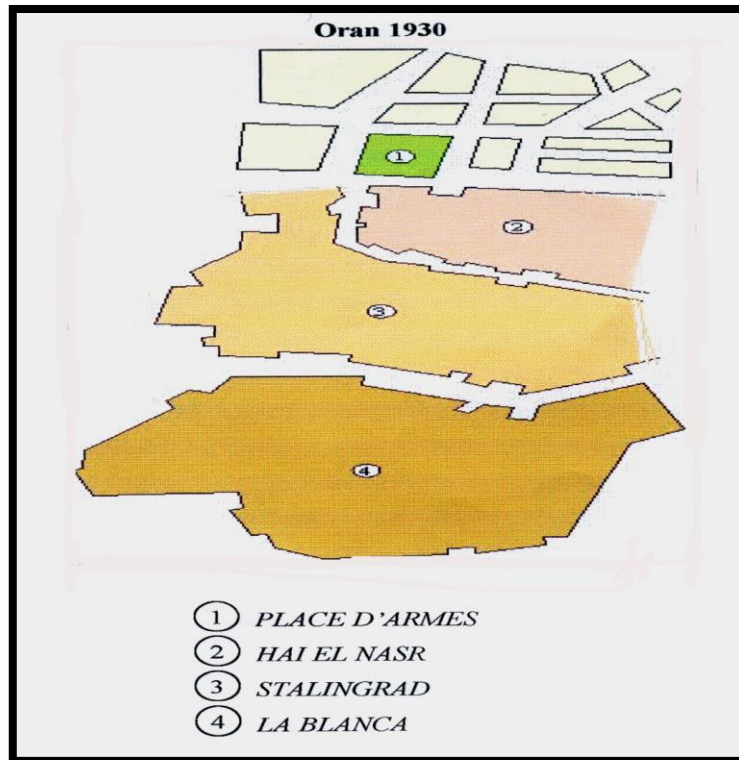
Ils commencèrent aussi les premières opérations d'alignement et d'ouvertures des voies intérieures. Ces dernières portèrent le nombre de rues de 65 en 1840 à 163 en 1901.

Durant cette période de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement de la Vieille ville est achevé avec la création notamment du quartier de

La Préfecture, dont le tracé est dû à l'ingénieur Auguste Aucour. La ville commençait déjà à s'étendre sur le plateau de Karguentah. L'enceinte militaire, fut déplacée en 1866, ce qui donna à l'espace urbain une superficie totale de 420 hectares.

Mais, sous les effets conjugués de l'entassement urbain et de la pression démographique, la vieille ville commençait à partir de 1870 à sentir vraiment qu'elle ne pouvait plus continuer à accueillir plus d'habitants qu'elle ne pouvait en contenir. Sa densité démographique était estimée au dénombrement de 1866, à 302 habitants à l'hectare.





**Figure 15 : Le Centre de la ville coloniale (1831-1880) (source: PDAU)**

#### 2.2.2.a.1.5 La période postindépendance :

Le départ massif, de la population européenne à majorité d'origine espagnole des quartiers de la ville basse, et de la population israélite des quartiers de la ville haute; a été remplacé par des habitants d'origine musulmane qui, jadis étaient très minoritaires dans ces quartiers. Mais, l'origine rurale des nouveaux occupants, n'avait pas permis d'assurer une continuité dans la manière d'habiter et d'entretenir les maisons qui étaient quasiment "squattérisées".

Cette situation conduit à une dégradation rapide du parc logement dont une très grande partie, un millier de maisons qui avaient 100 à 150 ans d'âge étaient déjà signalées durant la période d'avant l'indépendance, comme vieux bâti.

Il va sans dire que le vieillissement inquiétant des constructions mettait manifestement en grand danger de nombreux monuments historiques et partant tout le patrimoine culturel de Sidi El Houari. A telle enseigne, que dès 1967, le quartier de la Calère commençait à perdre à vue d'œil la majorité de ses maisons; ce qui bouleversa sa physionomie de quartier jadis connu pour son pittoresque et sa vitalité.

Les opérations de démolition, initialement cantonnées à certaines constructions, toucha par la suite des îlots, et enfin des quartiers entiers, comme c'est le cas de la Calère qui, à son propos un architecte disait que c'est un "Beyrouth silencieux".

Ces opérations commencées en 1974, étaient menées dans le cadre de travaux urbains non planifiés ou dans le cadre d'opération d'urgence, contribuent grandement à la dégradation des tissus urbains anciens, notamment des quartiers de Sidi El Houari. Ces opérations étaient également conduites sans enquêtes préalables sur l'intérêt historique, architectural ou archéologique de la zone concernée, ce qui a donné à la ville d'Oran la réputation peu élogieuse de "ville du bulldozer".



## b Mode de croissance

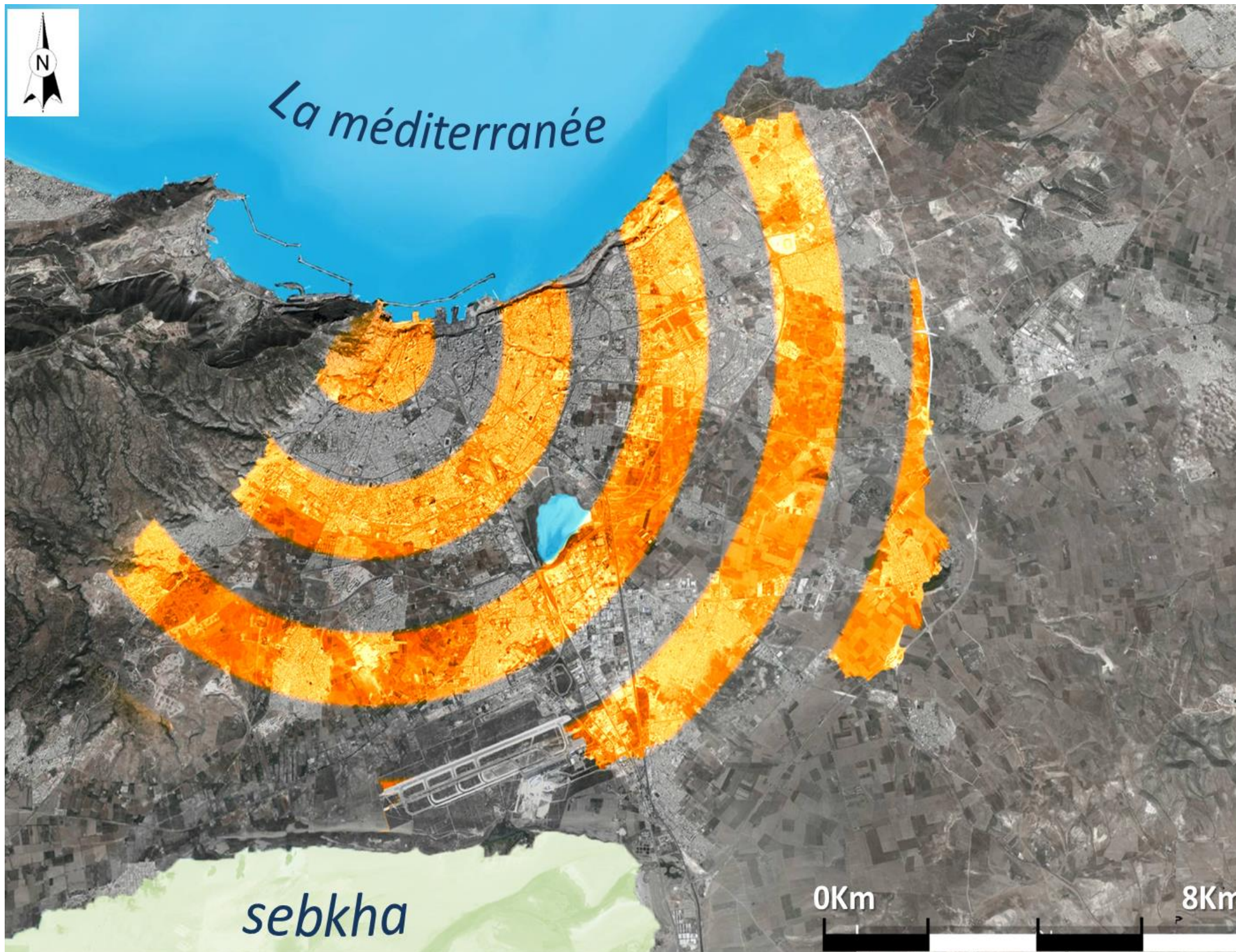
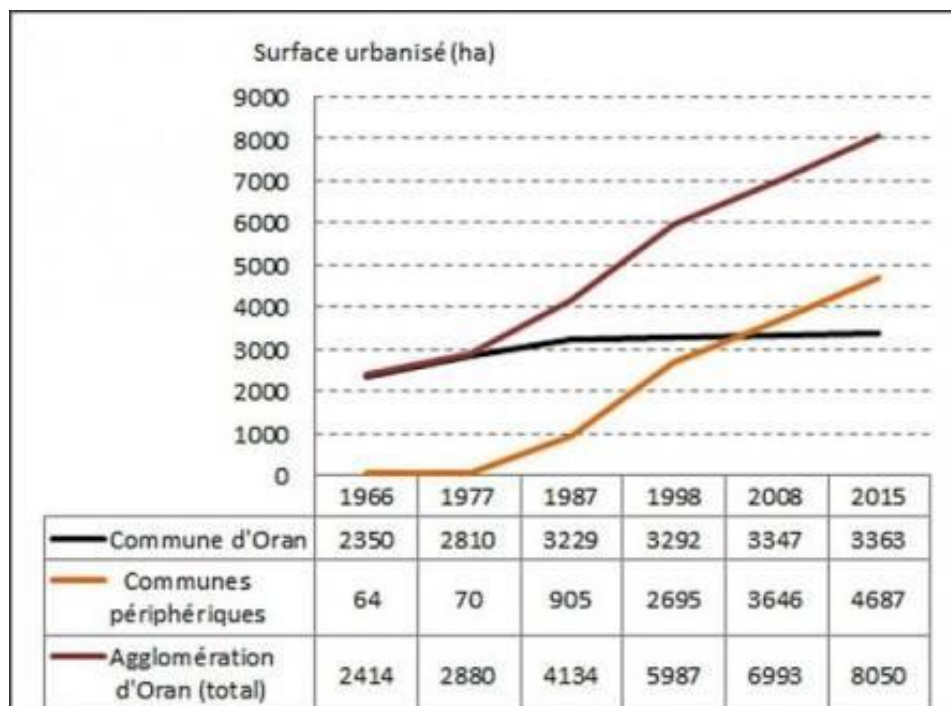


Planche 4 : Mode de croissance (source: Auteur)

L'évolution de la ville d'Oran est une croissance radioconcentrique orientée vers l'est dirigée par la facilité des terrines plats sur le côté est & sud par contre au côté ouest caractérisée par une topographie difficile ; matérialisée par les massifs de Mardjajou, la vile d'Oran était initialement dans le noyau historique de sidi el houari ; puis pendent la période français au et grâce à la croissance démographique les planificateur sont décider détaler la ville vers le plateau Est au la ville a connaitre une grande évolution ;qui va continuer après l'indépendance d'une manier très rapide poussée par des massif programmes des logement sur le côté Est ;et récemment sur le côté sud-ouest





**Figure 16: Mode de croissance (source: L'agglomération oranaise par : Youcef Kadri et Mohamed Madani)**



### c Les centralités d'animation de la ville

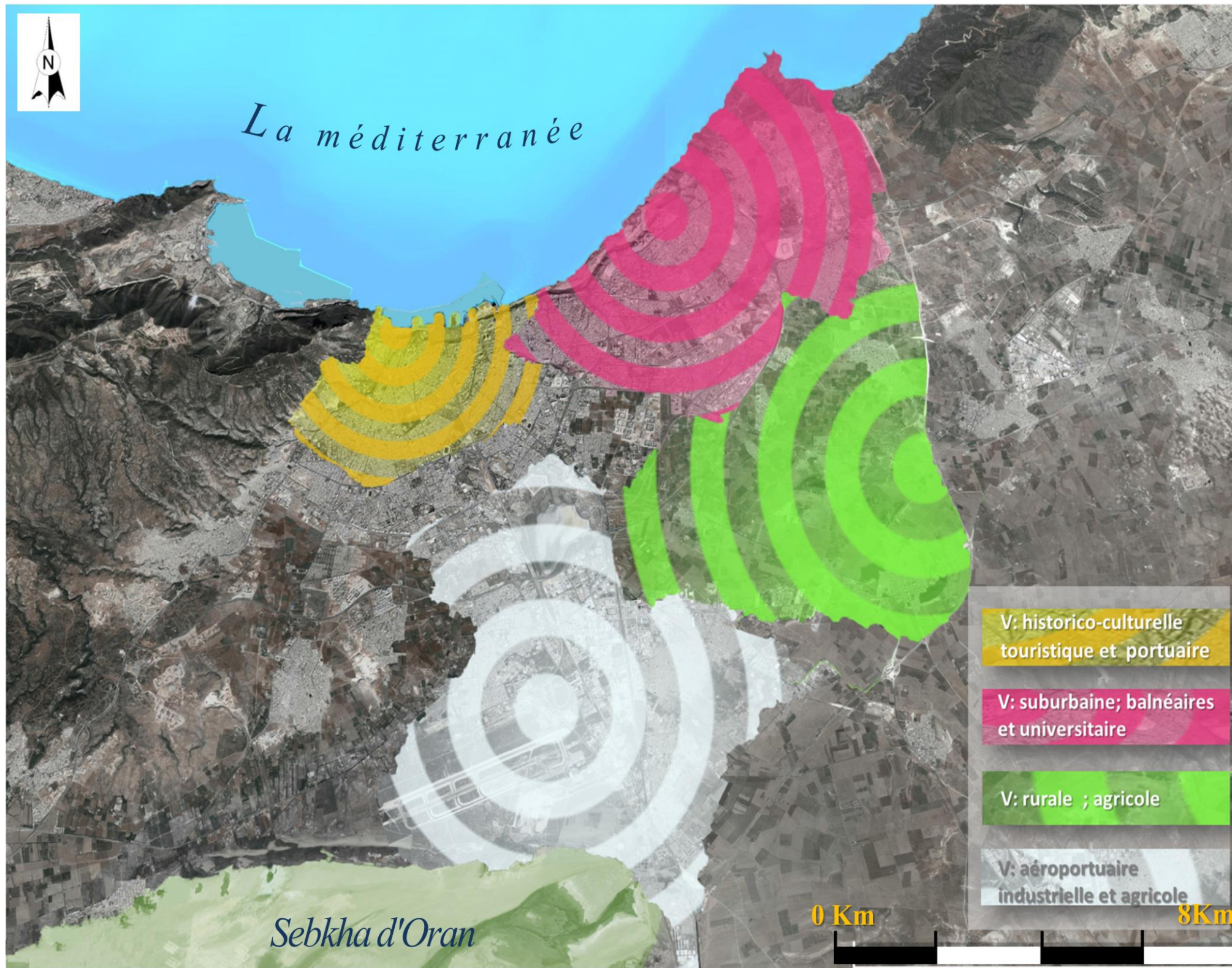


Planche 5 : Les centralités d'animation de la ville (source: Auteur)

L'agglomération ornaise est animée par les quatre centralités majeures :

**Le centre historique** qui caractérise par la vocation historico-culturelle, touristique, portuaire, commerciale et même administrative à l'échelle régionale

**Bir el jir** cette centralité est de vocation balnéaire, loisirs universitaire et dernièrement d'affaire

**Sidi chahmi** de vocation agricole et industrielle suburbain

**Es senia** vocation aéroportuaire et industrielle et agricole en voie de disparition



d Fonctions urbaines

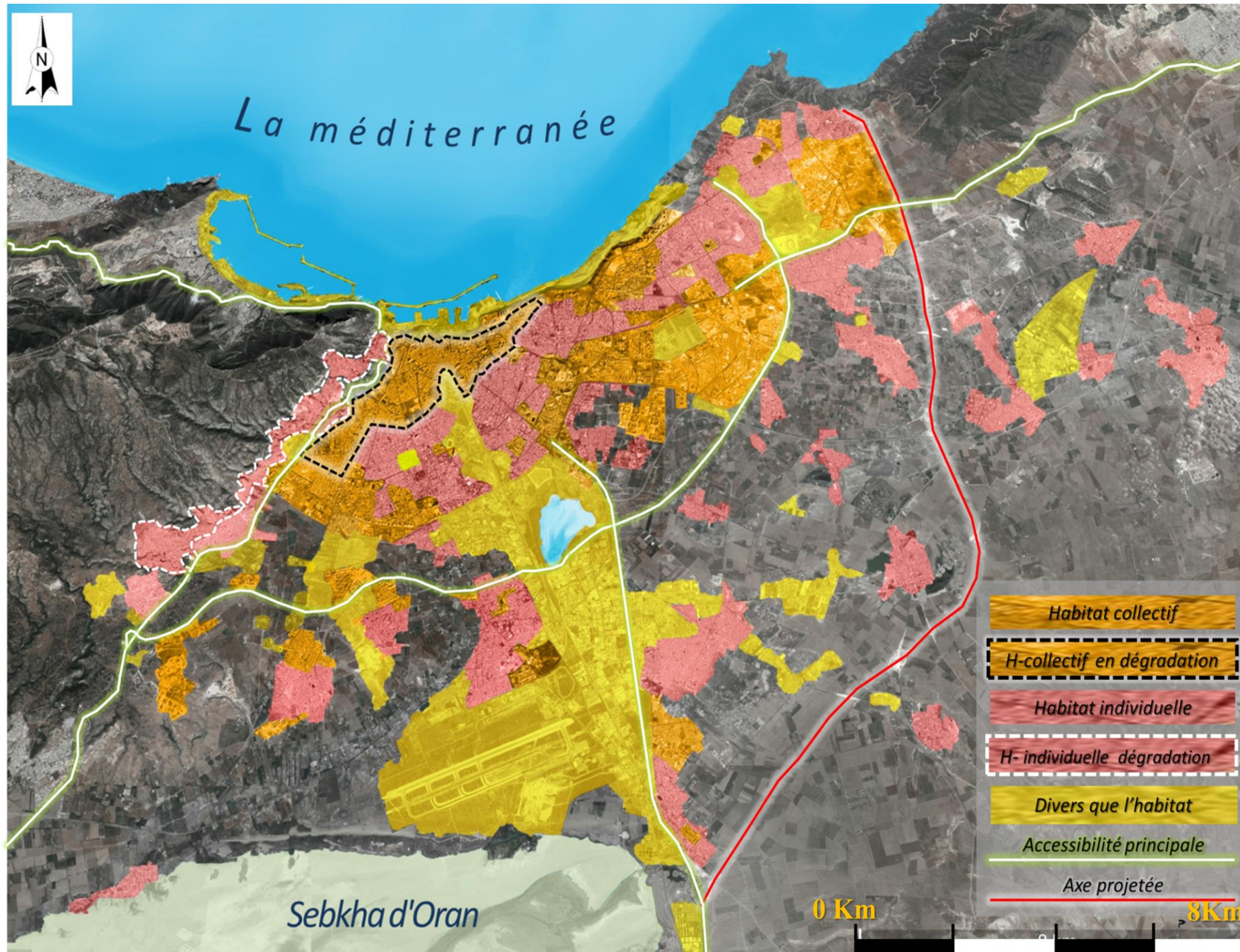


Planche 6 : Forme et Typologie urbain source: Auteur)

**Le centre historique de sidi el houari:** caractérisée avec l'habitat collective et individuelle avec des petites résidences « les houch الأحواش » ; des résidences sous la forme des immeubles de la période coloniale, généralement on peut observer une certaine balance entre les différentes formes d'habitat qui se trouve actuellement dans un état de dégradation très inquiétant ; d'un patrimoine architecturale en danger.

Rayonnement portuaire par le port de pêche et de trafic maritime des marchandises et des voyageurs

Vocation historique culturelle touristique

**Le centre colonial :**

-Caractérisé par la dominance de l'habitat collective sous la forme des résidences et rarement de l'habitat individuel

-La présence des équipements à l'échelle de la ville et de la région ouest

-Vocation administratif et commerciale

**Le côté Est de Bir El-Djir :**

-Caractérisée par la dominance de l'habitat collective de la période post coloniale des années 70 et 80, renforcé récemment avec le nouveau pôle de Bel-gaïde destinée à l'habitat collective avec la présence aussi des lotissements d'habitat individuelle

-Vocation balnéaire touristique et de formation pôle universitaire de Belgaid et de l'USTO

**Sur le côté sud et sud-ouest :** Es Sania ; El hassi ; Ain baida ; El karma ; sidi el Chami

-La dominance de l'habitat individuelle de l'auto-construction  
Dernièrement lancement des grands projets de l'habitat collective

-Vocation agricole pour sidi el Chami

-Vocation industrielle et portuaire pour Es senia

-Vocation agricole vers la disparition de El hassi ; Ain biada

-Vocation commerciale pour El hassi



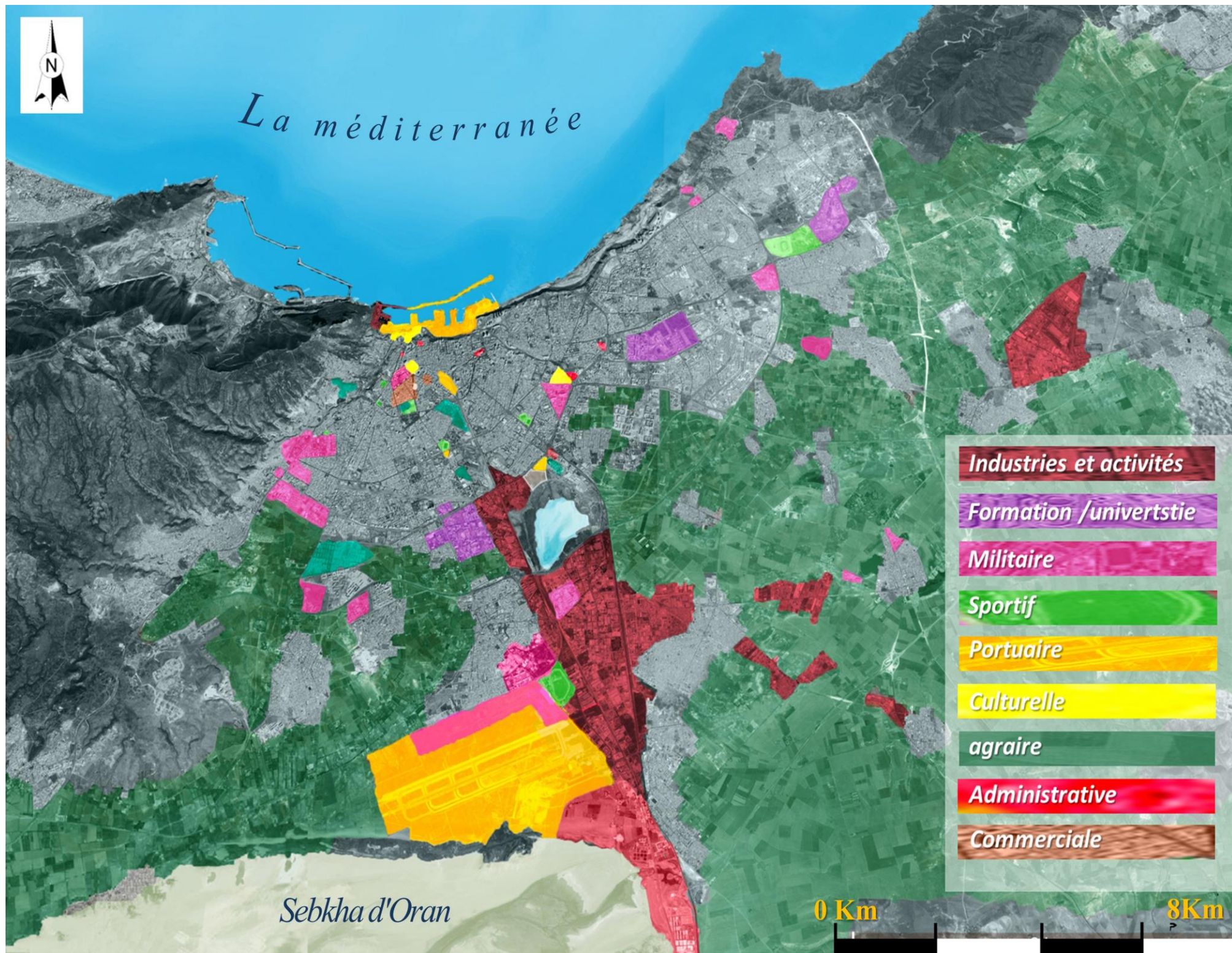


Planche 7 : Forme et Typologie urbain (source: Auteur)



e Système viaires:

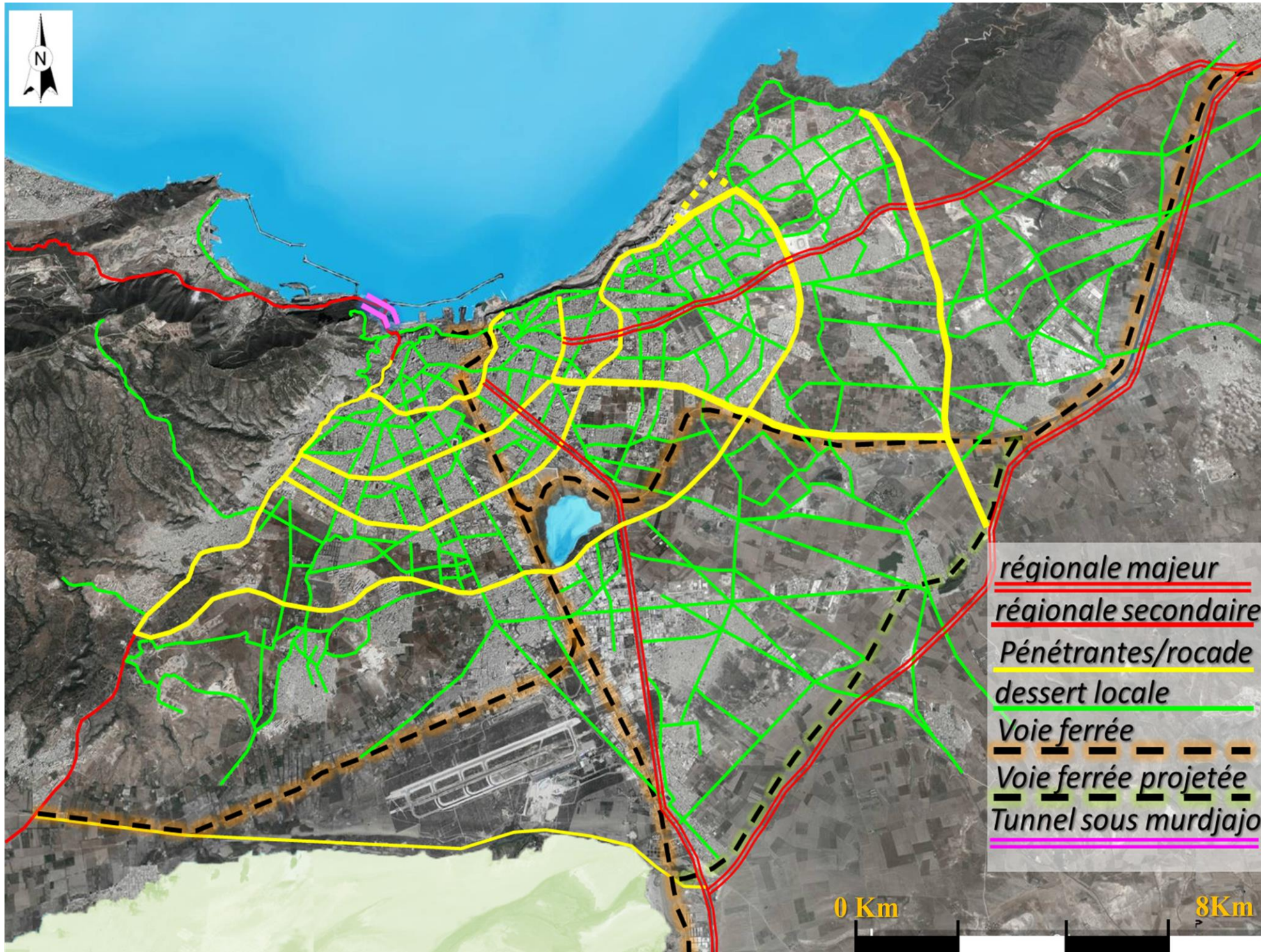


Planche 8 : Système viaires: urbain (source: Auteur)

Routes nationale :

-Sur le cotée sud :

- La Route Nationale N°04 qui faite la jonction Oran - Mascara
- La Route Nationale N°13 qui faite la jonction Oran – sidi bel abbesse
- La jonction d’Oran avec l’autoroute EST/ OUEST d’échelle national et internationale

Sur le cotée OUEST : Par la Route Nationale N°02de laissons régionale classé secondaire avec la wilaya d’Ain témouchent & la wilaya de Tlemcen

Sur le cotée EST : avec la wilaya de Mostaganem par la Route Nationale N°11

Chemines de wilaya :

- |                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| CW 44: Oran -Ain turc,    | CW75: Oran bir el djir |
| CW73 : Oran –Ain el baida | CW32: Oran – gdyel     |
| CW 35 Oran- sidi Chami    | CW 33 Oran – Es senia  |

Les rocades: qui formalisée le mode croissance de la ville avec quatre boulevards périphérique

Chemin de fer : fiat le relais sur l’axe Oran - Ain témouchent -Tlemcen & l’axe Oran –Arzew – Mostaganem et même Oran -Alger en plus Ilya le tramway sur une longueur de 18.5Km et qui participer au transporte intra urbain



f Transport urbain

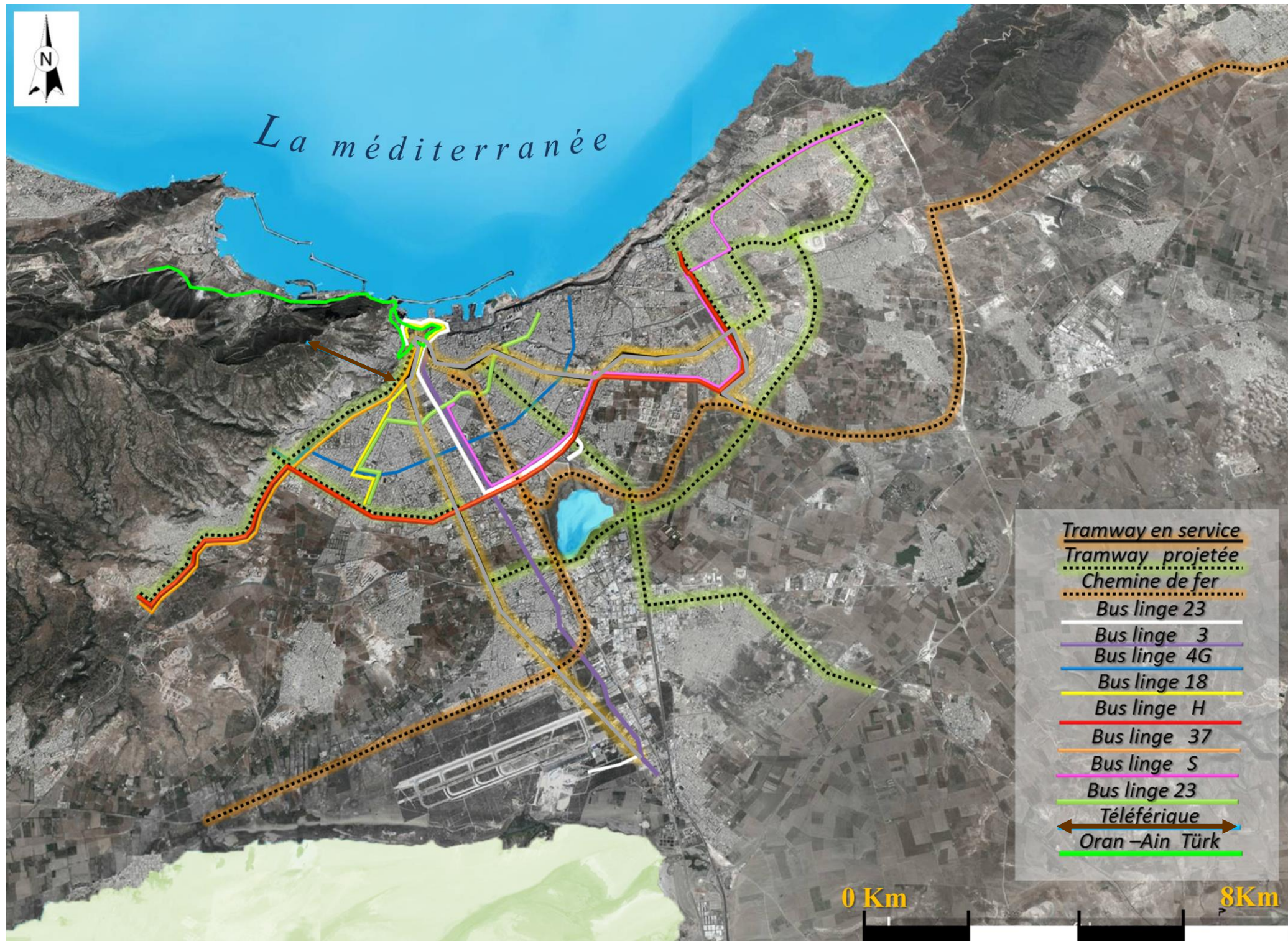


Planche 9 : Système viaires (source: Auteur)

**Transporte urbain :**

Le réseau de transport urbain de la ville D'Oran est trouvé sous la forme d'une Vaste maille ; entre le bus, tramway et navale.

**Suburbain navale :** Ain Türk-sidi el houari

**Autobus :**

- Linge 23 gare routier -sidi el houari
- Linge 18 haï yghmouracen –sidi el houari
- Ligne B les amandiers – sedikiai
- Linge H haï bel Arabie – haï akide Lotfi
- Ligne 37 haï bel Arabie – Oran
- Linge S medina djdida – kanstale
- Linge 103 gare routier –bir el jir
- Linge 4G haï yghmouracen – USTO
- Linge 03 Es senia –Oran
- Linge C akide lotfi – Oran

**Réseaux Tramway :** la liaison

- Oran centre -Es Senia
- Oran centre -USTO- haï sbahe



## Synthés

**Tableau 1 : Synthèse et orientation (source: Auteur)**

	<b>Observation</b>	<b>Orientation</b>
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Bon accessibilité :</li> <li>-Large Game des voies (route notionnel, rocares...)</li> <li>-Un aéroport international</li> <li>- L'un des grands ports de l'Algérie ; pour les voyageurs et pour les marchandises</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Développer la qualité des services par:</li> <li>-La réhabilitation de la gare maritime et ferroviaire</li> <li>-L'agrandissement du port</li> </ul>
Les centralités d'animation de la ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Centre historique: vocation commerciale, historico-culturelle et touristique balnéaire, patrimoine mal valorisé et non exploiter</li> <li>-Centralité de Bir El jir: vocation universitaire, d'affaire et balnéaire</li> <li>- Centralité de Sidi EL CHAHMI: vocation industrielle, agriculture en voies de disparition</li> <li>-Centralité de ES SENIA: vocation industrielle et d'activité et aéroportuaire, agriculture en voies de disparition</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Préserver et valorisée le patrimoine de centre historique et développer leur rayonnement historico culturelle</li> <li>-Développer la vocation d'affaire et balnéaire</li> <li>Préservée la vocation agricole et développer</li> <li>-Décentralisation de la zone industrielle et d'activité d'Es senia</li> </ul>
Forme & Typologie urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tissu urbain en croissance rapide avec une rupture urbaine</li> <li>-Diversité des équipements (à l'échelle notionnelle, régional, a l'échelle de la ville)</li> <li>-Centre ancien avec habitat coloniale en état de dégradation inquiétant, patrimoine en risque de dégradation</li> <li>-Planteurs avec habitats illicites</li> <li>-L'ancien centre ville avec des friches urbains non exploite des points noirs au sien du tissus urbain de la ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Limiter taux les élève de l'étalement urbain</li> <li>-Entamer des travaux de réhabilitation de rénovation reconstruction et remodelage urbaine</li> <li>-Améliorée les conditions de vie pour les planteurs</li> <li>-Récupération des déférentes friches urbaines</li> </ul>
Transport urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un large réseau de transport urbain en commune</li> <li>-Légers divers réseaux du bus</li> <li>-Métros projets par le SNAT</li> <li>-Lingue du tramway</li> <li>-Lingue téléphérique en cour de la réparation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Réalisation de métro</li> <li>-L'extension des lignes de tramway</li> <li>-Développer la ligne maritime entre Oran et Ain Türk</li> </ul>

## 2.2.3 Analyse du paysage naturelle et Enviremontale

### a Topographie

La disposition des massifs littoraux explique la topographie en crémaillère constitué d'une série de baie plus au moins large, aires d'effondrement (baie d'Oran et de Mers El Kebir ), de subsidence (baie d'Arzew). Elles se présentent comme des anticlinaux faillés. Le Djebel Murdjadjo est le relief le plus caractéristique de la topographie du site : un horst au substrat de schistes et calcaires du Jurassique et du Crétacé résulte du plissement pré-Miocène.

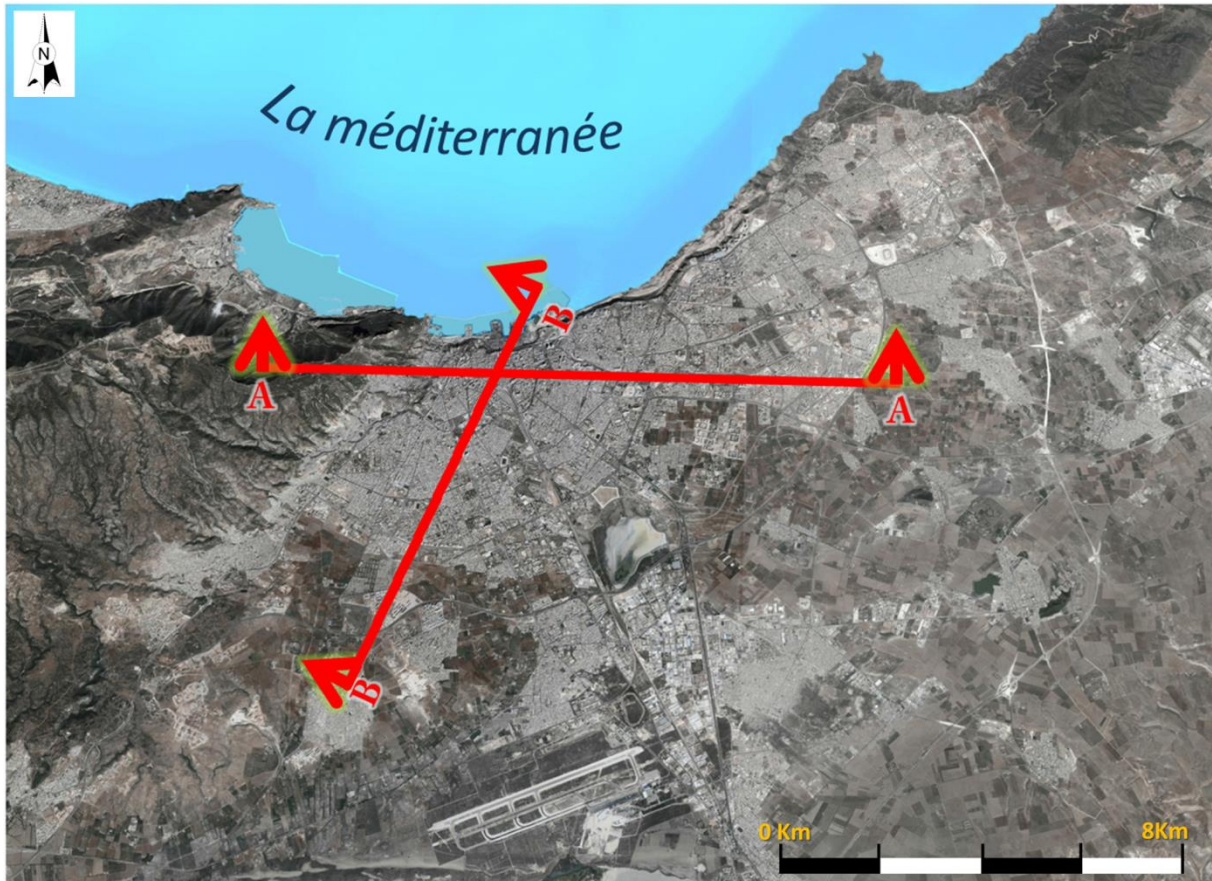


Figure 17 : Topographie (source: Auteur)



Figure 18 : coupe AA (source: Auteur)



Figure 19 : coupe BB (source: Auteur)

## b Sismicité

La ville d'Oran est située dans une région de forte sismicité classée selon le RPA zone II a

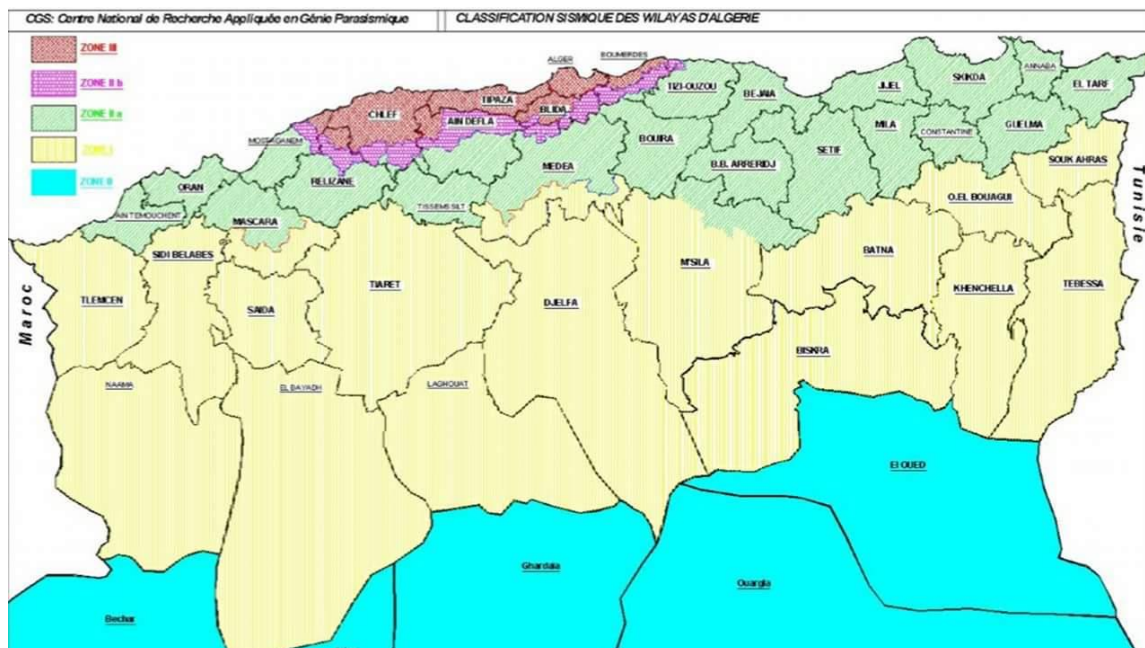


Figure 20 : Sismicité (source: RPA)

## c Climatologie

Oran bénéficie d'un **climat méditerranéen** classique marqué par une sécheresse estivale, des hivers doux.

- une saison entièrement sèche et chaude avec des sur échauffements estivaux.- une saison fraîche et pluvieuse, qui concentre les 3/4 des précipitations.

Plus que l'insuffisance des précipitations c'est leurs variabilités saisonnières et annuelles qui sont les plus marquées.

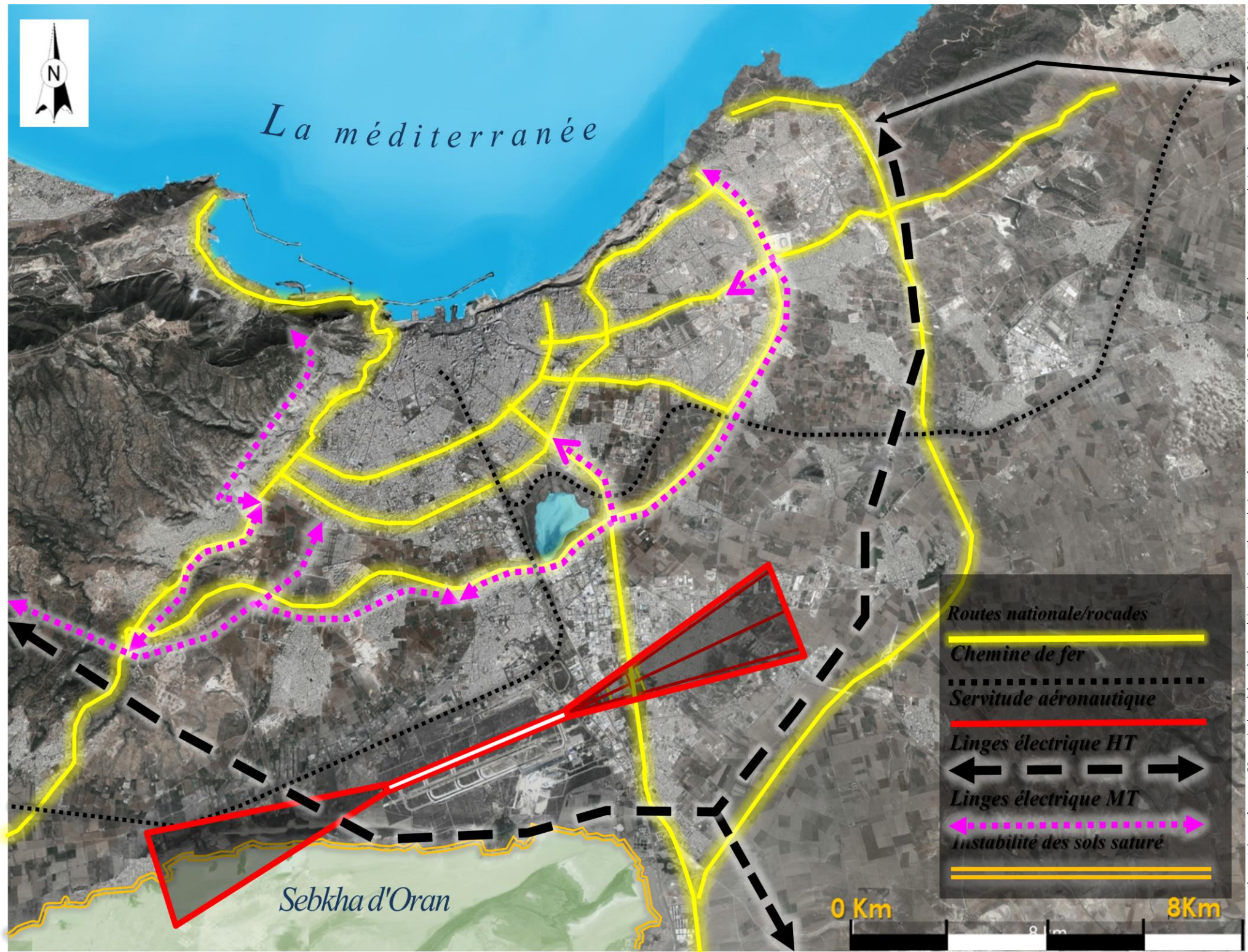
Ce climat par bien des égards, chaleur, luminosité, peu pluvieux, a favorisé un développement urbain et est considéré comme potentiel touristique. Cette image est vraie, même si elle est imparfaite. Ses caractères capricieux, irréguliers, en font souvent une contrainte surmontable dans le cadre d'une planification et d'une stratégie de développement. La littérature, ancienne ou récente, est abondante sur tous ces aspects de mesures, de statistiques, de cartographie...

**Tableau 2 : Données climatiques a Oran (source: <https://fr.climate-data.org> )**

Mois	jan.	fév.	Mars	avril	mai	juin	jui.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	Année
Température minimale moyenne (°C)	5	7	8	10	13	17	19	20	17	13	9	7	12
Température moyenne	10	12	13	15	18	21	24	25	23	18	15	12	17
Mois	jan.	fév.	Mars	avril	mai	juin	jui.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	Année
(°C)													
Température maximale moyenne (°C)	15	16	18	20	22	26	29	30	28	23	20	16	22
Précipitations (mm)	60	50	50	30	20	0	0	0	10	30	60	70	420



**d Les contraintes & limites naturelles**



La ville d'Oran comme toute une grande agglomération urbaine est caractérisée par une multitude des servitudes liée aux

-Routes nationales de RN02.RN04.RN11.RN13

Et les quatre rocares périphériques

-La deuxième types de c'est les servitudes aéronautiques liée à l'aéroport de Es Senia sur le côté Nord EST & Sud-ouest de l'aéroport qui limitée les gabarits des bâtis a voisinent des bâtis

-Le troisième type des servitudes est lié aux lignes électriques de haut de 200Kv qui trouvent aux extrémités OUEST SUD EST de la ville, est aussi celles lié aux lignes de moyennes tensions 30Kv qui trouvent en partie apparent a cotée de la quatrième rocade boulevards et sur le mont de Mardjajo et une autres parties encastrée souterraines

-Quatrième types est celles liée au chemin de fer qui pénètre dans la ville jusqu'à le centre-ville

Planche 10 : Les contraintes & limites naturelles (source: Auteur)





**Figure 21 : Les contraintes & limites naturelles (source: Auteur)**

## 2.2.4 Analyse socio économique

### a Lecture sociale

Selon les Statistiques de La population de la wilaya d'Oran de l'ONS (en 2008) :  
L'agglomération (9 communes) est passée de 574.000 en 1977 à 1.085.000 à 2008, soit une croissance annuelle moyenne de 2,07%.

L'accroissement global est de 511.000 dont

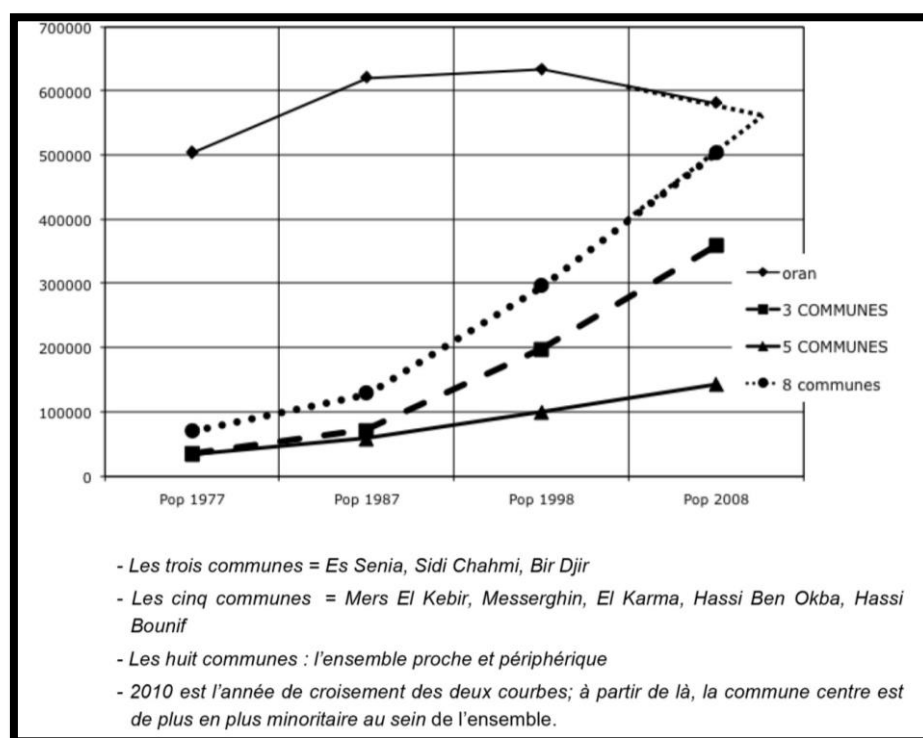
- 77.000 pour la commune D'Oran

433.000 pour les huit communes environnantes

**Tableau 3 : la population en 2008 et le taux de croissance entre 1998 et 2008**

Source : (SDAAM 2010)

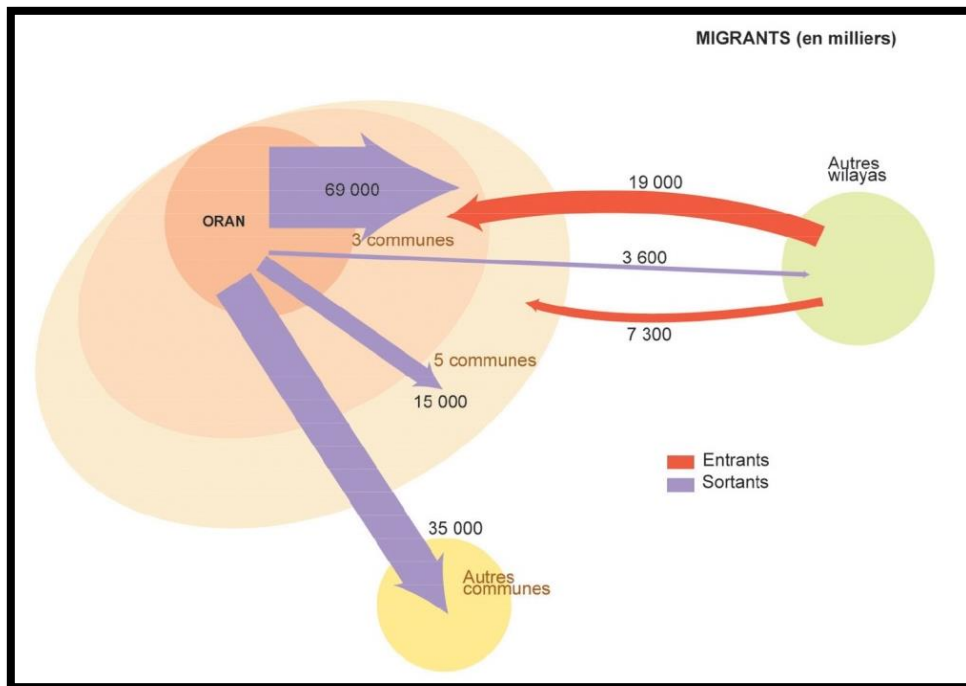
	Population en 2008	Taux de croissance 1987-2008
Oran	581498	-0.3
Bir el djir	157688	10.2
Sidi el Chami	104459	0.9
Essenia	97773	5.2
Hassi Bounif	63 452	5.7
Misserghin	26 261	4.7
El Karma	23 379	4.3
Hassi Ben Okba	13 147	3.8
Mers El Kebir	17 346	2,0



**Figure 22: l'évolution de la population de l'agglomération Oranaise**

Source : (SDAAM 2010)





**Figure 23 : les flux d'immigrations de la population al' intra oranais avec les autres wilayas, Source : (SDAAM 2010)**

#### **b Analyse économique :**

Selon le PDAU la ville d'Oran est caractérisée par quatre centralités majeure : Oran ; Bir el djir ; Es Senia ; Sidi el Chami, chaque centralité est caractérisée par une dynamique économique particulier (vocation)

##### *2.2.4.b.1.1 L'entité d'Oran centre : vocation de secteur tertiaire*

**1<sup>er</sup>** activités dominantes est portuaire avec le trafic maritime des conteneurs avec une croissance de 10% par an. , et avec le commencement d'exportation, il faudrait tabler sur une croissance globale du trafic de l'ordre de 15%.

**2<sup>ème</sup>** activités est liée au commerce avec un pôle commercial important de (médiina el Jadida ; plateaux ; les castors)

**3<sup>ème</sup>** activités économique touristique liée à la vocation historico-culturelle, par des établissements culturelle talque ; musée ; opéra ; les hôtels ; etc.,

##### *2.2.4.b.1.2 L'entité de Bir el djir : vocation balnéaire et de tertiaire*

**1<sup>er</sup>** L'activité qui domine c'est une activité touristique et de loisirs ; avec la construction des hôtels et des parcs urbaines

**2<sup>ème</sup>** selon le PDAU et dans le cadre de SDAAM-2010 cette partie de la ville est destinée comme un centre d'affaire « projet de el Bahia centre » en cours de réalisation

### 2.2.4.b.1.3 L'entité d'Es Senia : vocation industrielles et aéroportuaire

1<sup>er</sup> activité est de l'industrielle avec des zones d'activités divers talque de el karma ; Es Senia etc.

2<sup>ème</sup> activité est de l'agriculture mais cette activité est en risque de dégradation grâce au fort étalement urbain qui consomme énormément des terres agricoles

3<sup>ème</sup> activité est l'aéroportuaire « l'aéroport Ahmed ben Bella »

### 2.2.4.b.1.4 L'entité de Sidi el Chami: une vocation agricole et industrielle

1<sup>er</sup> activité dominante est de l'agriculture avec des surfaces agraires importantes 5510ha

2<sup>ème</sup> activité est industrielle avec la zone d'activité «hassi bounife » de 303ha

Donc comme conclusion on peut dire que l'économie de l'agglomération d'Oran est dominée par le tertiaire « service et commerce » surtout dans la ville centre ; avec la domina de l'industrie et l'agriculture dans les périphéries

## Tableau 4 : Les activités commerciales dans la périphérie oranaise Source : (Enquêtes de terrain ,2001(BENDJELID, MESSAHEL..))

Tableau 15 : Les activités commerciales dans la périphérie oranaise (Répartition selon la nature des activités et par agglomération en 2001)

Catégories commerciales	Oran		Bir el Djir		Aln-el-Beida		Canastel		Khemisti		Sidi el Bachir		Nedjma		Es Sénia		Cheikh Bouamama	
	Nbre	part	Nbre	part	Nbre	part	Nbre	Part	Nbre	part	Nbre	part	Nbre	part	Nbre	part	Nbre	part
Alimentation	3 649	25.5	28	27	126	46.3	12	26	61	34	135	37	122	46	136	29	111	54
Equipement individuel	2 019	14.1	02	1,8	00	00	00	00	07	3,7	16	4,4	05	1,9	22	4,7	03	1,5
Equipements	1 733	12.1	13	12,4	33	12.1	07	14,7	22	12	27	7,6	31	11,7	44	9,4	07	3,4
Loisirs et culture	1 223	8.5	06	5,7	14	5.1	02	4,2	06	3,2	24	6,7	08	03	25	5,3	03	1,5
Services	3 119	21.8	28	26.5	63	23.1	20	42.4	51	28	122	33.9	82	30.8	194	41.5	65	31.7
Artisanat	1 296	09	20	19	26	9.6	06	12,7	35	19,1	30	8,4	13	4,9	25	5,3	16	7,8
Services à caractère commercial	1 029	7.2	08	7,6	10	3.7	00	00	00	00	07	1,9	04	1,5	18	3,8	00	00
Grandes surfaces et magasins à rayons multiples	64	0.4	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	04	01	00	00
Ensemble	14132	100	105	100	272	100	47	100	182	100	361	100	265	100	468	100	205	100

Source : Enquêtes de terrain, 2001 (Bendjelid, Hadeid, Messahel, Trache).

## **Problématique générale**

On peut tirer comme problématiques générales pour la ville d'Oran :

- Oran métropole attractive mais n'a pas compétitive
- problème de logement
- le fort étalement urbain non maîtrisée et l'urbanisme de l'urgence
- la mauvaise connexion entre l'ancien noyau et les nouvelles parties de la ville
- le dépeuplement de la population de l'ancien centre par les opérations de relogement
- l'ancienne partie de la ville possède un riche patrimoine de multi dimension mal exploiter et grande partie non valorisée
- la ville d'Oran dans ses origines et attachée à la méditerranée la ville actuelle ne travaille pas sur cet atout historique
- « comment Oran donc peut devenir une ville méditerranéenne compétitive tout en appuyant sur la potentialité historique et actuelle ? »

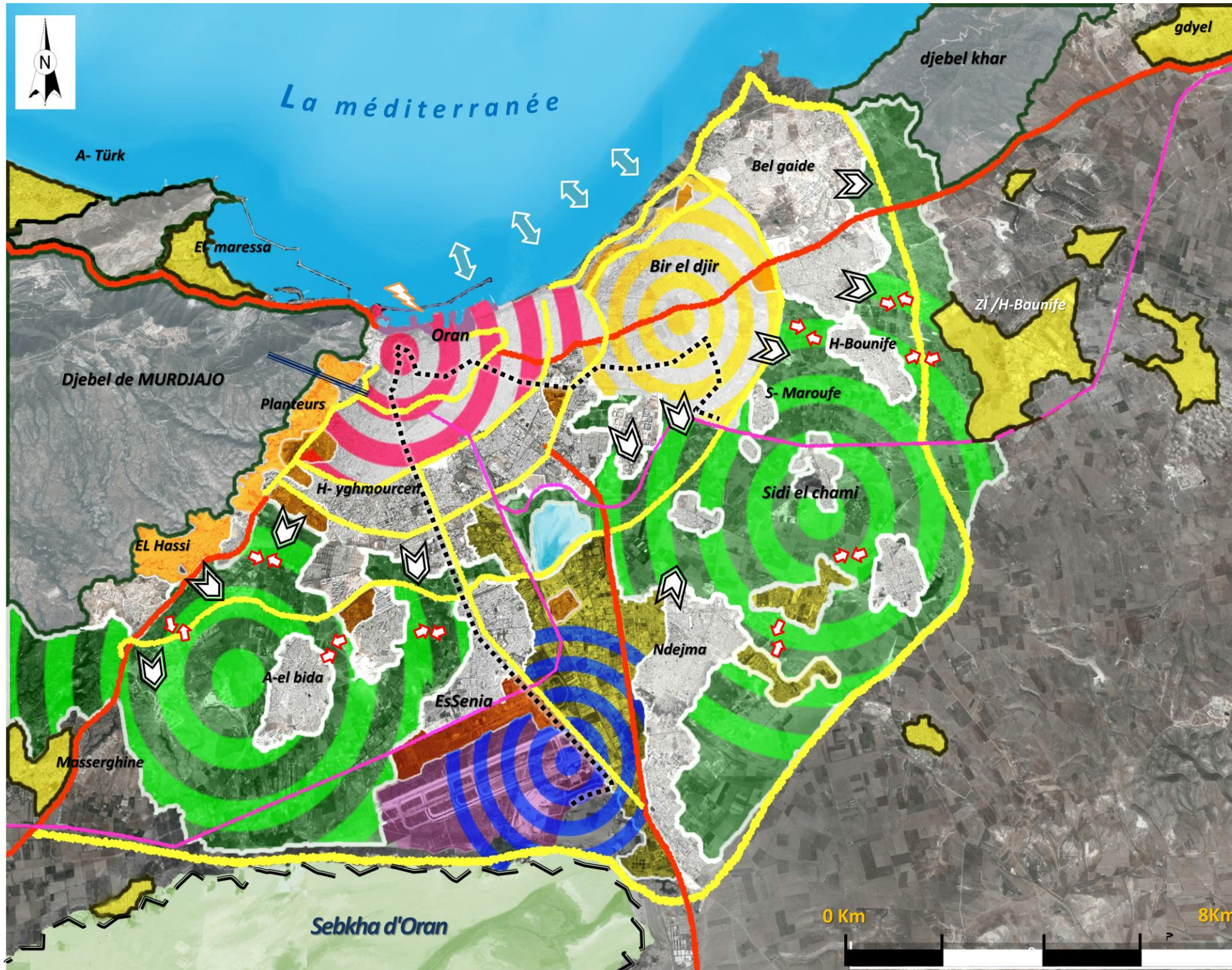
## **Hypothèse générale :**

- Continuer la façade maritime de la ville par la réhabilitation de la partie ouest .
- la reconstitution de la relation ville- mer, cette action est accomplie par la reconquête de l'ancien noyau de Sidi el Houari par l'exploitation de ces atouts et ces potentialités.

Dans un système composé de quatre entités : Sidi el Houari ; la mer ; Santa Cruz et la ville



# Synthèse



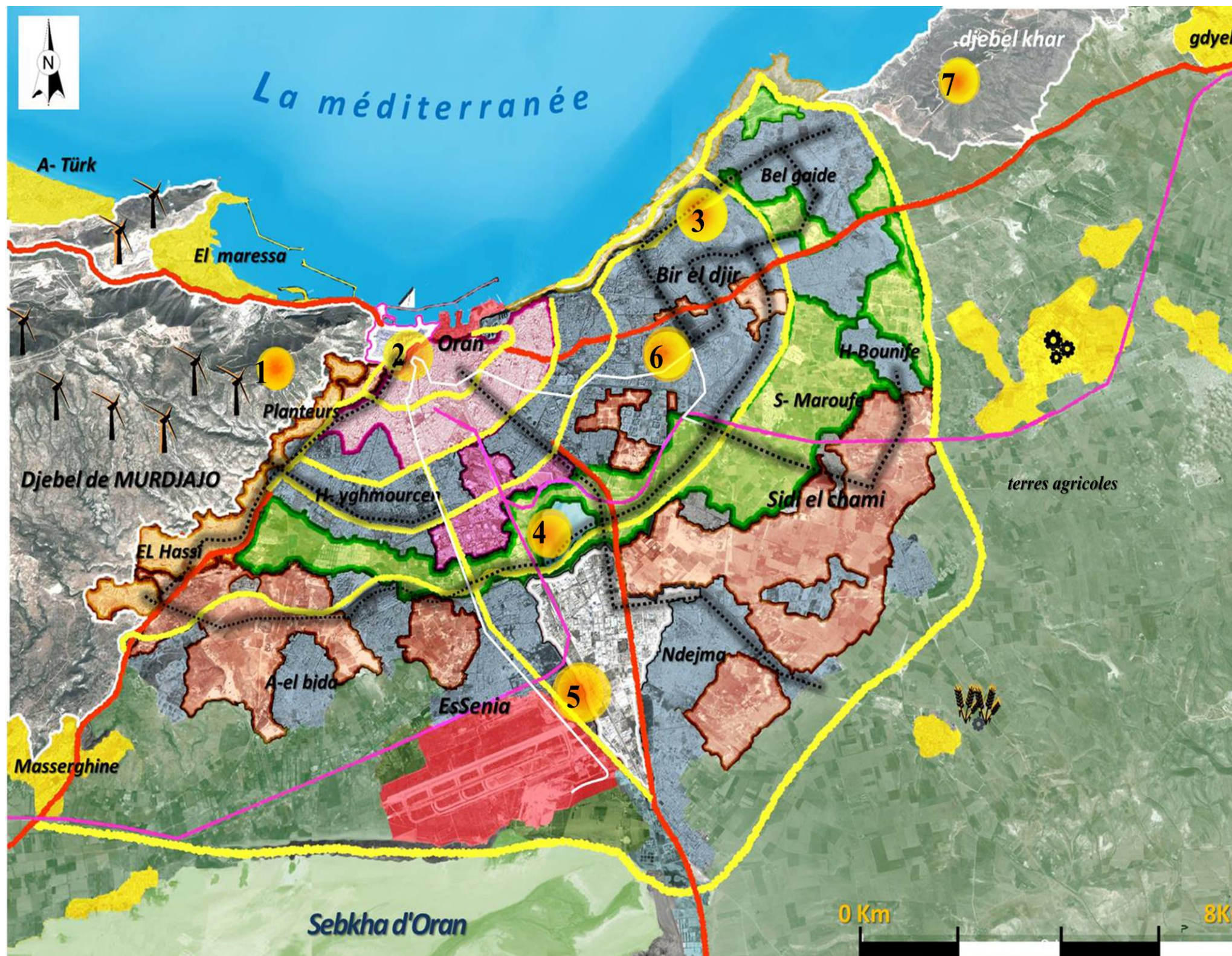
	Centre historique marginalisée
	Centralité d'affaire / formation
	Vocation agricole en de disparition
	Vocation aéroportuaire industrielle
	Massif montagneuse
	Quartiers illicites
	Agglomérations a voisinent
	Des Équipements militaires
	Zones d'activités /industrie
	Étalement urbain rapide
	conurbation urbain
	Ville attachée a la mer
	rupteur N-historique/ mer
	route nationale
	Chemin de fer
	Rocades
	Ligne tramway
	Ligne téléphérique
	Soles saturée d'eau

**LEGENDE**

Planche 11 : Synthèse (source: Auteur)



## Les Orientations



**aire urbain**

- Agglomération a voisinent
- Aire urbain actuel
- Réhabilitation / restructuration / rénovation
- Réhabilitation de sidi el houari
- Activité /industrie a délocalisée
- Remodelage urbain
- Couronne vert a préservée
- Extension urbain
- Réhabilitation urbain

**centralités / attractivité**

- 01 centralités touristique
- 02 vocation historico culturelle
- 03 centralités d'affaire a développer
- 04 parc urbain
- 05 centralités aéroportuaire
- 06 vocation universitaire
- 07 tourisme de montagne
- pôle industrielle a développer
- exploitation des énergies des vents
- pôle agro-industrie

**les axes de de communication**

- route nationale
- Chemin de fer
- Ligne tramway projetée
- Ligne tramway existant
- Rocades
- Ligne téléphérique
- Soles saturée d'eau

**LEGENDE**

Planche 12 : les Orientations (source: Auteur)



**Tableau 5 : Synthèse et orientation (source: Auteur)**

	<b>Observation</b>	<b>Orientation</b>
Les contraintes et les limites naturelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La courront vert a resèque disparaître grâce ou forte étalement</li> <li>-Les massifs montagneux de djebel maurdjajou (Malgré leur potentialité touristique et énergétique non exploiter, et même au djebel khar )</li> <li>-Terres fertiles sont consomme par l'étalement urbain incontrôlable cotée Sud ; Sud -ouest et Est</li> <li>-Sebkha d'Oran come limite au sud de la ville non exploité</li> <li>-Petit lac une potentialité naturelle touristique non exploiter</li> <li>- La front maritime ; caractérise par des falaises non exploiter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Développer un parc urbain Petit lac</li> <li>-A La front maritime développer une corniche au borde de la mer</li> <li>-Intégrée la sebkha comme système écologique a valorisée</li> <li>-Préservée les limites de domaines agricoles</li> </ul>
L'économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Commerce avec un rôle primordial, grâce au port avec des pôles célabre (médjina el Jadida, castor ...)</li> <li>-La zone industrielle hassi bounif</li> <li>-Délocaliser la zone Es Senia (pole industrielle)</li> <li>- Secteur de l'agriculture important a risque de disparition</li> <li>-Tourisme une potentialité mal exploiter, de (Sidi el Houari djebel maurdjdjou, la mer, montagne khar,etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Développer un pole commerce Esesnia au place de la zone d'activité</li> <li>-Réalisation d'une unité d'exploitation sel de sebkha</li> <li>-Délocaliser le pole industrielle Es Senia</li> <li>-Développer un pole d'agro-industrie a karma</li> <li>-Tourisme : développer le rayement touristique et cultural de la ville par exemple montagne ( khar, Murjdjou ) pour une tourisme de montagne</li> </ul>

**3** Chapitre III:  
Etude du site et projet urbain

## **Introduction**

Dans cette phase de notre projet de fin d'étude nous avons essayé de distinguer entre la démarche d'analyse et la démarche de projet

On va commencer dans ce chapitre par la justification de choix de la zone d'étude, dans laquelle on va faire une étude de site, à travers une analyse typo-morphologique, afin d'arriver à la problématique spécifique de cette zone, proposer convenablement les hypothèses spécifiques et les matérialiser sous forme de deux scénarios d'aménagement.

Une analyse référentielle thématique, nous a permis d'avoir une idée sur la urbaine, alors que la définition de programme urbain a été faite selon les besoins, selon les critères pour une ville compétitive et les stratégies d'aménagement qu'on a développé, tout en ressortant la capacité d'accueil.

Le plan d'aménagement global de la zone d'étude et donc dicté à la fois par le programme urbain et par les stratégies d'aménagement, et finalement on va présenter une fiche technique comprenant les détails de l'aménagement urbain.



### 3.1 Choix de la délimitation de site d'étude

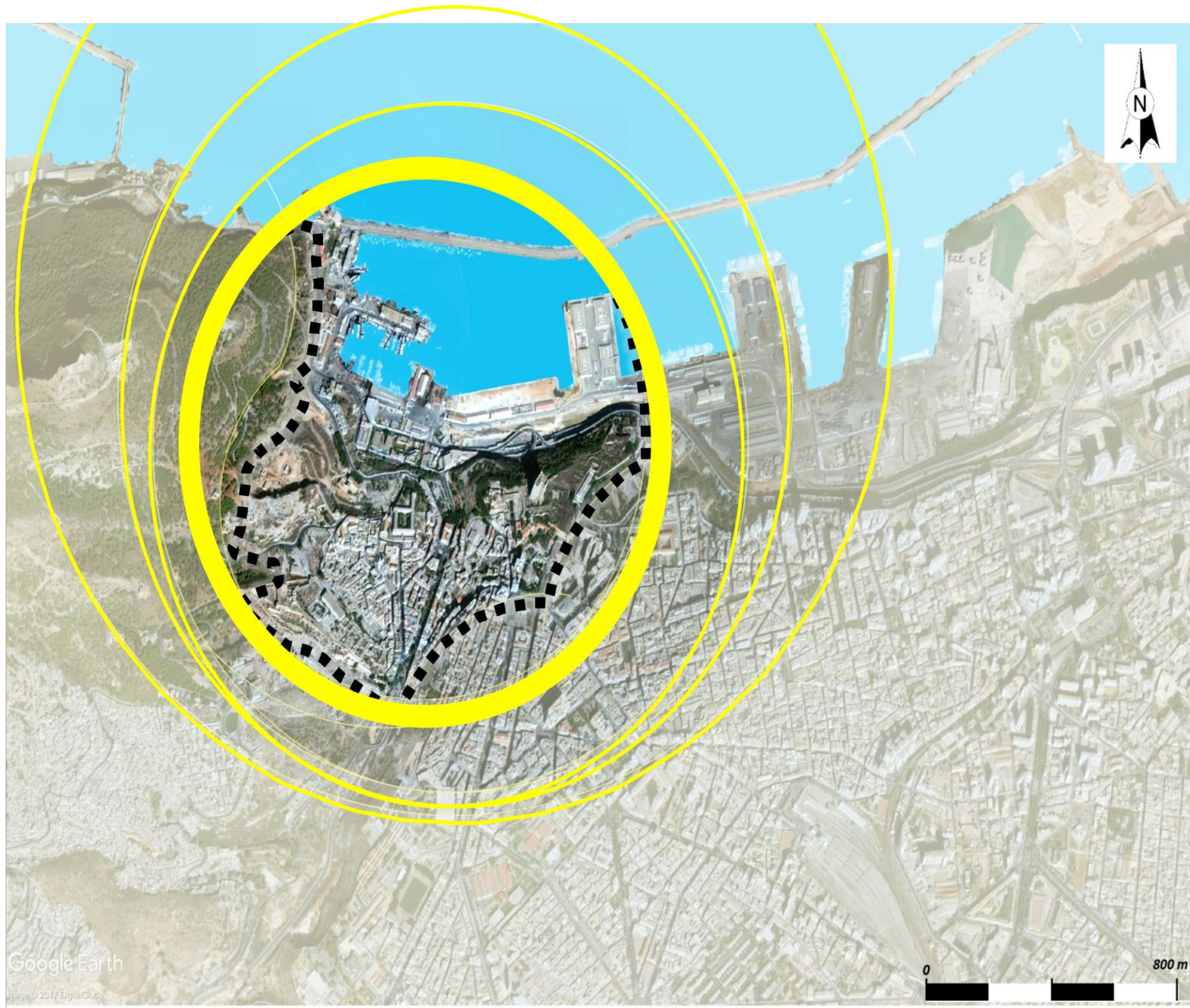


Planche 13 : Choix de la délimitation de site (source: Auteur)



**Justification de choix de la délimitation de site d'étude :** Notre site d'étude c'est le centre historique de la ville d'Oran (sidi el Houari ) d'une superficie totale de 116,40 Ha , située au nord Ouest de la ville d'Oran il est limite au nord par le vieux port, a l'Ouest par la montagne du Murdjadjo , et l'Est par le château Neuf et le mur de la deuxième enceinte Espagnoles, Au sud par le même mur qui rejoint le fort de saint Philippe, après avoir été relié dans son tracé par le fort de saint André.

Se choix du site est justifie par rapport l'histoire d'Oran : Cela signifie que l'histoire de sidi el Houari ou le centre historique est la même histoire de la ville d'Oran, c'est-à-dire que il y a une forte relation Entre le centre historique et le port de veille port cette articulations elle a existe , c' est que se centre Comme ils étaient un point stratégique, même elle fait le changement commercial entre le nord Afrique et d' où a l'Europe.

Concerne la promenade l'étang créé en 1836 par le général français qu'il s'appelle l'étang puis elle a convertie en jardin botanique, Est un balcon sur mer destine pour les générations oranaises.

Qu'elle que indice m'entre l'existence des jardins andalouse même lieu avec l'arriver des espagnole a Oran au 16eme siècle.

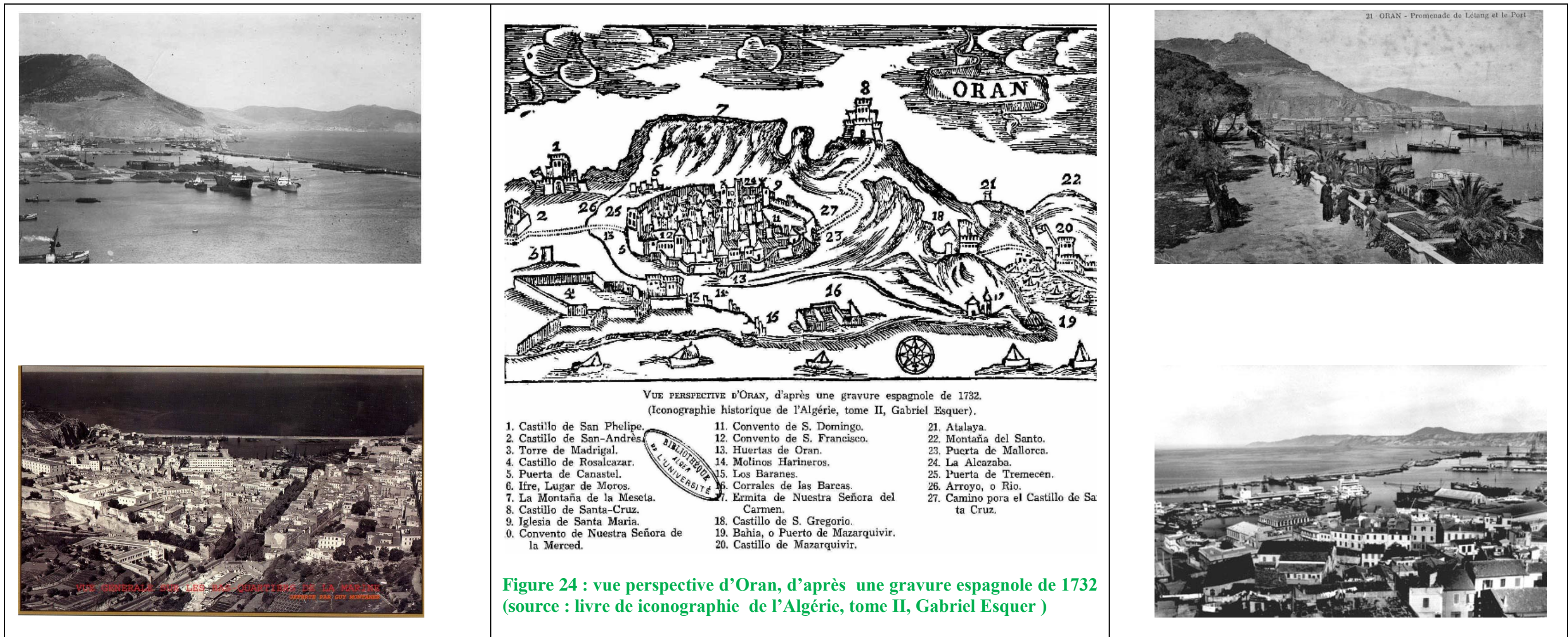
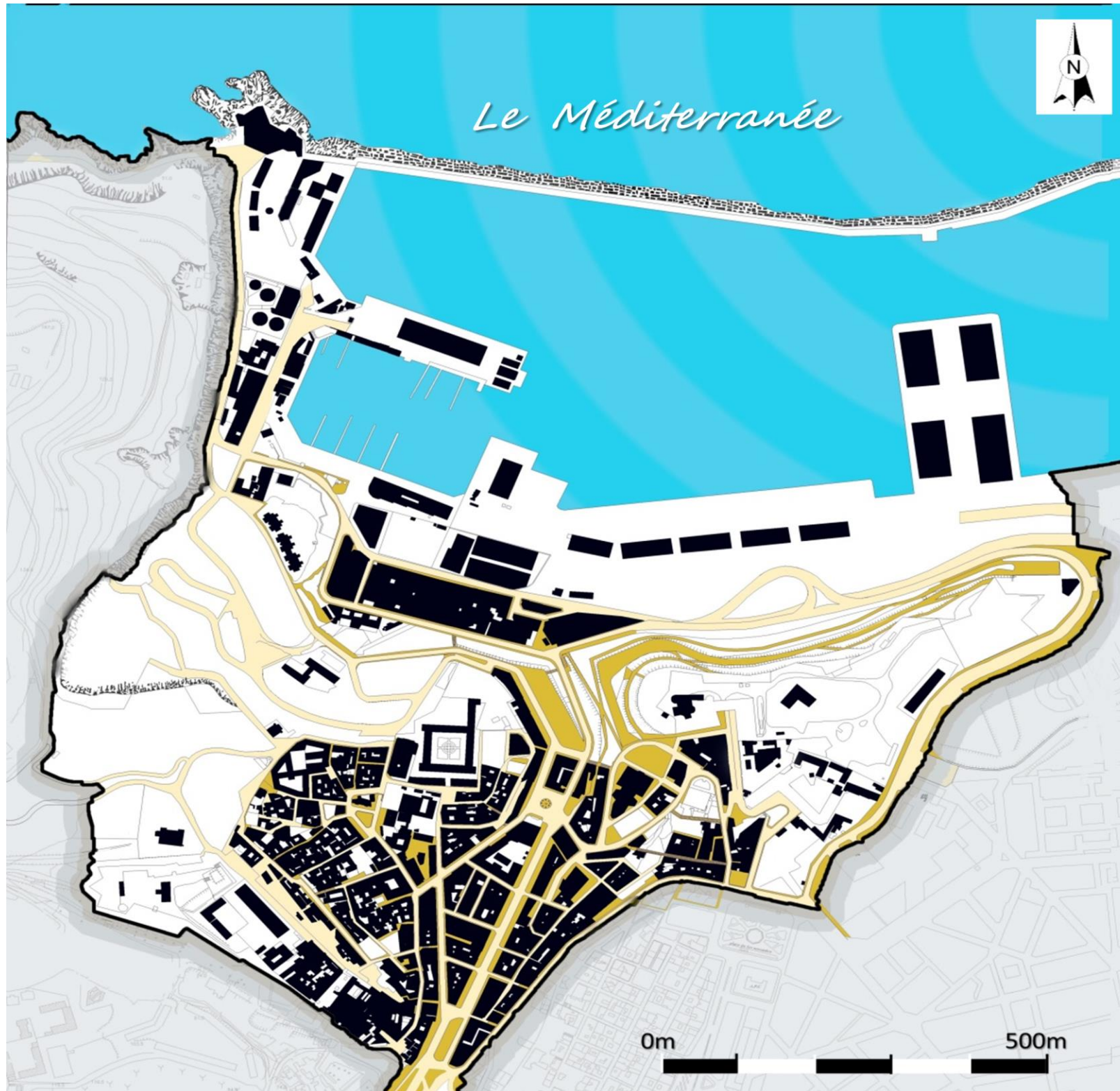


Planche 14 : Justification de choix de la zone d'étude (source: Auteur)



### 3.2 Analyse typo- morphologique

#### a Plein et vide



Le fragment d'étude a d'une superficie totale de 116,40 Ha  
Ce périmètre est caractérisé par un pourcentage important du 40 % de fragment est non bâti, et 60 % de fragment est bâti, Généralement :

- CES entre 1 & 0,1
- COS entre 3 et 4

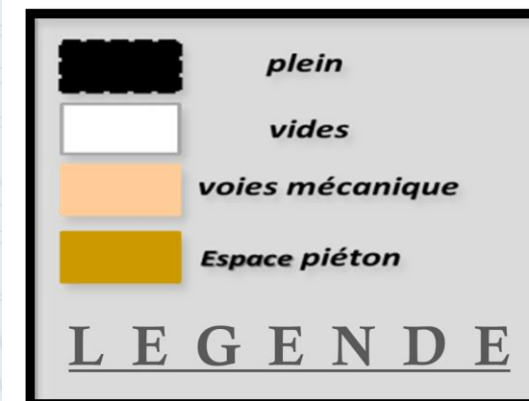


Planche 15 : Plein et vide (source: Auteur)



b Forme urbaine

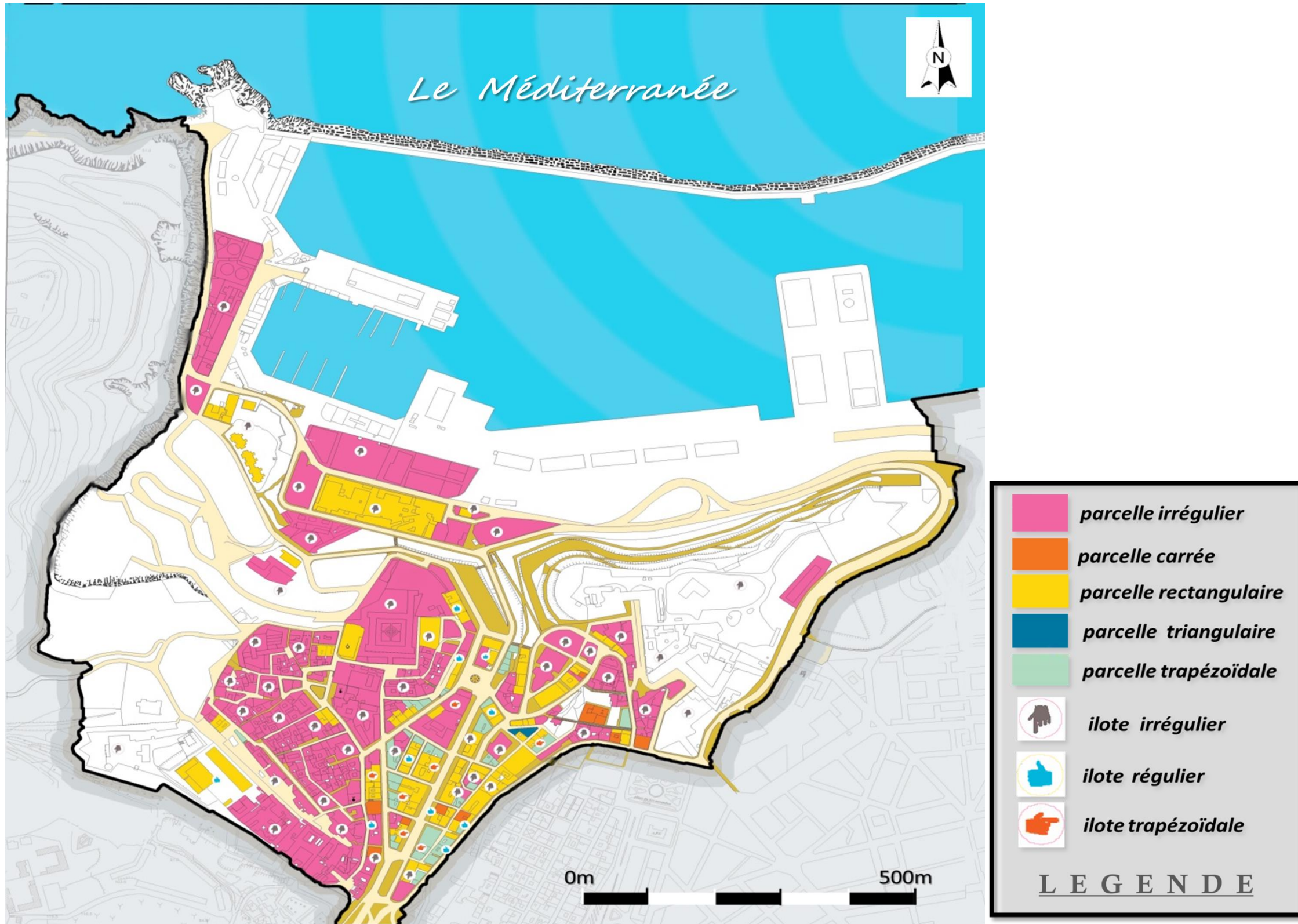


Planche 16 : Forme urbaine (source: Auteur)

### La Structure urbaine globale :

Le caractère organique et irrégulier de la structure morphologique de ce quartier est divertissement représentée, ce qui met en évidence des entités homogènes avec des variations au sein même de ses sous quartiers.

De manière générale deux types de tissus constituent l'essentiel de ce quartier :

- un tissu issue d'une logique urbaine additive (exemple ; le sous quartier 'la Calère'),
- et un autre majoritaire respectant une logique urbaine d'alignement (exemple ; le sous quartier 'Stalingrad').

Cette différence est due principalement à des considérations de temporalité historiques. Cependant une densité assez importante est présente dans tout le quartier, mis à part au sein des entités présentant une forte déclivité topographique, ou un taux de vétusté très élevé (exemple ; la 'Casbah' ou une partie de la 'Calère')

### La Structure des îlots:

Selon la logique structurelle décrite ci dessus, deux familles typologiques d'îlots sont mises à jour au quartier de Sidi El Houari. Les premières sont irrégulières et diversement dimensionnées, les autres sont géométriquement plus régulières (quadrilatères, parfois triangulaires, ...), leur dimension est variable selon les sous entités spatiales et les fonctions. Par exemple des îlots très grands pour le sous quartier de 'la pêcherie' avec des équipements portuaires, et des îlots moyens pour le sous quartier de 'Stalingrad', a caractère résidentiel ou équipements de services.

### La Structure parcellaire:

Le quartier Sidi El Houari est caractérisé par trois types de parcelles

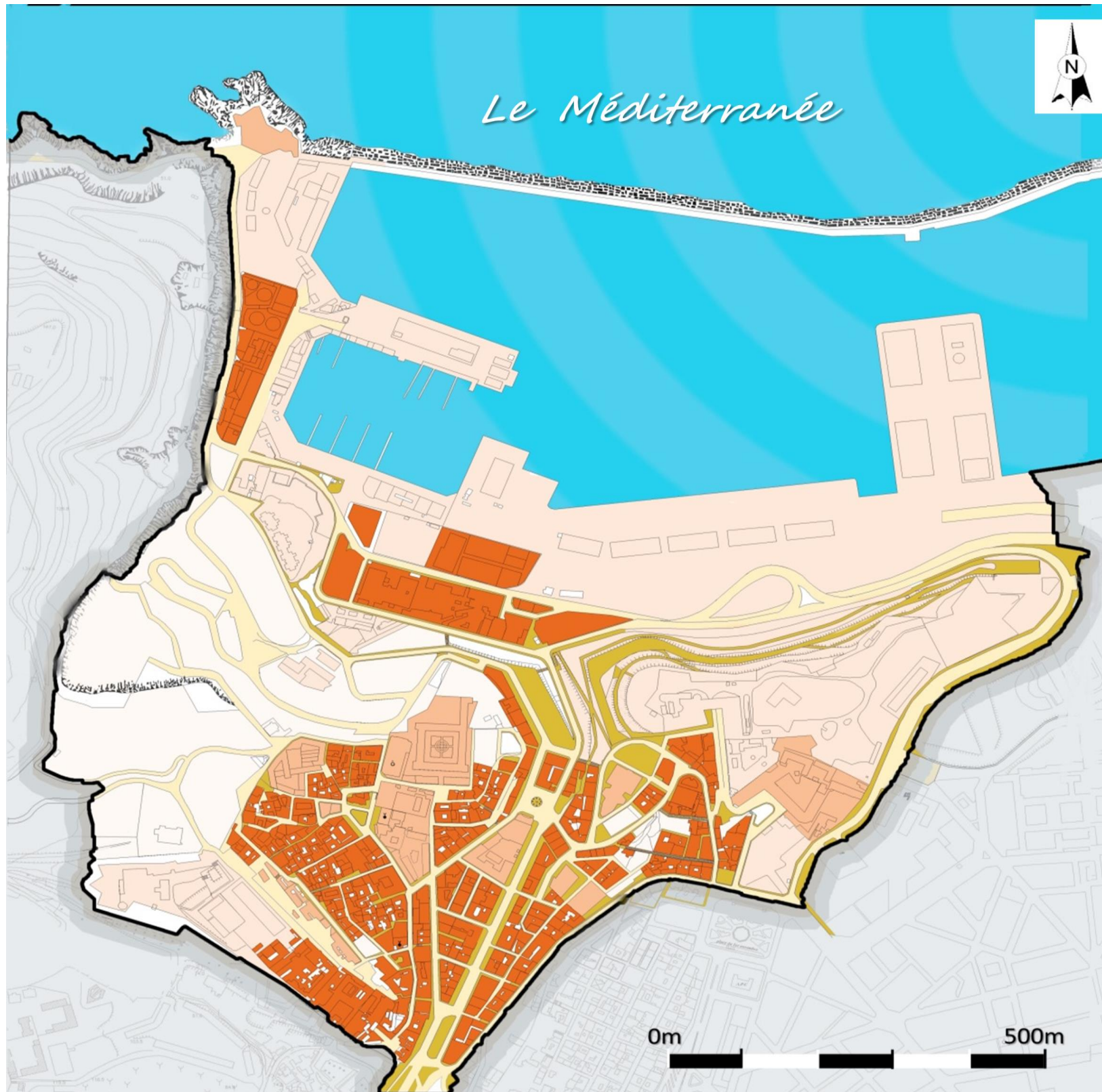
- la parcelle résidentielle collective de géométrie régulière (quadrilatère en général), de dimension moyenne, alignée sur le plan topologique (exemple; Bd Stalingrad).

- la parcelle résidentielle individuelle petit collectif de géométrie régulière (quadrilatère en général), de petite dimension, alignée sur le plan topologique (exemple ; sous quartier de la 'Blanca').

- la parcelle équipement monument (éléments morphologiquement exceptionnels) de géométrie irrégulière, relativement de dimension importante (Baudens, la mosquée du Pacha, ...). Ils sont parfois alignés (Bd Stalingrad), et d'autres fois légèrement mis en retrait ou en avant (église 'St Louis') pour des raisons de valorisation monumentale.



c La densité urbaine



- Une forte concentration des bâtis dans le sous quartier de sidi el houari (au sud de centre du fragment en allons vers l'EST).
- Existence d'un important jardin qui occupe une grande surface du Fragment (Nord Est) et d'autres espaces verts ainsi la présence d'espaces libres dus à L'effondrement des bâtiments.
- Un grand espace vide dans le sous quartier de la Calère suite a des travaux de démolition des habitations qui étaient dans un état dégradé dans les années 1980 (sans aucune intervention jusqu'à nos jours).

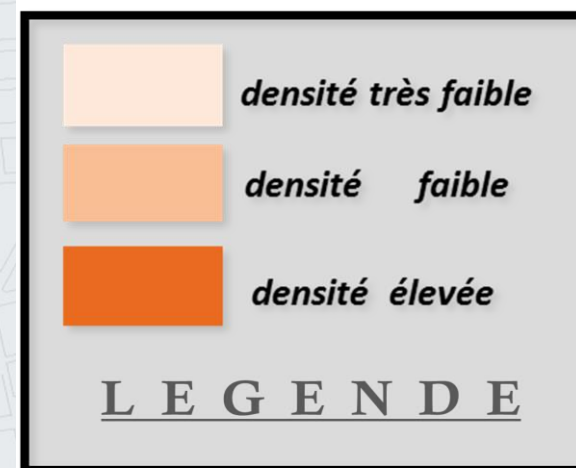
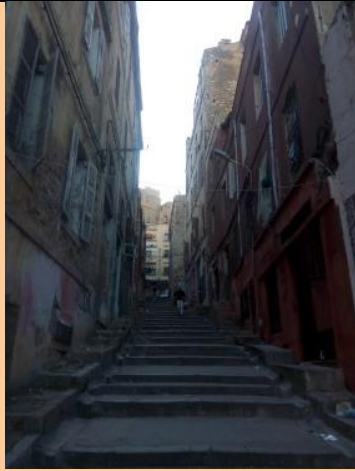


Planche 17 : La densité urbaine (source: Auteur)



Tableau 6 : La densité urbaine (source: Auteur)



Densité urbaine élevée



Densité urbaine très faible



Densité urbaine faible



d Trame viaire et mobilité



La trame viaire est relativement hiérarchisée (rues, ruelles, impasses) irrégulière dans son maillage, respectant cependant la nature du terrain dans son tracé original ou ré-profilé pendant la période coloniale française.

C'est dans l'ensemble une voirie étroite sinueuse selon une logique de ville ancienne.

Les différents sous quartiers sont reliés avec des voies primaires.






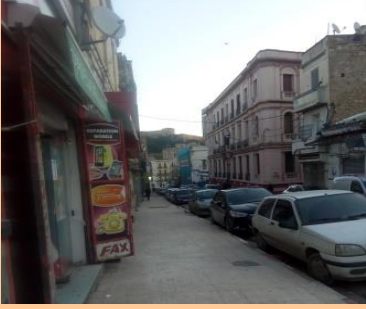

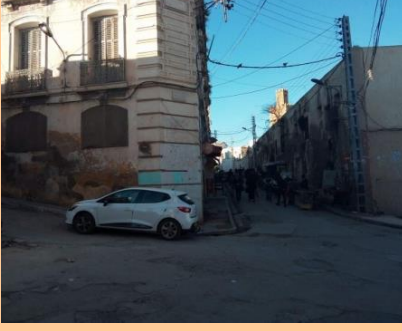

Les places sont généralement de forme régulière, de taille moyenne, structurés par des parois faisant d'elles des places fermées (place de 'la Perle') ou partiellement ouverte (place de la république')



Planche 18 : Trame viaire et mobilité (source: Auteur)



**Tableau 7 : Trame viaire et mobilité (source: Auteur)**

		
<p>Mécanique forte &amp; piétons très faible</p>	<p>mécanique &amp; piétons faible</p>	<p>Aires piétons</p>
		
<p>Mécaniques faibles &amp; piétons très faible</p>	<p>mécanique &amp; piétons très forte</p>	<p>mécanique &amp; piétons très forte</p>
		
<p>Mécanique très faible &amp; piétons moyenne</p>	<p>Mécanique faibles &amp; piétons</p>	<p>Mécanique très faible &amp; piétons moyenne</p>



e Typologie urbaine

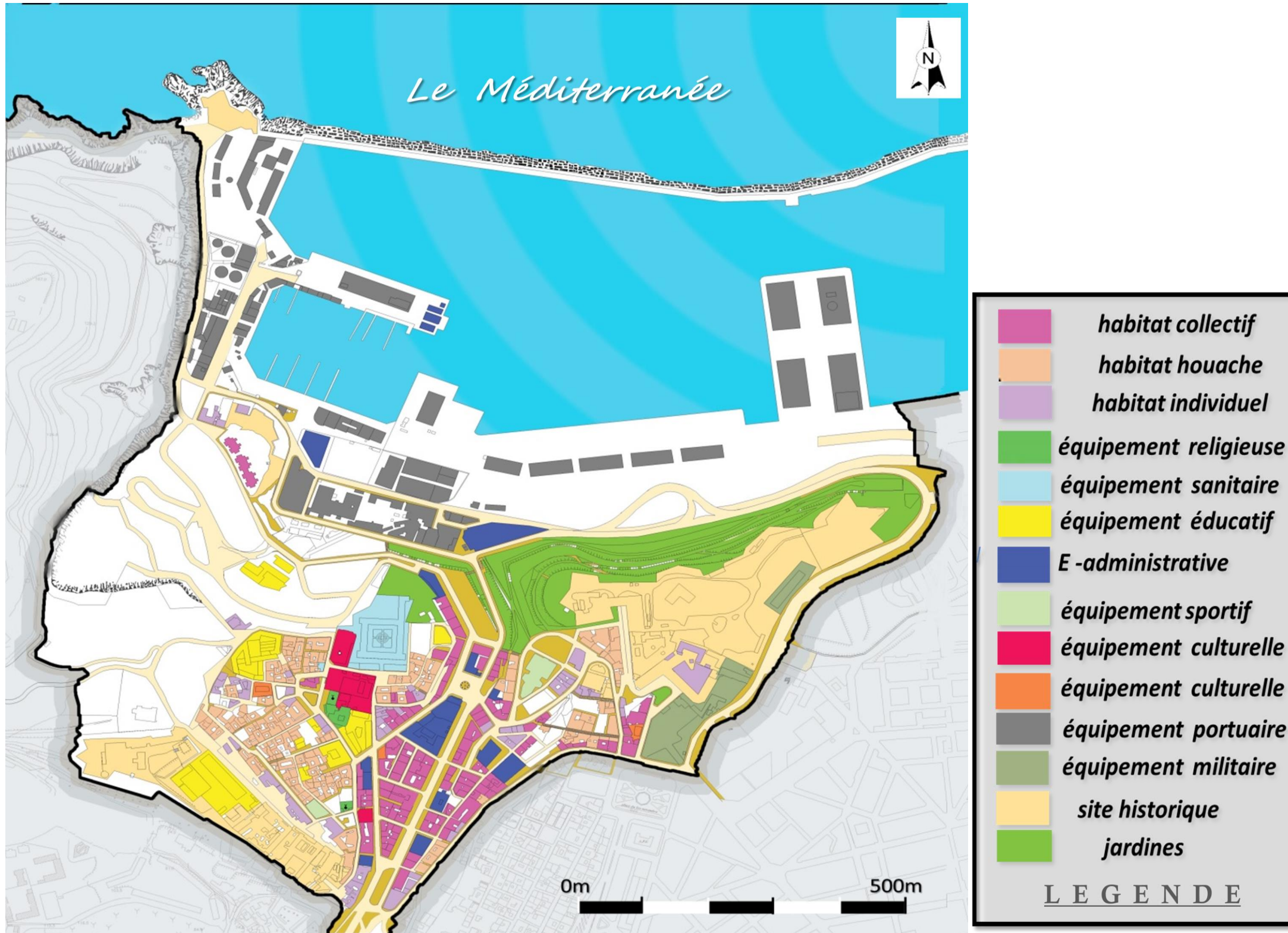











Planche 19 : Typologie urbaine (source: Auteur)



**Tableau 8 : Typologie urbaine (source: Auteur)**

		
<p>Habitat collectif</p>	<p>Habitat individuel</p>	<p>Equipement religieuse</p>
		
<p>A</p> <p>Equipement portuaire</p>	<p>Site historique</p>	<p>Habitat Petit collectif</p>
		
<p>Equipement administrative</p>	<p>Equipement commerciale</p>	<p>Habitat houache</p>



f Activités



Afin de mieux connaître le cadre de vie au niveau local nous allons établir un inventaire des commerces, services et équipements fréquentés par les habitants du quartier. Ainsi on pourra mesurer la densité d'implantation de ceux-ci et la proximité d'accès aux services. Et cibler les attractions générées par la fréquentation de certains équipements Nous remarquons : une dominance d'animation au niveau des axes structurants, des activités commerciales qui se focalise surtout dans la zone portuaire, avec une volonté du pouvoir public pour Créer une animation à travers l'implantation de quelques équipements publics.

Planche 20 : Activités (source: Auteur)



Tableau 9 : Activités (source: Auteur)



Locaux commerciaux fermée



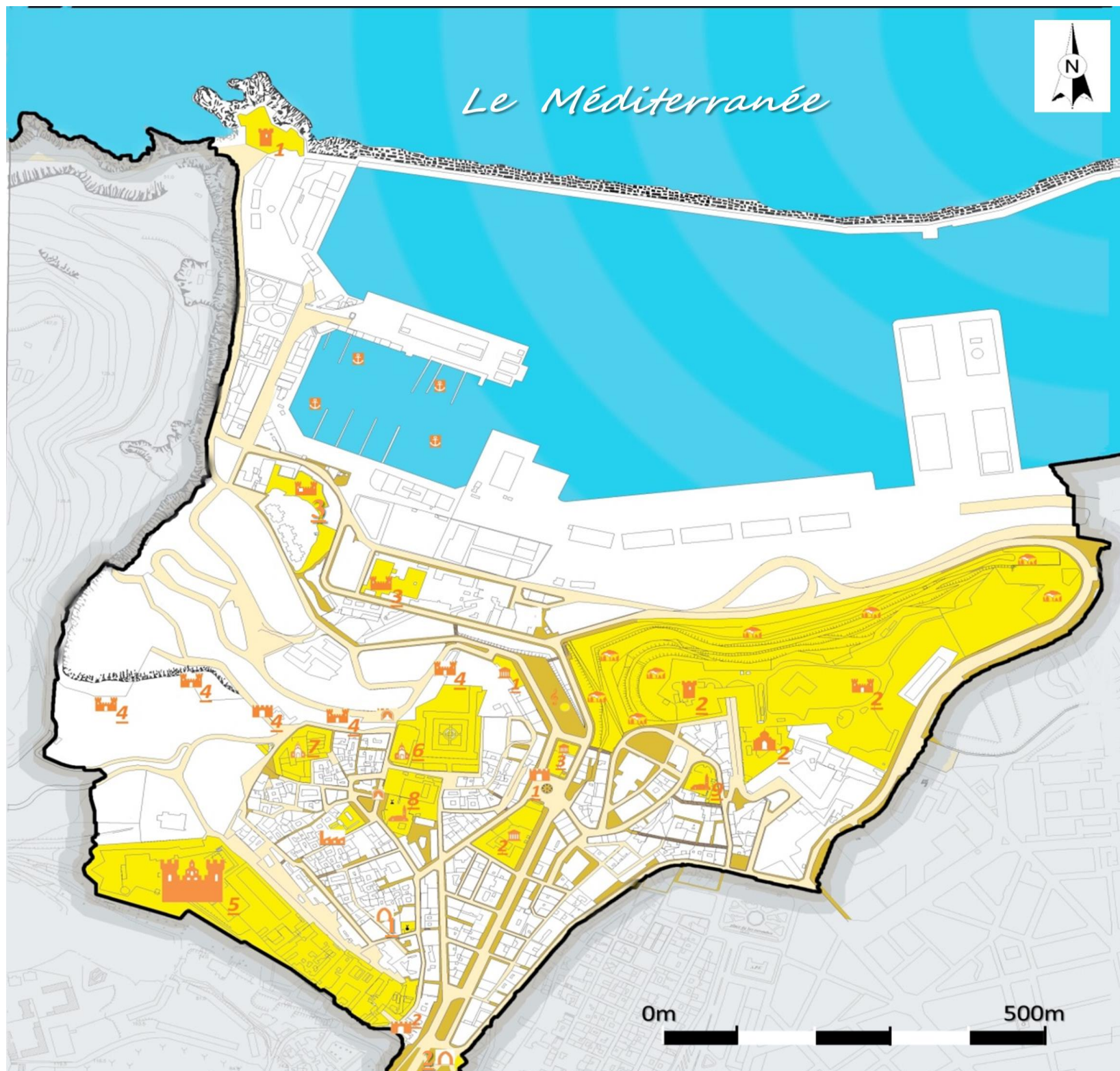
Voies principales



Voies commercerent premiers



g Les monuments historiques



Le fragment est qualifié en matière de richesse patrimoniale résultant d'une stratification historique diversifié, on note la présence de nombreux édifices et éléments aillant une valeur patrimoniale indéniable : hôpital boudins, porte de manutention, palais du bey, place de la république, promenade de l'étang..., des monuments classés et non classés

<p><b>Les fortes</b></p> <p>01 donjon de Saint Gregorio 02 donjon Marinide</p> <p><b>Les remparts</b></p> <p>02 de châteaux neuf 04 de ville espagnol 03 de las barcas</p> <p><b>bâtis militaire</b></p> <p>03 corrales de las barcas</p> <p><b>tunnel</b></p> <p>Tunnel la Blanca –la celère</p> <p><b>les portes</b></p> <p>01 puerta de canstale 02 puerta de Tlemcen 04 puerta de mallorca</p> <p><b>jardines</b></p> <p>promenades de l'étang</p> <p><b>kiosque de musique</b></p> <p>à la place de république</p>	<p><b>religieuse Christian</b></p> <p>06 église de Saint louis 07 siège des sœurs</p> <p><b>les mosquée</b></p> <p>08 mosquée de Mohammed el Kabir 09 mosquée de bacha</p> <p><b>mausolée</b></p> <p>01 de sidi el houari 02 de saint André</p> <p><b>bâtis administratives</b></p> <p>01 ancien palis de justices 02 la préfecture 03 l'ancien hôtel de ville</p> <p><b>la casbah</b></p> <p>citée intra muros a l'origine de tribu d'ifrie</p> <p><b>palis de bey</b></p> <p>plais de résidence de bêcha d'Oran</p> <p><b>maison du tabac</b></p> <p><b>vieux porte</b></p>
---	---

**LEGENDE**






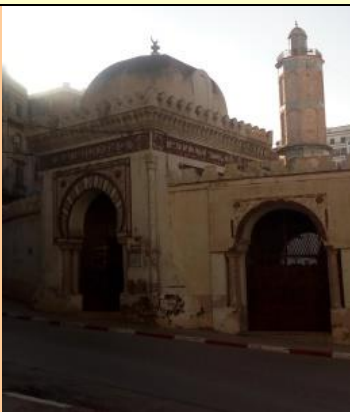



Planche 21 : Les monuments historiques (source: Auteur)

**Tableau 10 : Liste des monuments et sites historiques et naturels classes de sidi el houari  
(source: pos sidi el houari)**

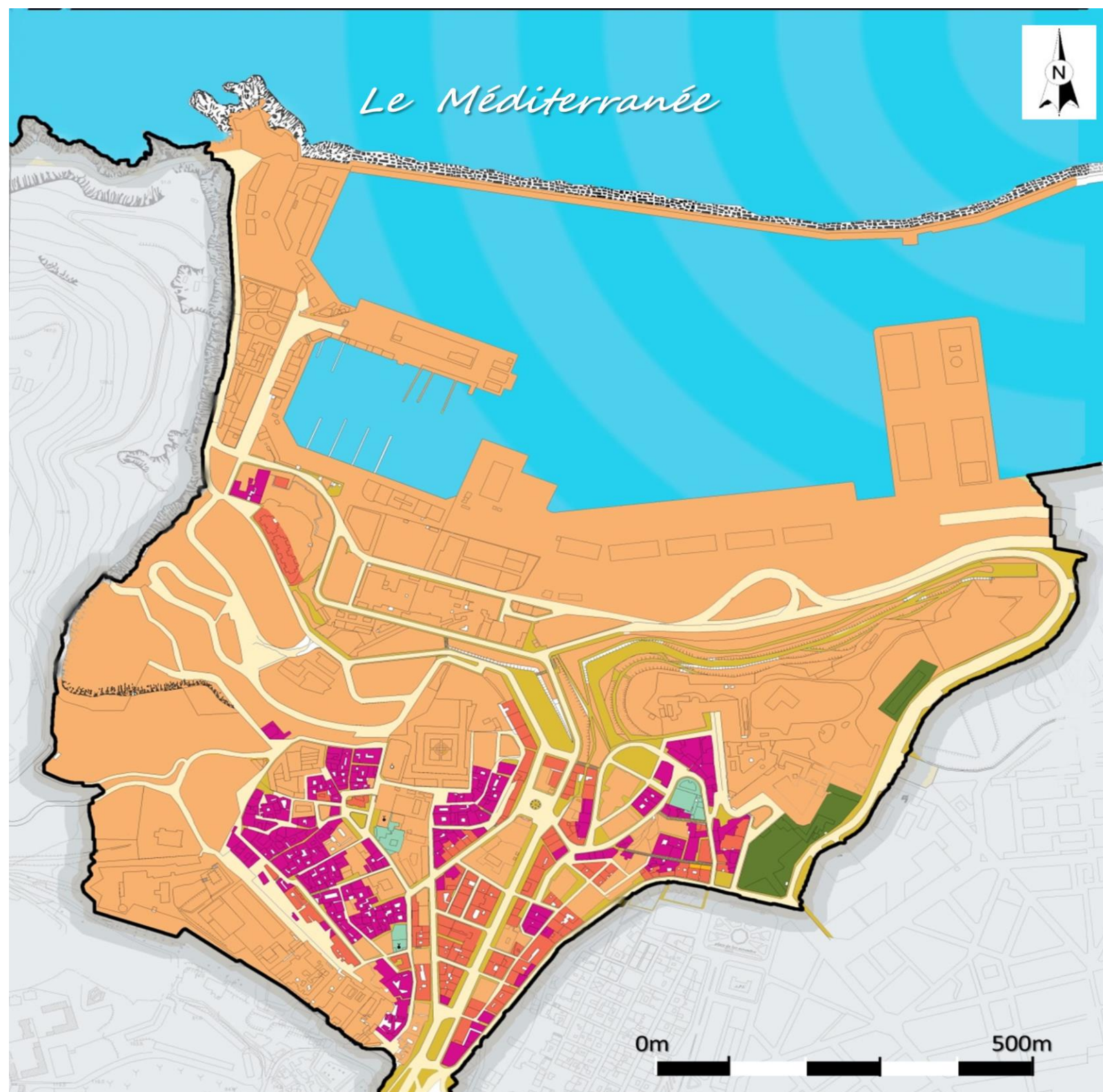
Désignation	Emplacement	Date de classement
Chapelle de la Vierge dite de Santa Cruz	Montagne du Murdjadjo	6/10/1950 - 20/12/1967
Porte de Canastel	Place Boudali Hasni (ex: Place Kléber)	2/01/1952 - 20/12/1967
Ancienne Église St Louis	Vieille ville	2//01/1952 - 20/12/1967
Porte du Santon	Bab-el-Hamra, Route des Planteurs)	6/08/1953- 20/12/1967
Fontaine Espagnole	Place Emerat (La Calère)	2/01/1952 - 20/12/1967
Porte d'Espagne	Site de la Vieille-Kasbah, attenante à la Kasbah	29/12/1906 - 20/12/1967
Écusson espagnol	n°1 rue Sidi El Houari (ex. rue du Vieux Château)	21/10/1952 - 20/12/1967
Écusson de la porte de la Manutention militaire	Rue J.F. Kennedy (Quartier de la Marine)	26 /11/1907 -20/12/ 1967
Porte de la Manutention Militaire	Rue J.F. Kennedy (Quartier de la Marine)	26/11/1907 -20/12/1967
Tambour San José	Rue Sidi Brahim Tazi (ex. rue des Jardins)	2/01/1952 - 20/12/1967
Ancien cimetière espagnol dit des "concessions "	Route du ravin Ras El Aïn	23/07/1952 20/12/1967
Minaret de la mosquée Imam El Houari	Place Abdelbaki Benziane (ex. Place de la Perle)	29/12/1906 20/12/1967
Quoubba de Sidi El Houari	rue Sidi El Houari (ex. du Vieux-Château)	29/12/1906 20/12/1967
Parc du Murdjadjo	Site du Murdjadjo	6/10/1950 20/12/1967



Tableau11 : Les monuments historiques (source: Auteur)

		
<p>Tambour San José</p>	<p>Ancienne Église St Louis</p>	<p>Ancien Hôpital militaire Baudens</p>
	 <p><i>Oran, quartier Sidi El Houari. Mausolée du Sidi El Houari et la rue du vieux château</i></p>	
<p>Mosquée de bay Elkhbir</p>	<p>Mosquée Imam El Houari</p>	<p>Mosquée du Pacha</p>
		
<p>Palais de bay</p>	<p>La célere</p>	<p>Les bains Türk</p>

## h Nature juridiques



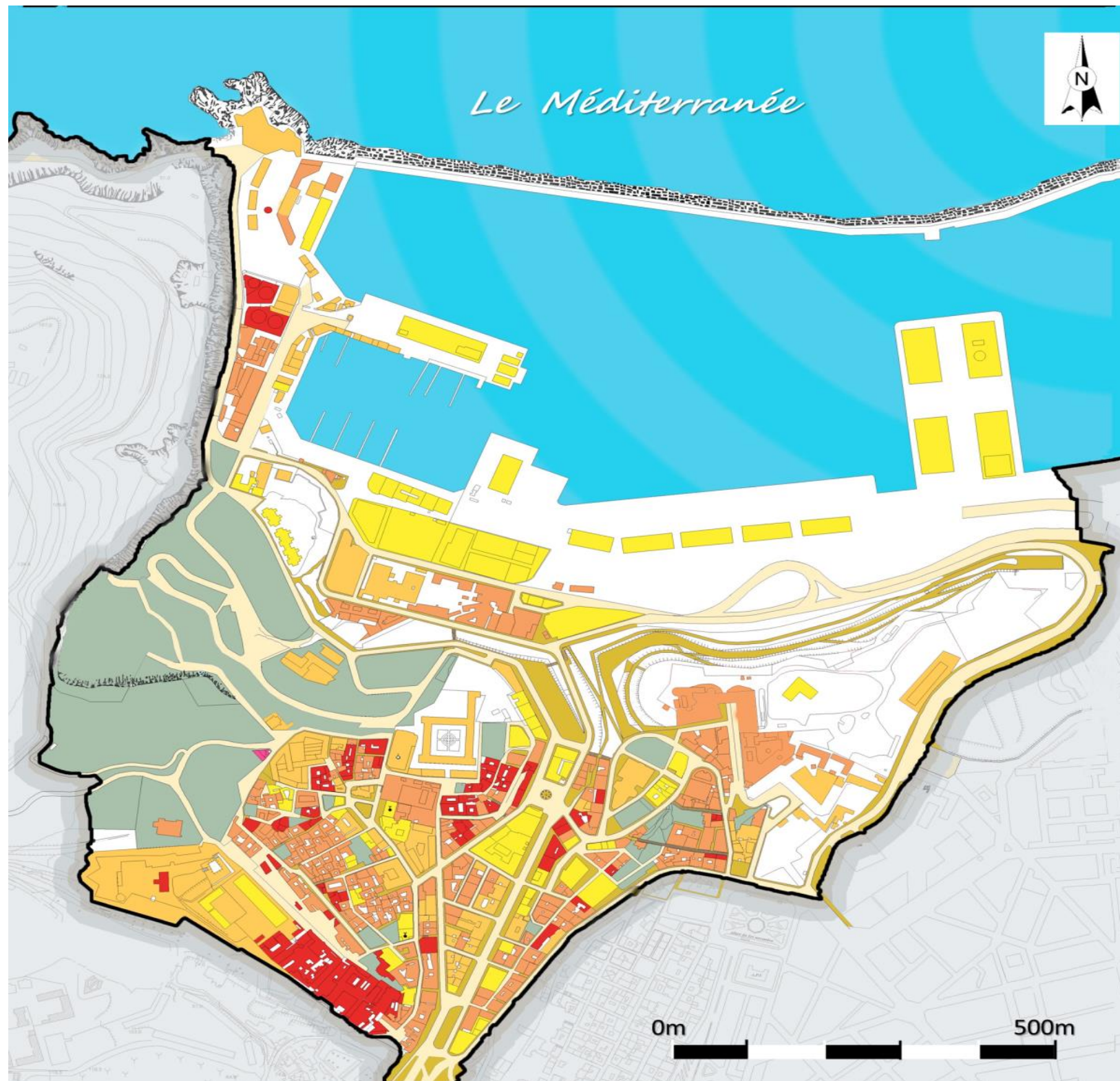
- ✓ 75 % des domaines sont étatique
- ✓ 15% des domaines sont individuelle
- ✓ 10% des domaines sont de copropriété



Planche 22 : Nature juridiques (source: Auteur)



i Etat de bâti



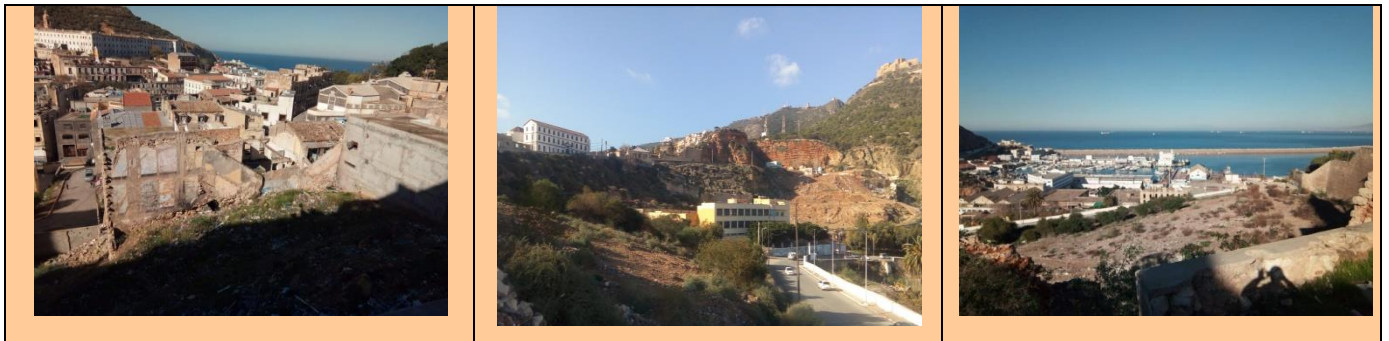
Etant un quartier ancien la majorité des bâtiments sont dans un état ancien, concernant la partie haute du fragment peu de maisons sont en bon état autres sont des maisons ancien tandis que le reste c'est des édifices en péril. Hormis les bâtiments en bon état le C.E.M Ibn Batouta et autres bâtiments sur la rue John Kennedy (usine SNTS) et même sur cette dernière on retrouve des bâtiments dans un état délabré.



Planche 23 : état de bâti (source: Auteur)



Tableau12 : état débâti (source: Auteur)



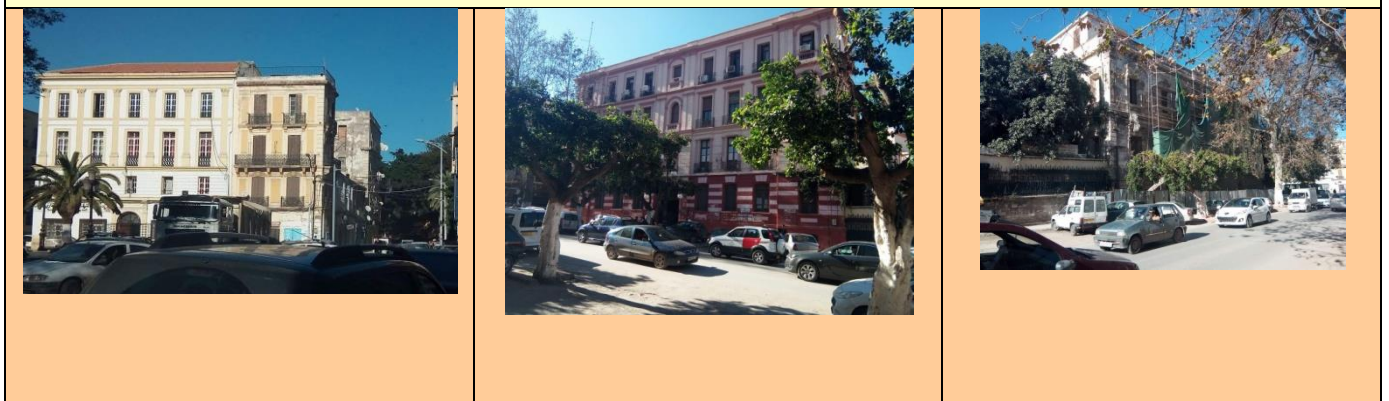
Bâtit déjà démolie



Etat en ruine



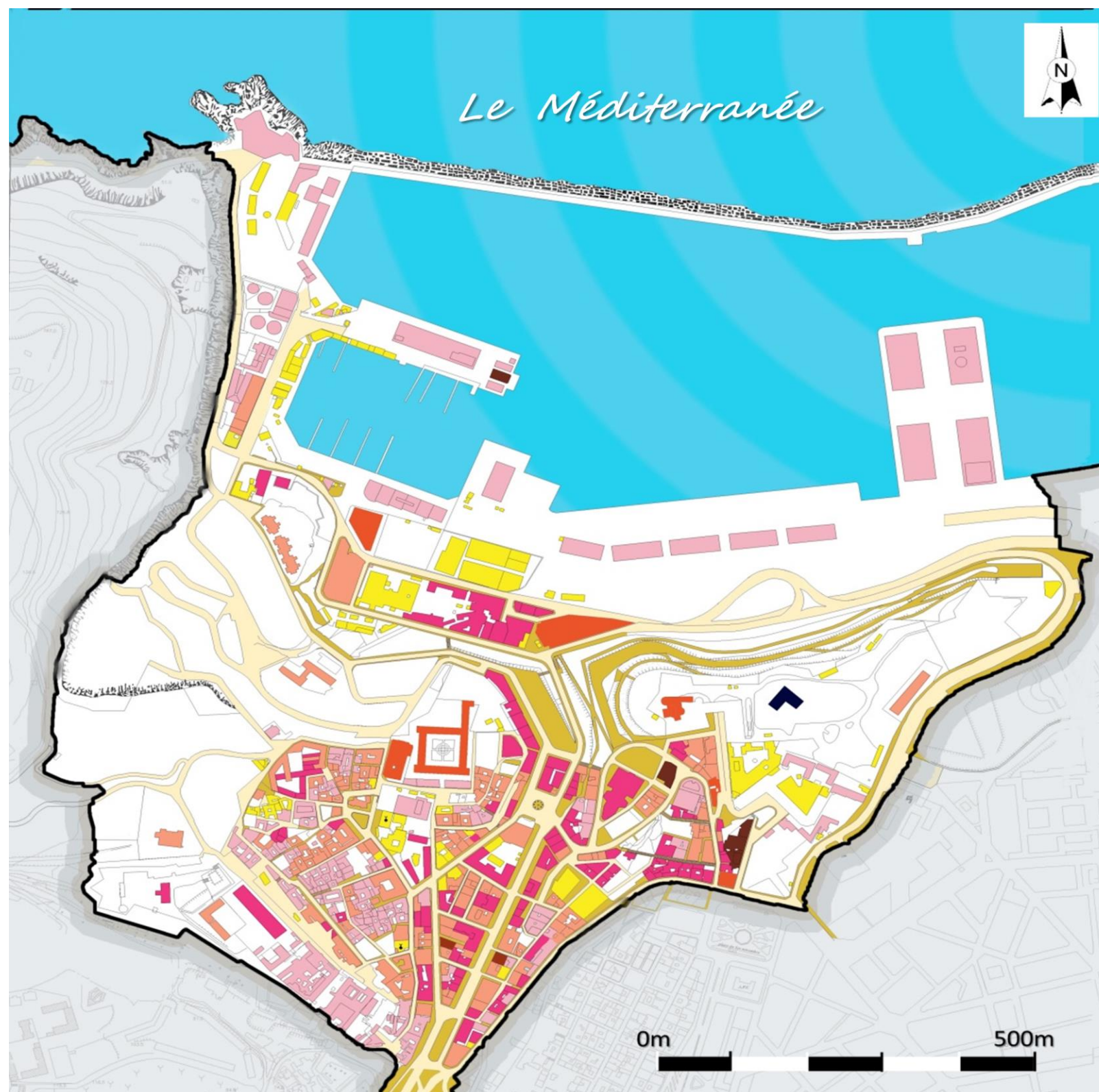
Moyenne état



Bonne état



j Etat d'hauteur











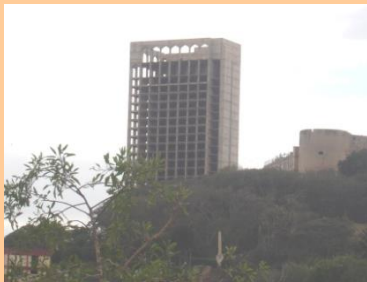
Une variation importante entre les niveaux allons du Niveau RDC jusqu'au R+5

Une grande partie de constructions dispose trois niveaux au maximum a l'exception de l'usine de la construction qui se trouve au château neuf R+21.



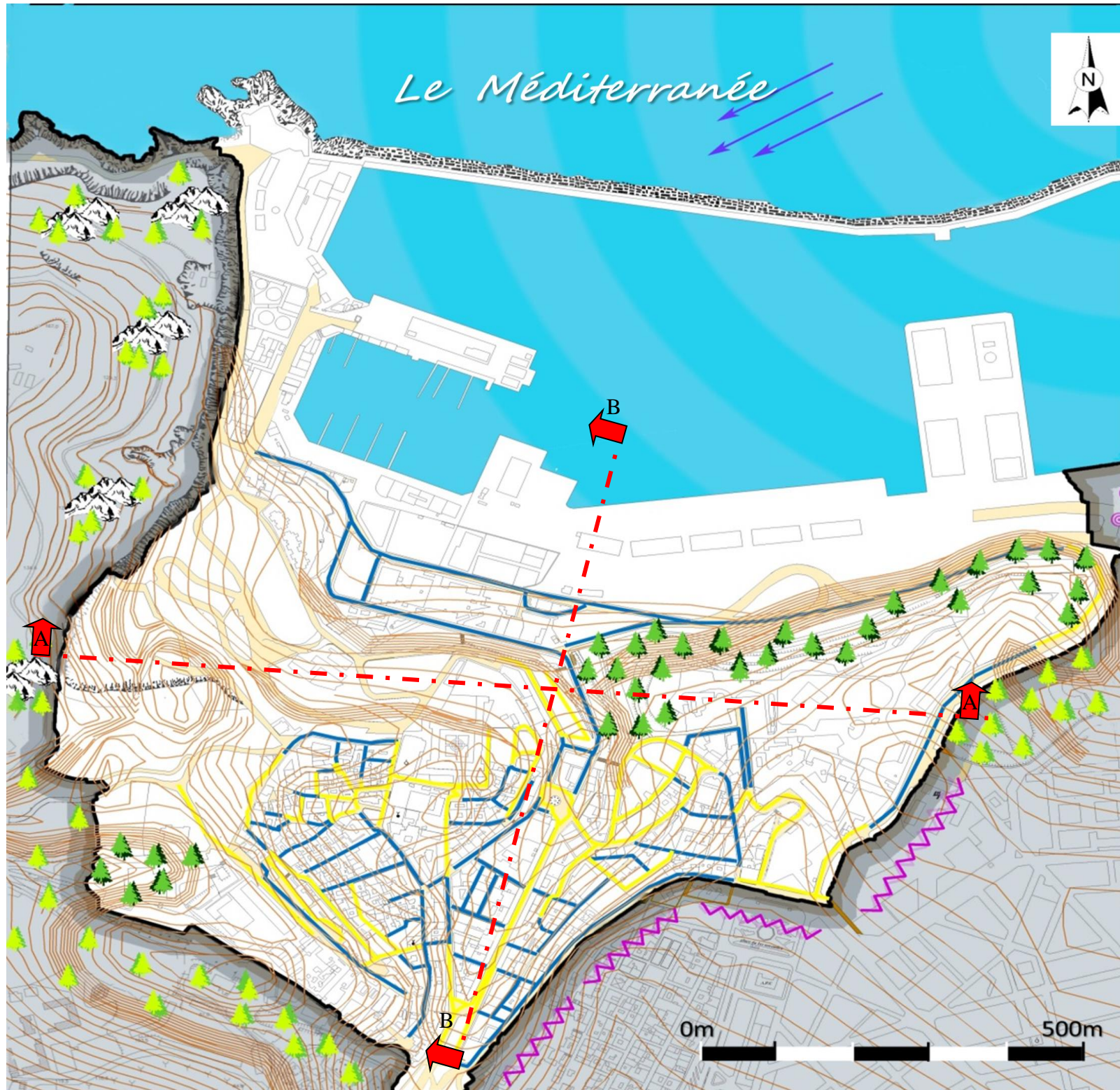
Planche 24 : Etat d'hauteur (source: Auteur)

Tableau 13 : Etat d'hauteur (source: Auteur)

		
<p>R+2</p>	<p>R+2</p>	<p>R+2</p>
		
<p>R+3</p>	<p>R+3</p>	<p>R+3</p>
		
<p>RDC</p>	<p>R+1</p>	<p>R+21</p>



k Contraintes



Notre périmètre d'étude est caractérisé par différentes potentialités naturelle (forets, topographies, la mer...).

Cette richesse physique représente les conditions naturelles qu'on peut les intégrer avec des activités qui rentrent dans un contexte de développement durable tel que (activités de loisir, culturel, ...)

Des potentialités artificielles pour faciliter la délimitation, et elle est structurées par une rocade

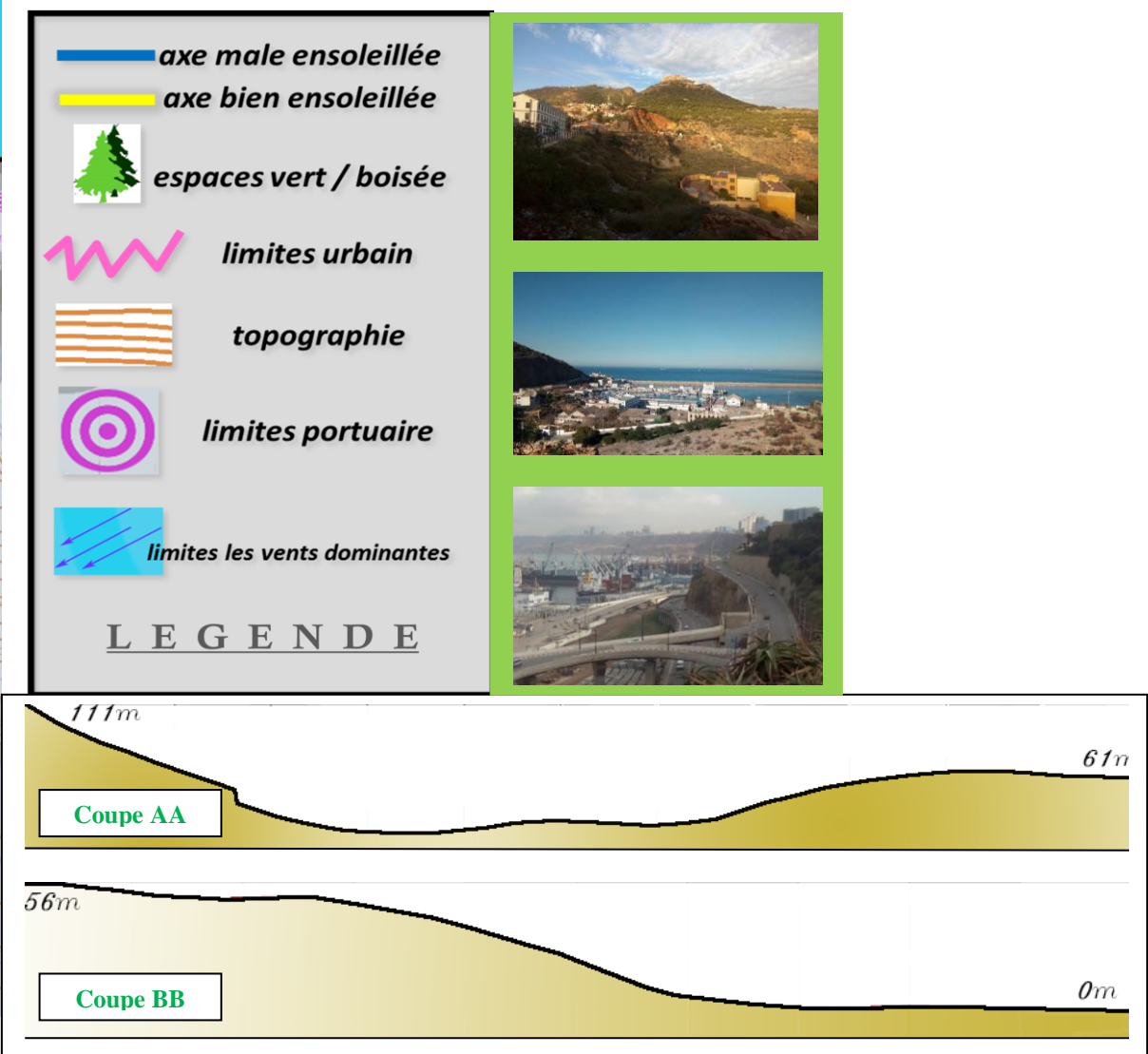
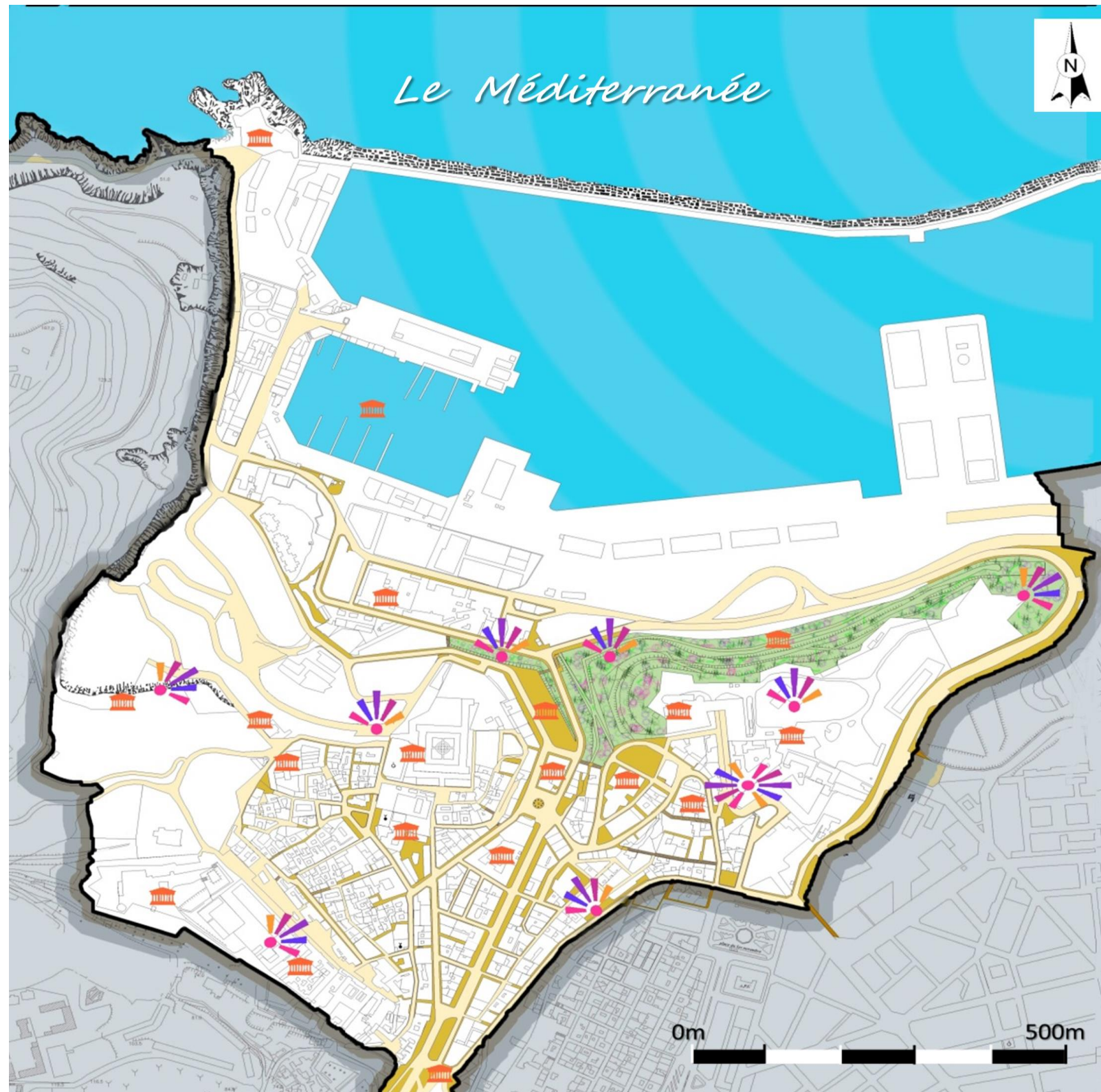


Planche 25 : les Contraintes (source: Auteur)



## 1 Paysage urbain et naturelle



Les caractères du climat du littoral oranais, C'est un régime méditerranéen, avec une opposition nette de deux saisons bien tranchées:

- une saison entièrement sèche et chaude avec des sur échauffements estivaux.
- une saison fraîche et pluvieuse, qui concentre les 3/4 des précipitations.

Plus que l'insuffisance des précipitations c'est leurs variabilités saisonnières et annuelles qui sont les plus marquées.

Ce climat par bien des égards, chaleur, luminosité, peu pluvieux, a favorisé un développement urbain et est considéré comme potentiel touristique.

Cette image est vraie, même si elle est imparfaite. Ses caractères capricieux, irréguliers, en font souvent une contrainte surmontable dans le cadre d'une planification et d'une stratégie de développement. La littérature, ancienne ou récente, est abondante sur tous ces aspects de mesures, de statistiques, de cartographie...



Planche 26 : Paysage urbain et naturelle (source: Auteur)

**Tableau 14 : Synthèse par système de SWOT (source: Auteur)**

<b>ATOUTES</b>	<b>Faiblesse</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vue panoramique sur un paysage naturelle et urbain agréable sur</li> <li>-Rechasse patrimoniale (châteaux neuf ; casbah etc.)</li> <li>-Situation intéressent dans un triangle (ville ; mer ; montagne)</li> <li>-Large gamme des équipements</li> <li>- La majorité des terrains sont de nature domaniale pas de problèmes d'expropriation</li> <li>-Bonne accessibilité et bien alimenter avec les réseaux de transporte</li> <li>-Typologie d'habitat variée et mixité sociale</li> <li>- proximité au porte la pêche et la gare maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Présence des terrains et bâtiments on friche</li> <li>-Patrimoine mal valorisée et non exploiter</li> <li>-Marginalisation et cadre de vie dégradée</li> <li>-Des Ruptures urbaines grâce au terrain vides et de rupture d'accessibilité .Pas de relation ville mer</li> <li>-Centralité historico culturelle non exploité</li> <li>-Bâtis dans un état de dégradation inquiètent</li> <li>-Grande pourcentage des ilotes sont de forme vernaculaire</li> <li>-Préséances des impasses et des voies étroites</li> <li>-Préséances des activités de commerce informel</li> <li>-Espaces publics mal aménagés et espaces verts non valorisée (jardine de l'étang)</li> <li>-Pas d'une politique urbaine stratégique</li> <li>-Habitat illicites</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Exploiter le patrimoine architecturale et naturelle dans une vision de -développer le rayonnement culturelle historique touristique l'échelle de méditerranée</li> <li>-Terraines et bâtiments possible a utiliser pour des usages divers d'habitat</li> <li>-Préséance d'un grandes boulevard qui peut utiliser comme axe d'animation</li> <li>-Faible densité urbain possible de l'augmenter</li> <li>-Développer un mode de mobilité avec la dominance de piétonne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Patrimoine en risque de disparition</li> <li>-Activités commerciale en vois de disparition</li> <li>-Dépeuplements</li> <li>-Problèmes sociales</li> <li>-Construction des bâties illégales non conformes au contexte</li> <li>-Marché d'emploi limité</li> <li>-Taux d'abandon scolaire élevé</li> </ul>



## Synthèse

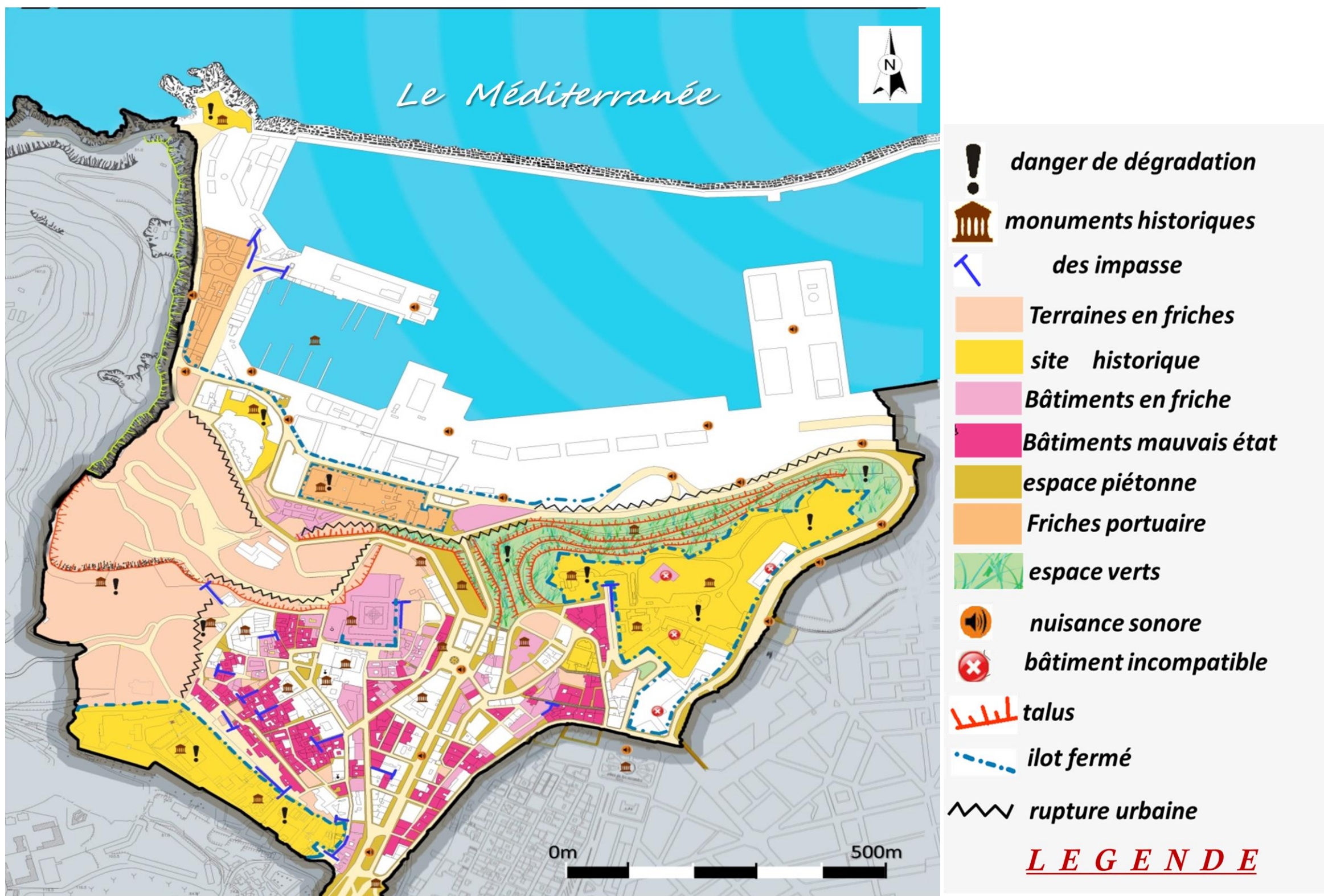


Planche 27 : synthèse (source: Auteur)

## **Problématique spécifique :**

Comme toute opération sur les sites historiques celle de la reconquête urbaine des noyaux historiques dans notre cas d'étude "sidi el houari" ces derniers seront des réponses aux problèmes relevés pendant la phase diagnostique telle que : des monuments patrimoniaux mal valorisés et non exploités ; un Parc foncier très important abandonné (nombreux friches urbaines et portuaires) ; des ruptures urbaines (exemple entre Ras el Kalé et la Blanca) et autres topographiques (promenade de l'étang vieux port par exemple) ; état du bâti très enquetant de cadre bâti et urbain ; des axes structurent mal fonctionnent au mieux abandonnés ; des îlots fermés (tel que la casbah et le château neuf le port etc. ) et aussi aux objectifs de notre étude de compétitivité méditerranéenne .

Dans ce contexte notre problématique serait articulée sur les questions suivantes :

- Comment recréer la relation entre la mer et sidi el houari ?
- Comment renforcer la relation St Cruz ; S houari ; ville ?
- Comment on peut revitaliser la centralité historico-culturelle de la ville ?
- Comment on peut faire de marketing urbain à travers l'histoire et le patrimoine ?
- Comment intégrer des nouvelles fonctionnalités au patrimoine existant ?
- comment adapter notre intervention avec les principes de développement durable ?

## **Hypothèses spécifiques :**

- la culture et l'histoire base génératrice d'intervention et une centralité d'histoire et de culture.
- L'ouverture de la façade maritime.
- La reconversion de vieux port vers un port de plaisance.
- Extension du port pour une nouvelle pêche.
- La modernisation de gare maritime et dotée d'une nouvelle fonctionnalité telle que l'accueil des navires touristiques.
- La création d'un Parc urbain multi fonctionnel à la calée en continuité avec la promenade de l'étang.
- L'ouverture des îlots fermés sur leur contexte telle que le château neuf et la casbah.
- Réalisation d'une trémie sur la rencontre des deux axes RN02 & RN04.
- L'extension de Bd Stalingrad jusqu'à le vieux port.
- La piétonisation et la semi piétonisation de certains axes.

### 3.3 Analyse thématique

#### 3.3.1 Les critères du choix

Dans ce chapitre qui porte sur l'analyse thématique nous allons nous baser sur l'analyse des exemples qui auront pour but fondé une assise théorique qui nous servira de guide lors de notre intervention, selon des critères du choix suivants.





### 3.3.2 Analyse des exemples

#### a 1er exemple : projet vieux porte -centre ville Marseille 2012-2020

Contexte & Caractéristiques			
L'emplacement	L'importance de la ville	La pertinence	Les perspectives
<p>* L'emplacement de la ville de Marseille sur la méditerranée rassemble avec situation de la ville d'Oran</p> <p>Centre historique a proximité d'un vieux porte</p>	<p>*Marseille est considérée la deuxième métropole français et permis les grand ville de la méditerranée; Oran aussi la deuxième métropole de l'Algérie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Marseille possédé une long</li> <li>•et riche histoire liée a la méditerranée</li> <li>•comme la ville d'Oran</li> </ul>	<p>* le projet vieux porte -centre ville est dans une vision de reconquêtes de l'ancien centre ville de Marseille et rétablie la relation la ville -mer</p>	<p>* Comme objective Marseille devient une ville méditerranéen compétitive a l'échelle de l'euro-méditerranéen</p> <p>* Reconquête du centre historique</p> <p>Rétablie la relation ville mer</p>


Localisation	Problématiques
 <p>Carte de La France</p> <p>Aire urbain de Marseille ville</p> <p>Périmètre d'étude du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet exemple ce Située au sud-est de la France, Provence de Marseille, sur la 1<sup>er</sup> et la 2<sup>ème</sup> arrondissement, ville de Marseille .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le disfonctionnement des Relations ville -mer</li> <li>• Patrimoine naturelle &amp; architecturale non exploiter</li> <li>• Dépeuplement pour le centre historique</li> <li>• La question de la durabilité et la compétitivité de la ville sur la méditerranée</li> </ul>
Objectif fixés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La reconquête et la Requalification de Centre-Ville/Vieux-Port</li> <li>• Produire des logements de, accession aidée, locatif adapté et locatif social (production neuve et remise sur le marché après restructuration lourde ou restauration).</li> <li>• Créer les locaux d'activités ou à vocation d'équipement, enseignement, petite enfance, social, associatif, ... ;</li> <li>• Requalifier d'espaces publics ou à vocation publique en lien avec les pôles de projet .</li> </ul>

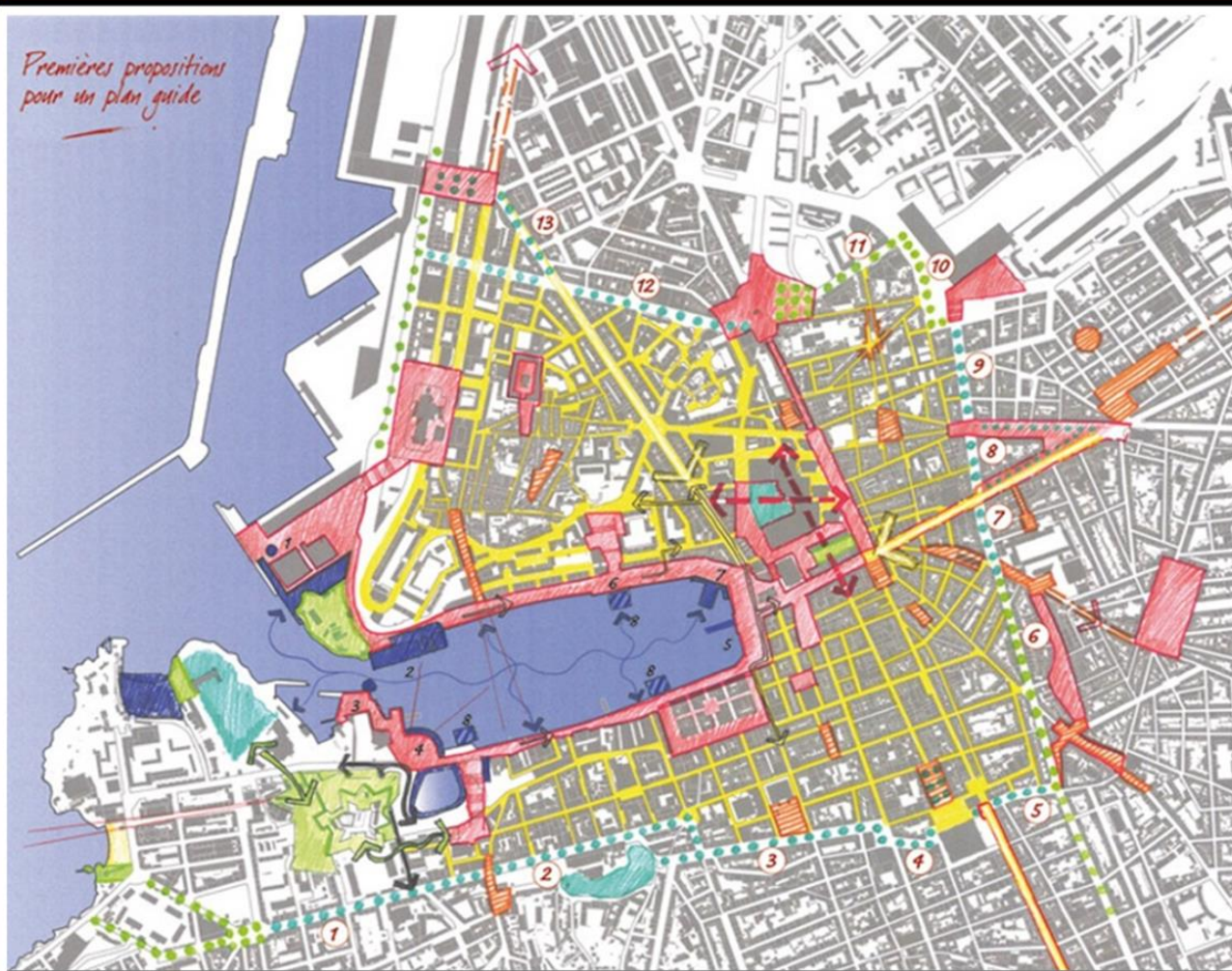
Planche 28 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise. www.agam.org ))

<b>Objectif fixés</b>	<b>Orientation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser le patrimoine urbain, naturel , culturel et paysager du littoral marseillais et le rendre davantage accessible.</li> <li>• Semi piétonisation de centre historique et vieux porte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver le «génie des lieux» des quartiers construits tout en permettant leur modernisation</li> <li>• Préserver les vues emblématiques sur la rade depuis le littoral</li> <li>• Aménager les installations pour les grands événements nautiques</li> <li>• Valoriser les ports de plaisance et intégration urbaine et paysagère</li> <li>• Performance énergétique et protection de l'environnement.</li> <li>• offre d'Habitat diversifié et un Bon niveau de services urbains Pour tous Les marseillais</li> <li>• Respecter le patrimoine architecturale et naturelle</li> <li>• Organiser et maîtriser le stationnement&amp; mobilité plus durable</li> <li>• Rechercher une continuité pour la promenade littorale</li> <li>• Réseau de TCSP structurant à terme</li> <li>• renoué avec une évolution démographique positive</li> <li>• développement économique maîtrisé .</li> <li>• habitat déplacements réorganisés.</li> </ul>
<b>Principes &amp; normes du projet</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</li> </ul> <div data-bbox="418 829 1427 1480"> <p><b>les cinq axes stratégiques du PADD</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• renouvellement urbain mode de développement et d'aménagement durables.</li> <li>• La culture et l'histoire comme base de projet</li> </ul>	

Planche 29 : projet vieux porte -centre ville Marseille (source: (Source : Révision du POS de Marseille » Projet Centre-ville/Vieux-Port « Agence d'urbanisme de l'agglomération MARSEILLAISE. www.agam.org ))



# Proposition



	Espaces public évènementiels		liaisons piétonne a renforcer		rbrs d'alignement a planter
	Espaces publique de proximité		square planté ou ombragé		
	zone 10 type rue de vase ou opéra		Espaces verts a conforter ou a créer		

## • Vers une mobilité durable



lignes de Tramway



Piétonisation des rues



Lignes de bus

## • Les deux grands parités du projet



## • Les grands opération du projet



## • Vers une mobilité durable



- Les boulevards urbains du centre-ville bénéficieront d'aménagements ponctuels aux principaux carrefours afin de fluidifier la circulation
- Piétonisation du bas de La Canebière - 5 mars 2012
- Modification du sens de la circulation - 5 mars 2012

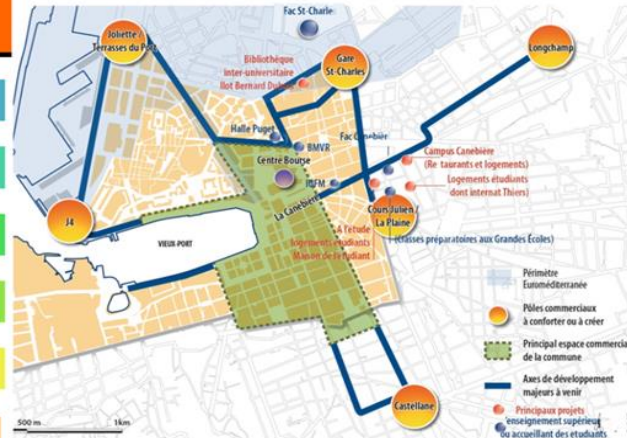


# Les dimensions spatiales du projet

## Le dimension urbain (centre historique)

### Programmation

- 01 Logement diversifiée : 2 000 logements a réhabiliter & 1400 nouvelle
- 02 Commerce et service de base : S= 20 000 m<sup>2</sup>
- 03 Équipement culturel : église , opéra , fortes ,etc.
- 05 Espaces publics avec une animation diurne et nocturne: 56 520 m<sup>2</sup>
- 06 Réalisation des parkings: classique sur l'espace publique & stationnement résident intégrée au bâtis
- 07 Réutilisation des structure existante



Le centre-ville pole régionale du commerce avec

Le maintien des établissements de formation existent

### L'espace bâti



immeuble résidentiel déjà réhabiliter

la reconversion d'un immeuble vers un hôtel de 4 étoiles



Réhabilitation de l'opéra municipale



Restauration de la cathédrale de major



musée regarde de Provence L'ancienne centre sanitaire



Réalisation d'habitat intégrée sur des terrines en friches



Centre commercial programmée



Reconstruction d'un immeuble

### L'espace publique Restauration des espace public et leur promotion



La place de jean Jaurès restaurée



Kiosque de musique restaurée



espace piétonne prioritaire



Bd d'Athènes Réaménager



piétonisation d'un rue commerciale



Bd de canebière priorité a l'espace piétonne

## Le dimensions portuaire (Vieux port, fort st Nicolas, Esplanade J5)

### Vieux port



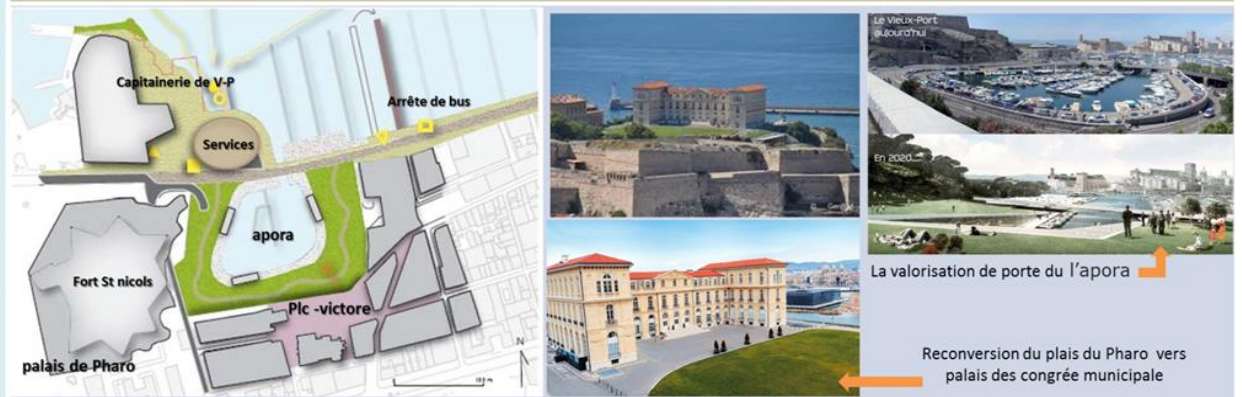
Services de restauration E-publique sur les anciens quais Marché matinale de poisson

E-publique sur les anciens quais et des équipements de loisir

Activités et services

Des kiosques sur les quais

### fort st Nicolas Requalification des espaces portuaire & développer la vocation portuaire comme interface



Reconversion du palais du Pharo vers palais des congrés municipale

La valorisation de porte de l'apora

### Esplanade J4



Le musée de mucem En relation avec le fort de St jean

Esplanade J4 avec des future logements projeté



## **Synthèse :**

L'analyse de cet exemple nous a été utile de ce fait les points qu'on peut retenir lors de notre intervention sont les suivants :

- La valorisation de parc du logement en friche et leur promotion.
- Penser a la participation des citoyennes dans le projet et initiation de réhabilitation des logements privés.
- Préservation et la modernisation des espaces publics et bâtis.
- le maintien d'une partie des activité existant et l'injection des nouvelle activités de service ; culturelle ; formation; etc.. .
- Rendre attractif le vieux port par l'implantation des nouvelles activités (culturelles, loisir, service, etc....).
- La réalisation des nouveaux bâtis culturels en relation avec les bâtis historiques.
- Protection des vue panoramique et leur valorisation.
- La réflexion a la réalisation des aires de stationnement et adaptation d'un nouveau plan de mobilité urbain.
- La priorité a le circulation piétonne par la piétonisation de certains axes.
- Architecture singulier des espaces publics et pour la construction a réalisé.

b 2ème exemple : projet Marina port Vall –la remballa ville de Barcelone

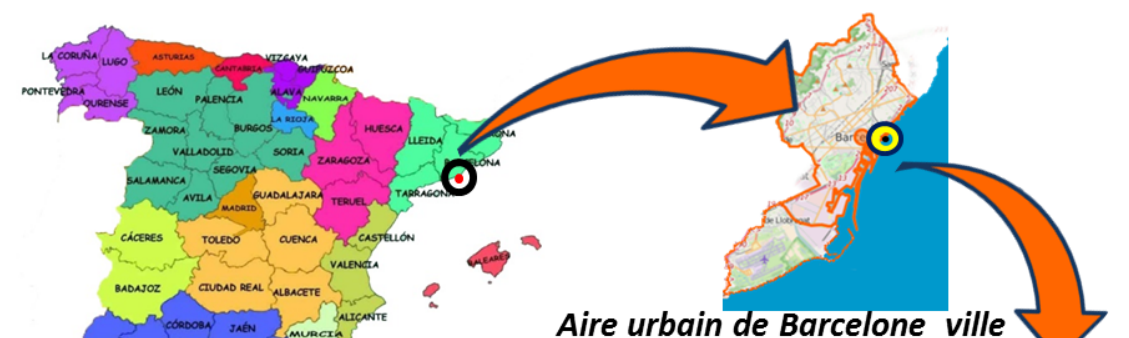


<b>Contexte &amp; Caractéristiques</b>			
L'emplacement	L'importance de la ville	La pertinence	Les perspectives du projet
<p>* L'emplacement de la ville de Barcelone sur la méditerranée rassemble avec situation de la ville d'Oran</p> <p>* Centre historique a proximité d'un vieux porte</p>	<p>* Barcelone est considérée la deuxième métropole d'Espagne et permis les grand ville de la méditerranée.</p> <p>* Barcelone possédé une long et riche histoire liée a la méditerranée comme la ville d'Oran.</p> <p>* Barcelone ville attractive &amp; compétitive sur la méditerranée</p>	<p>* le projet est dans une vision de faire la continuité d'un circuit touristique de l'ancien centre ville avec l'interface maritime (axe major de centre ville avec le vieux port )</p>	<p>* Renforcer le rayonnement touristique de la ville sur la méditerranée</p> <p>Rétablie la relation ville mer</p>
<b>Localisation</b>		<b>Problématiques</b>	
<p><b>Carte de L'Espagne</b></p>  <p>Aire urbain de Barcelone ville</p>  <p>Périmètre d'étude du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet exemple ce Située a l'Est de la l'Espagne , Provence de la catalogne , Dans le centre historique de Barcelone.</li> </ul>		<p><b>Objectif fixés</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La reconquête et la Requalification de Vieux-Port</li> <li>Etablir la continuité de circuit touristique la remballa port Vall</li> <li>La promotion et l'exploitation du patrimoine .</li> <li>Créer les locaux d'activités ou à vocation d'équipement.</li> <li>répondre à la demande croissante de navires de passage.</li> </ul>	
<b>Principes &amp; normes du projet</b>		<b>Orientation</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver le «génie des lieux» des quais construits tout en permettant leur modernisation</li> <li>Préserver les vues emblématiques sur la rade depuis le littoral</li> <li>Aménager les installations pour les grands événements nautiques</li> <li>Valoriser les ports de plaisance et intégration urbaine et paysagère</li> </ul>	

Planche 32 : projet Marina port Vall –la remballa ville de Barcelone (source: [https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe\\_a13422.html](https://www.econostrum.info/Le-Vieux-Port-de-Barcelone-transforme-en-marina-de-luxe_a13422.html) & [www.marinaportvell.com](http://www.marinaportvell.com) )

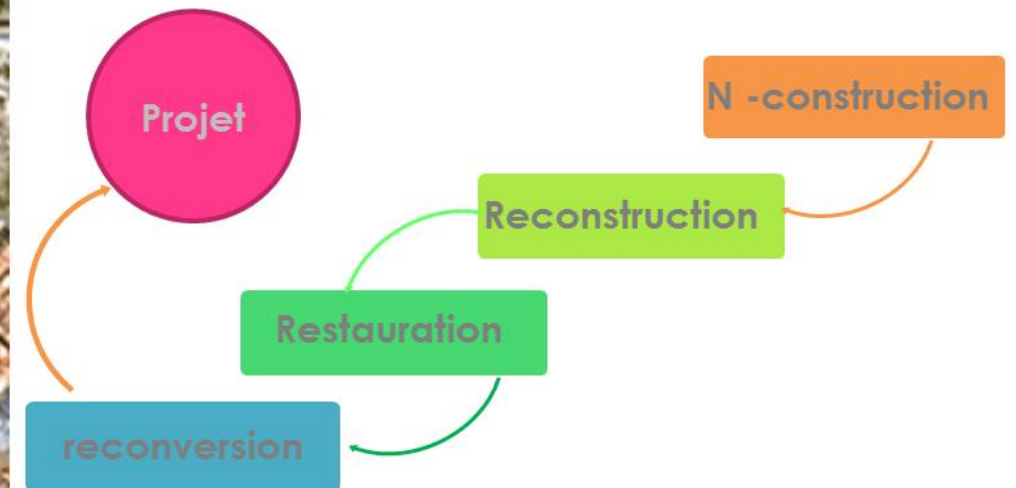


# Proposition



Schéma d'aménagement de port Vall

• Les grands opérations du projet



Vue générale sur le port Vall



Un des quais transformée



la nouvelle L'aquarium



Téléférique préservée



Place publique



Ancien bâtis portuaire convertie en musée



Place publique a borde de l'avenue isabelle II



la Rembella de mer en avent plan; le Mall en second & Aquarium en 3<sup>ème</sup> plan



L'ancien administration du port réhabiliter



Un des clubs de port Vall de nouvelle réalisation

Limites de l'intervention



Place public

Club / Restaurant "nouvelle réalisation"

World Trade Center

Hotels

Mall "nouvelle réalisation"

Musée "réhabilitation & reconversion"

Direction du port "réhabiliter"

Aquarium "nouvelle réalisation"

Remballa de mer "La continuité de l'axe urbain remballa"

Cinéma IMAX 3D "nouvelle réalisation"

LÉGENDE



## **Synthèse :**

L'analyse de cet exemple nous a été utile de ce fait les points qu'on peut retenir lors de notre intervention sont les suivants :

- penser à la valeur culturelle historique de vieux port et leur génie de l'espace.
- l'amélioration de la gare maritime existe & Penser a la création d'une gare maritime pour les navires touristiques.
- Rendre attractif le vieux port par l'implantation des nouvelles activités (culturelles, loisir, service, etc....).
- La réflexion a la réalisation des aires de stationnement.
- Architecture singulier des espaces publics et pour la construction a réalisé.

c 3ème exemple : la reconversion du port de Tanger au Maroc




<b>Contexte &amp; Caractéristiques</b>		
<b>L'emplacement</b>	<b>L'importance de la ville</b>	<b>Les perspectives</b>
*situé dans la ville de Tanger, le port se trouve au croisement de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée, dans une baie, entre le Cap Spartel et le Cap Malabata ouvert face au Nord-Ouest.	*Origine : l'origine du port remonte au 17ème siècle, date à laquelle les Anglais ont construit un môle de 225 m de long et de 33 m de large qui fut détruit en 1684.	* le projet de reconversion du port de Tanger au Maroc Il est caractérisé par sa typologie, son origine, localisation ainsi que l'accessibilité .
<b>Localisation</b>		<b>Problématiques</b>
 <p>Carte de Maroc</p>  <p>Aire urbaine de la ville Tanger</p>  <p>Périmètre d'étude du projet</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• le boum immobilier, l'accroissement démographique</li> <li>• fermeture de port aux navires de commerce. Cet état a détourné une partie de la population de la mer perdant ainsi leur culture maritime et surtout la capacité d'innover et de s'adapter à la nouvelle ère du XXI<sup>e</sup> siècle.</li> <li>• Disfonctionnement de la relation ville -mer</li> </ul>
<b>Objectif fixés</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• positionner Tanger à l'échelle internationale en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée</li> <li>- Assurer une reconversion optimale du site :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois</li> <li>▪ L'intégration du port dans son environnement immédiat : la corniche, la médina et le reste de la ville ;</li> <li>▪ Garantir un développement respectueux de l'environnement</li> </ul> </li> </ul>		

Planche 34 : la reconversion du port de Tanger au Maroc (source: la Société d'Aménagement de la zone Portuaire de Tanger ville (SAPT))



# Orientation

- **le meilleur équilibre de surface et d'organisation entre les espaces Publics et les espaces privés, d'équilibrer les fonctions urbaines**

**pour faire du site un lieu de destination vivant et animé en réalisant des plates-formes d'accueil d'envergure dans le respect de l'environnement et du patrimoine bâti.**

La programmation : Le projet a été divisé en deux dimensions distinctes :

## 1 -La dimension portuaire :

La solution optimale serait l'aménagement à court terme de 3 postes à quai pour pouvoir accueillir les paquebots de dernière génération : un poste d'une longueur de 360 mètres, un second de 270 mètres et un troisième de 260 mètres. Les travaux se sont étalés en 2 phase. Réutilisation des structure existante

### - La plaisance :

Le port de Tanger Ville ambitionne de devenir, le premier port de plaisance du Maroc et de la région du Détroit. Son objectif, à terme, est de devenir la méga marina de sa région .

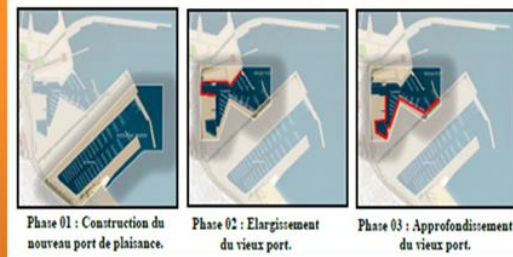


Les extensions établies pour l'aménagement des 03 postes à quai. (Source : Site officiel de la SAPT)

### Les travaux se dérouleront en 03 phases.

La première concerne la construction d'un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux à proximité du môle en commerce. Les deux autres étapes comprennent l'élargissement et l'approfondissement du vieux port.

- Le Fast- Ferry : Il s'agit d'une flotte de navires à grande vitesse reliant le Maroc à l'Espagne qui allait subir des changements :
  - Le maintien de la ligne de Tanger-Tarifa
  - La mise à niveau et modernisation du terminal Fast Ferry.
- La pêche : La réalisation d'un nouveau port de pêche adossé au port actuel qui quasiment le triple de la capacité des installations actuelles.



Les trois phases pour l'amélioration du marché de plaisance du port.

## 2 -La dimension urbaine :

### -Manque de parcs et d'espaces publics dans la ville.

Le Projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques :



L'aménagement de cinq (05) places publiques pour le port. (Source : Site officiel de la SAPT)

### L'hôtellerie :

Hôtels de catégorie 4 & 5 étoiles d'une capacité de 1000 lits et des résidences touristiques de 600 lits.



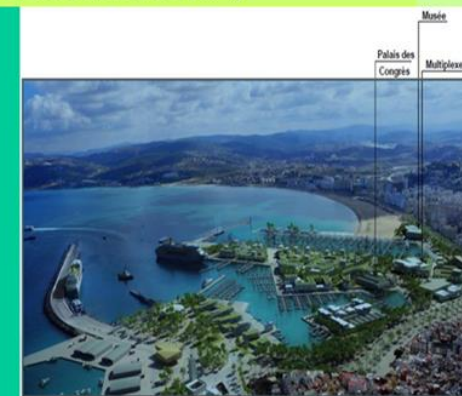
Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.

### Commerce et animation :

Une surface de plancher de 50 000 m2

### Les équipements culturels :

Avec un musée (15 000 m<sup>2</sup>), un palais des congrès et un multiplexe (7000 m<sup>2</sup>).



Les équipements culturels projetés au niveau du port.



Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.

### **Synthèse :**

Cet exemple aborde des problèmes urbains proches ou semblables à notre projet, le port est caractérisé par différentes activités : la pêche, le chantier naval et la plaisance malgré que la ville est décalée, tourne le dos à la mer et le port.

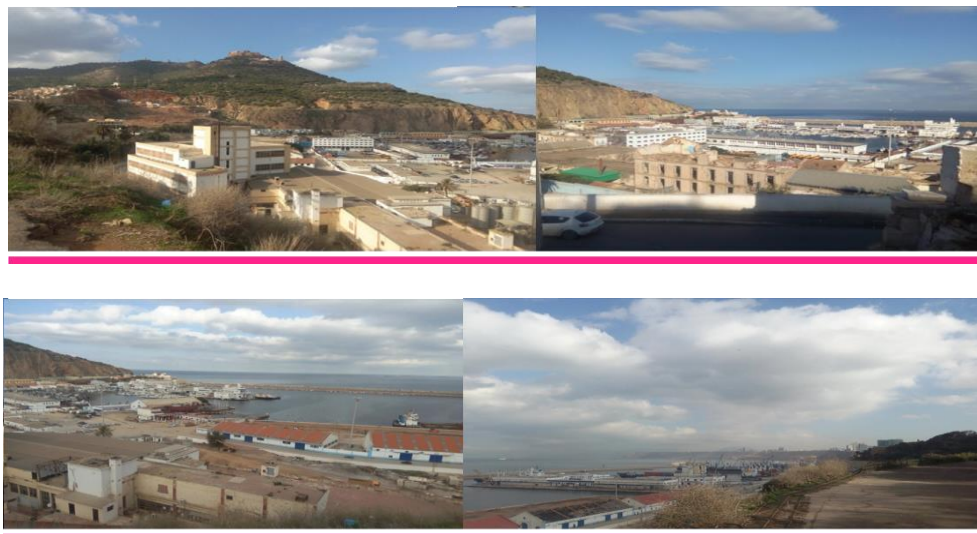
L'objectif recherché est de réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires.



## Les orientations d'aménagements

**Tableau 15 : Les Orientations d'aménagements**

Parties	Proposition
<b>le vieux port</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Louverture de sidi el houari sur le vue port</li> <li>2. La reconversion de porte de pêche vers un port de plaisance</li> <li>3. Le agrandissement de la gare maritime pour les transporte des voyageurs &amp; les navires touristiques</li> <li>4. Le maintienne &amp; La modernisation de l'ancienne capitainerie</li> <li>5. La création de musée de la méditerranée et le mater en relation avec le fort de S t lamounn</li> <li>6. La réalisation des hôtels</li> <li>7. La reconversion de la Corrales de las Barcas vers un musée le histoire de la marine</li> <li>8. La création des restaurants, cafeteria, discothèque</li> <li>9. La création d'une salle de cinéma imax3d</li> <li>10. la création d'un complexe maritime (aquarium &amp; musée des mers)</li> <li>11. Deux ascenseur urbain pour liée le vieux port la promenade de l'étang &amp; une ligne de téléphérique St Cruz la veux port</li> <li>12. réalisation d'un tunnel sur la RN 02 reliée Oran A-Türk</li> <li>13. Réalisation des places publique</li> <li>14. L'extension de Bd Stalingrad jusque le veux port</li> <li>15. La création d'une poissonnerie</li> <li>16. Des passerelles de l'escalade pour la liaison entre le V-port &amp; la calére</li> <li>17. Création du parking souterrain et d'autres superficIELLES</li> </ol>



**Figure 25 : vue général sur le vieux port (source: Auteur)**



<b>La Calére</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La création d'un village des micros entreprises</li> <li>2. La création d'un Park urbain en continuité avec la promenade de l'étang : <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aire des jeux et des aires de sport</li> <li>-Promenades</li> <li>-Théâtre en plein aire</li> <li>-Club &amp; association</li> <li>-Restaurants ; cafétérias &amp; kiosques</li> </ul> </li> <li>3. La matérialisation de la liaison avec une passerelle promenade</li> <li>4. Intégration des l'habitat individuel haute standing &amp; l'intermédiaire à ras Calére</li> <li>5. La création des parkings souterraines et d'autre classique</li> <li>6. Réhabiliter la tune de la parele</li> <li>7. Création des escaliers pour la relation Blanca la Calére</li> </ol>
------------------	---



**Figure 26 : vue général sur la Calére & la Ras Calére (source: Auteur)**

Parties	Proposition
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. la mixité fonctionnel sociale "la culture et l'histoire "</li> <li>2. Le maintien et la modernisation de Park bâtis par : Réhabilitation ; rénovation ; reconversion ; reconstruction</li> <li>3. La restauration des monuments historique (la maison du tabac ; l'église de St louis; Hopitales Boudens ; mosquée de pacha; les portes de Canstale et de St Gregor Bâb el Hamera , etc</li> <li>4. Programme de logement prendre par la reconquête des friches habitat et la reconstruction d'autre nouvelle</li> <li>5. La réhabilitation des escaliers et les impasses et La semi piétonisation</li> </ol>

## La Blanca

- des rues
6. La réhabilitation des placettes public de Kleber ; de paille ; Ras el aine
  7. La restauration de la place de la république
  8. la reconstruction de la placette de Hbiche
  9. la préservation el l'organisation de marché informelle de sidi el houari et les activités commerciales
  10. La réhabilitation de la piscine municipale
  11. Intégration des activités et service au RDC des bâtiments et revivre celles qui ancien
  12. La réalisation des aire multi -fonctionnelle sportif ; airs de stationnements de proximité
  13. La reconversion de l'hôpital de boudins vers une faculté d'architecture d'urbanisme & d'architecteur navale
  14. l'agrandissement de centre de santé de sidi el houari
  15. La récupération des friches scolaires pour le réexporter et la modernisation des écoles existent
  16. Mettre la casbah en relation avec la Blanca
  17. La délocalisation de l'annexe APC ver l'ancienne préfecture
  18. L'intégration des sièges admiratifs et bureaux



**Figure 27 : vue général sur la Blanca (source: Auteur)**

Parties	Proposition
<b>La casbah</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Restauration et réhabilitation de la casbah</li> <li>2. L'implantation de siège du département de patrimoine</li> <li>3. La création des ateliers d'artisanat de l'oranais</li> <li>4. La création de salles d'exposition des arts</li> <li>5. Le maintien et la modernisation de CEM et l'école primaire</li> <li>6. Créer un parcours touristique nouvelle la placette de ras el aine – la casbah – la calère</li> <li>7. Siège de institue des recherches archéologiques &amp; de l'anthropologie</li> </ol>



**Figure 28 : vue général sur la casbah (source: Auteur)**

Parties	Proposition
<b>Châteaux neuf</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'extension de la place de 1<sup>er</sup> novembre vers le C neuf</li> <li>2. La création des aires de stationnements souterraines</li> <li>3. La création des passerelles pour l'accessibilité au château neuf</li> <li>4. La démolition de la tour squelette</li> <li>5. La restauration de complexe patrimoniale de château neuf</li> <li>6. la réhabilitation de la promenade de l'étang</li> <li>7. La création des deux ascenseurs urbains pour la liaison avec le vieux port</li> <li>8. L'intégration des services de restauration</li> </ol>



**Figure 29 : vue général sur le châteaux neuf (source: Auteur)**



### **3.4 Scénarios d'aménagement :**

#### **3.4.1 Scénario 01 : La reconstruction de la Calére pour une relation ville-mer clé d'une reconquête urbaine effective du noyau historique**

##### **a Princesps**

- La durabilité
- Garder l'aspect architectural urbain de l'espace par actions de: restauration réhabilitation , rénovation , reconversion ,& restructuration
- Utiliser L'histoire et la culture sont les éléments de base générateurs de l'opération
- Renforcer le rayonnement touristique culturelle par les potentielle patrimoniale et naturelle
- Revivre la relation ville -mer
- Republier et crée une mitée sociale & fonctionnelle

##### **b Orientations**

- Reconstruction de la Calére
- Aménager des circuits touristiques passe par les monuments historiques
- Réaménager et moderniser le portail maritime de la ville
- Restauration des sites & monument historiques
- Mettre en valeur la relation vieux port-St Cruz par un Ligne téléphérique
- Assurer une mixité sociale et renforcer les liens sociaux à travers un programme d'habitats mixte
- Reconstruction de la calére

##### **c Enjeux**

- L'aspect historico-culturel de site



Planche 36 : Scénario 01 (source: Auteur)



### **3.4.2 Scénario 02 : La reconversion du vieux port & la mise en valeur de la relation ville- mer pour une centralité attractive**

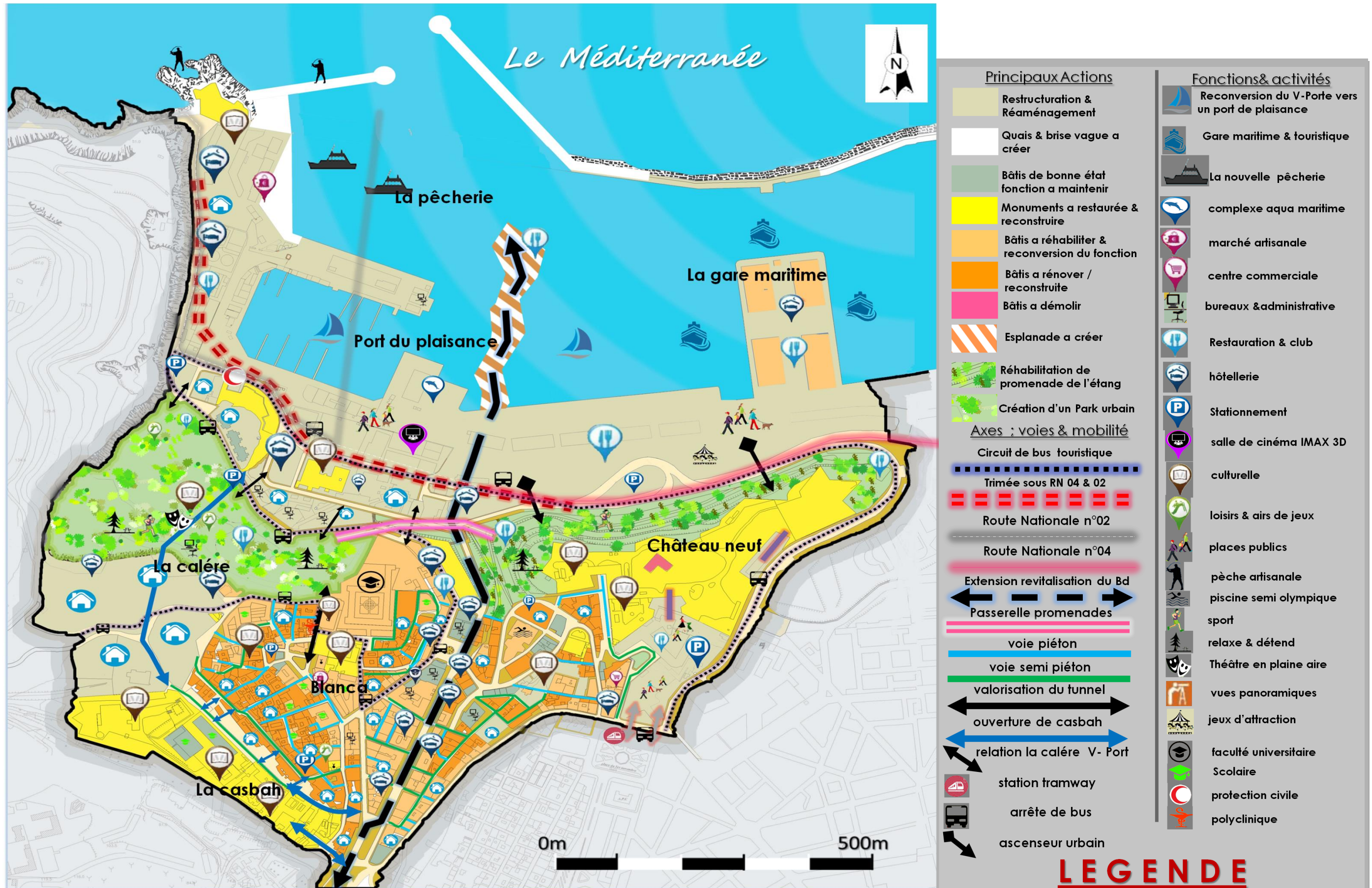
#### **a Princesps**

- La durabilité
- Continué la façade maritime
- Travailler a la mise en valeur les potentialités naturelle, historico-culturelle de site
- Garder l'aspect architectural urbain de l'espace par actions de: restauration réhabilitation, rénovation, reconversion, & restructuration
- Utiliser L'histoire et la culture sont les éléments de base générateurs de l'opération
- Renforcer & valorisée la relation ville –mer

#### **b Enjeux**

- L'aspect historico-culturel de site







### **3.4.3 Choix de scénario retenu : L'ouverture de la ville sur mer & la mise en valeur de patrimoine pour une centralité attractive compétitive**

#### **a Objectifs & orientations**

- Crée une centralité culturelle et touristique compétitive sur la méditerranée et encourager le tourisme culturel
- Augmenter la démographie urbain de site par un offre de logement de divers modélistes
- Basée sur les optionnelle naturelle et urbain pour crée une image originale de site
- Travailler sur le principe de durabilité & la présence de la nature
- Un projet qui favoriser les liens sociale et de la mixité fonctionnelle
- Revivre la relation ville –mer & réaménager le portail maritime d'Oran
- Fournier les espace d'échange et de développement pour les micros entreprises et la vie associative
- Garder l'aspect architectural urbain de l'espace et la récupération des friches urbains par actions de: restauration et réhabilitation, rénovation, reconversion, restructuration, etc.
- Développer une mobilité basée sur la piétonisation et semi piétonisation des voies
- Continuée la façade maritime par un Park urbain a la calére
- Flexibiliser la circulation sur l'axe Rn02 par un tunnel



Scénario retenu : L'ouverture de la ville sur mer & la mise en valeur de patrimoine pour une centralité attractive compétitive

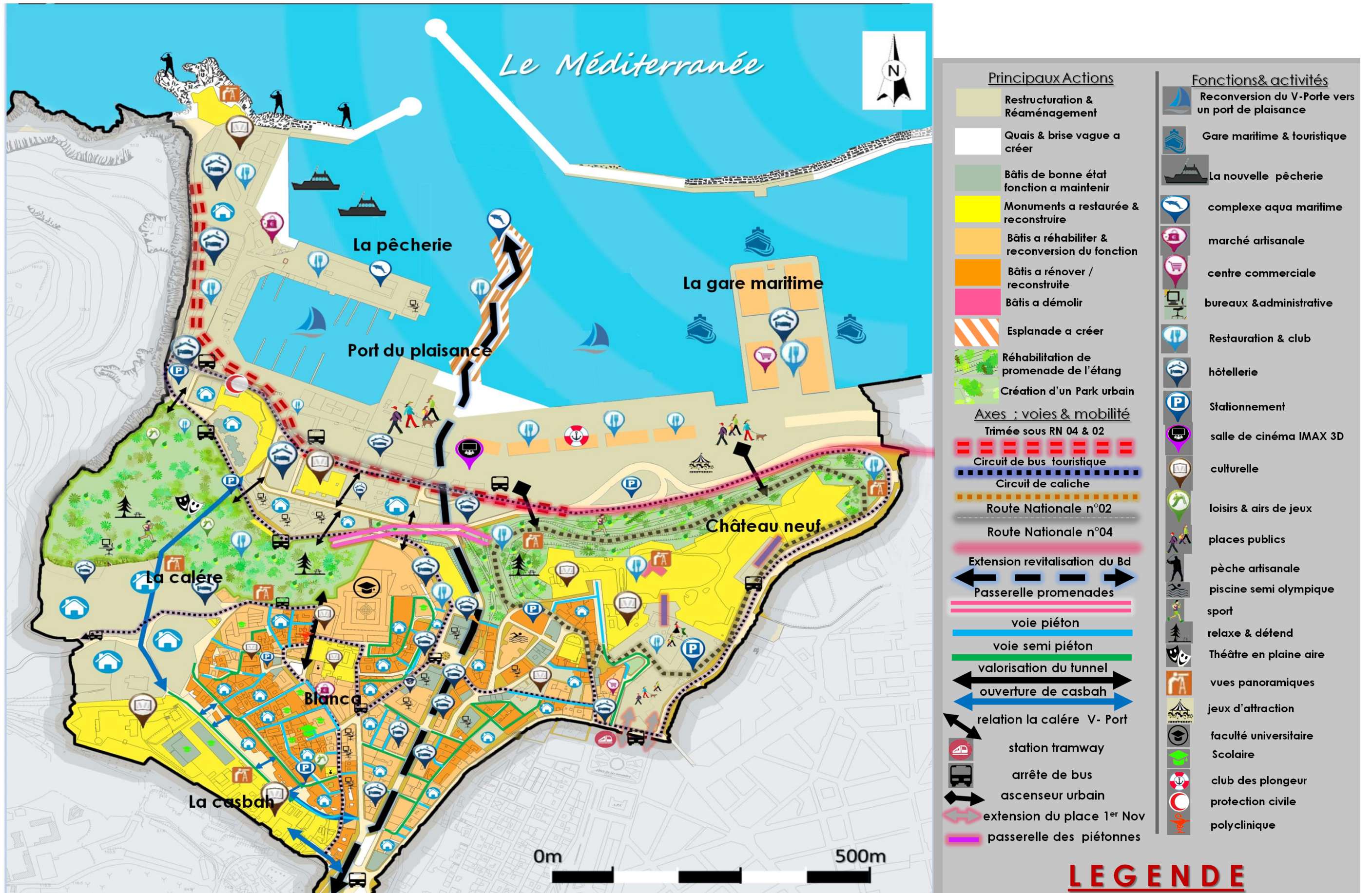


Planche 38 : Scénario retenu (source: Auteur)



### 3.4.4 Programmation urbaine

**Programme de base** : Basé sur les secteurs clé et la vocation de site

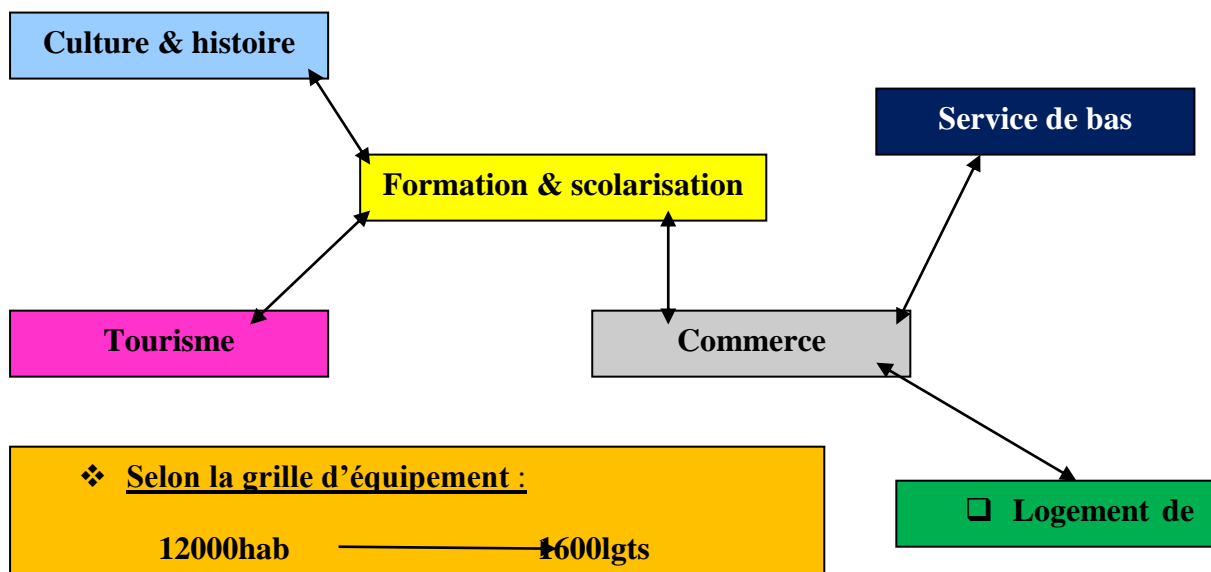
❖ **Fiche technique de site** :

- ❑ Surface totale : 116,40ha
- ❑ surface d'eau : 30,33ha
- ❑ Nb du logement individuelle compris les houaches 137lgts en exploitation
- ❑ Nb du logement Collective 416 lgts en exploitation
- ❑ Population du 4147,5habitents



**Figure 30 : Vues globale sur Sidi el houari (source: Auteur)**

❖ **Augmenter la population actuelle environne de 12 000,00 hab.**



**Tableau 16 : Programme de base (source: Auteur)**

Fonction	Sous Fonction		Nb	Surface (m <sup>2</sup> )	Gabarit	Ces
Résidentielle	Lgts sociale	Individuelle Collectif	400	32000	R+2/R+8	0.7
	Lgts sociale promotionnelle	Collectif intégrée Intermédiaire	600	60000		
	Lgts haut standing	Collectif intégrée individuelle	300	45000		
	Hôtellerie	Hôtel5*	1	1000	R+2/R+8	0.7/1
	Hôtel 3*	4	1500			
	Hôtel (1&2)*	5	800-1000			
Educatif	Jardin d'enfant		1	600	R+2	0.6
	École premier		8	2234	R+1	0.4
	École moyenne		4	22674	R+2	0.4
	École secondaire		2	10000	R+2	0.4
Activité Et service	Bureaux		24	5400	R+2/R+8	
	Commerce de la 1ère nécessité		25	800		
	Boutiques de luxe		5	400 x5		
	Restaurants +Cafétérias		14	2000		
	Mini centre commerciale			3400		
	Pêcherie et marché de gros			3400	RDC	
	Police		1	400	RDC	0.7
	Annexe APC		1	1000	R+1	0.5
	Poste		1	1500	RDC	
	banque		1	500	R+1	1
	Protection civile		1	250	R+2	1
	Marchée		2	1000	/	/
	Centre commerciale		1	7000	R+1	1
	Reconversion des dépôts portuaires en des restaurants et cafétérias		5	2980 x5	R+1	1



	La modernisation de marché de poisson	1	3470	R+1	1
	La réhabilitation de l'ancienne capitainerie de port	1	1700	R+3	1
	Caserne de protection civile	1	230	R+2	
Culturelle	Musée de mer (aquarium)		16270	R+4	0.7
	Musée de la méditerranée		1973	R+3	1
	Musée histoire de la marine Annexe de musée		7500 15	R+2	1
	Musée histoire de l'Oranaise		1900	R+2	1
	La reconversion de l'hôpital boudines en : Faculté d'architecture navale Faculté d'architecture & d'urbanisme		7500 7000	R+4	0.3
	Complexe socio -culturelle : S polyvalent Bibliothèque M des jeunes		1120	R+2	0.6
	S de Cinéma IMAX 3D, 500places		1050	R+2	1
	Théâtre en plein air 1000 place		2000	/	/
	Palais des expositions & conférence		2000	R+2	/
	Association SDH		835	/	/
	Châteaux neuf a restaurée		56547.95	/	/
	Complexe des recherches historiques & patrimoniales : -Institue d'archéologique - Département de patrimoine - Institue de l'Anthropologie		13000	/	/
		Réhabiliter le tunnel entre la P-perle et la cèle		78m	
Réaménagement de la gare maritime					
Création d'un tunnel sous vieux port		1	17598m	1	1
Création des passages sous la forme des placettes a étages		3	6411	/	/
Passerelle promenade « promenade de l'étang – Park urbain la Calère »		1	3760	/	/
Stationnement		2	300		

Mobilité	Parking a étage vieux port		3360	R+4	1
	Parking a étage au dessous de l'extension de place 1 <sup>er</sup> novembre		5900 x1	/	
	escalators	2			
	Gare maritime		3400	R+2	1
	Réhabiliter l'escalier exemple Habiche	15	318m		
	Ascenseurs urbains l'étang -port	2	16x2		
	La continuité de Bd Stalingrad jusqu'à le vieux port	1	239		
	Extension de la ligne du tramway jusqu'à le vieux port				
	Restaurations de la muraille de la Blanca	1	714m		
	Réhabiliter les impasses	16	580m		
Sportif & loisir	Création d'un port de plaisance	1	25,92ha	/	/
	Restaurée la place Kibaer & de perle	1	2200	/	/
	Réhabilitation de place Ras Ain	1	950	/	/
	Extension de place d'arme jusqu'à Château neuf	1	18450	/	/
	Piscine municipale a réhabilité	1	2180	R+2	1
	Terrain de foot	4	1080	/	/
	Salle polyvalents	1	620	R+2	1
	Centre sportif de proximité	0	4000	R+2	0.7
	Maison des jeunes		3300	R+2	0.7
	Park urbain		80563	/	/
	Restauration de la promenade de l'étang		50627	/	/
	Club des plongeurs		1500	R+2	1
Restaurée la place de république		4000	/	/	
Sanitaire	Centre de santé		800	R+2	0.8



### 3.5 Stratégies d'aménagement :

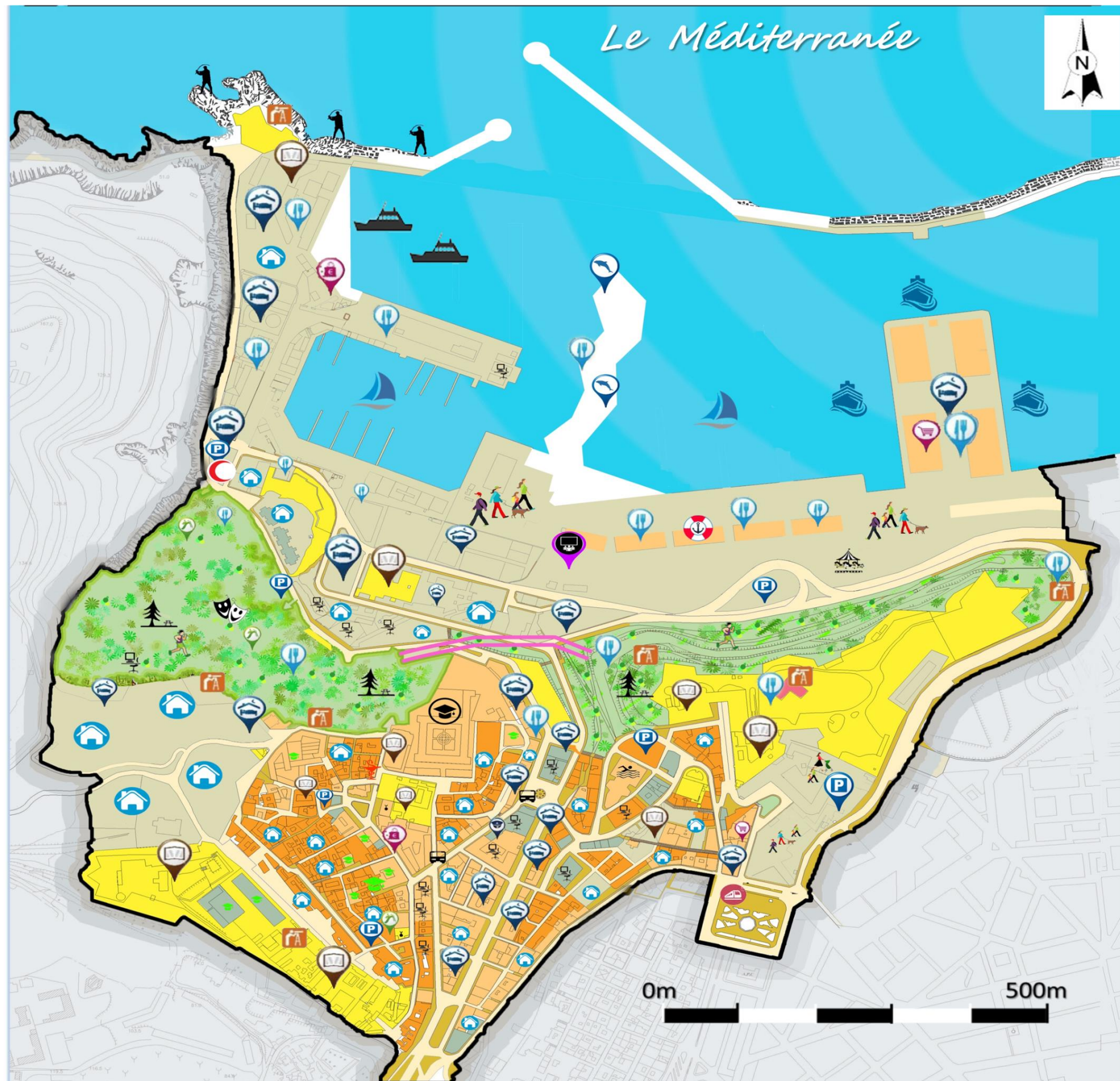
#### Travailler sur la mixité sociale et fonctinale

**Tableau 17 : La mixité fonctionnelle**

Pour quoi	Comment	
	Orientation	désignation
<p>-Renforcer la liaison avec le vieux port</p> <p>-créer une centralité entre la mer et Sidi El Houari</p> <p>-Moderniser le bord de mer</p>	<p>-usages mixtes incluant des programmes résidentiels et tertiaires, des services afférant au port, projets de commerce local et d'hôtellerie, loisir et d'activité nautiques, à des équipements de quartier,</p> <p>-Une stratégie de rayonnement &amp; de compétitivité culturel, touristique de loisir, de formation et même de logement</p> <p>-augmenter la démographie vers de 4000 à 15 000 habitants</p>	<p>➤ <b>Résidentielle :</b></p> <p>-800 Habitat collectif intégré avec commerce, restaurants et bureaux par la récupération des friches d'habitat</p> <p>-300 Habitat collectif intégré nouvelle</p> <p>-50 Habitat Individuelle</p> <p>-200 Habitat intermédiaire</p> <p>Incitation à la réhabilitation privée de l'habitat</p> <p>➤ <b>hôtellerie :</b></p> <p>-Deux Hôtel de 5 étoiles</p> <p>-Quatre Hôtel de 3 étoiles</p> <p>-Huit Hôtel entre 1 et 2 étoiles</p> <p>➤ <b>Educatif :</b></p> <p>➤ <b>Sanitaire:</b></p> <p>➤ <b>activités &amp; service :</b></p> <p>➤ <b>Culturelle &amp; formation :</b></p> <p>➤ <b>Equipements culturelles :</b></p> <p>➤ <b>Sportif &amp; loisir :</b></p> <p>➤ <b>Mobilité:</b></p>



### 3.5.1 Stratégie n°1 : Travailler sur la mixité sociale et fonctionnelle



Habitat en divers modes d'accession



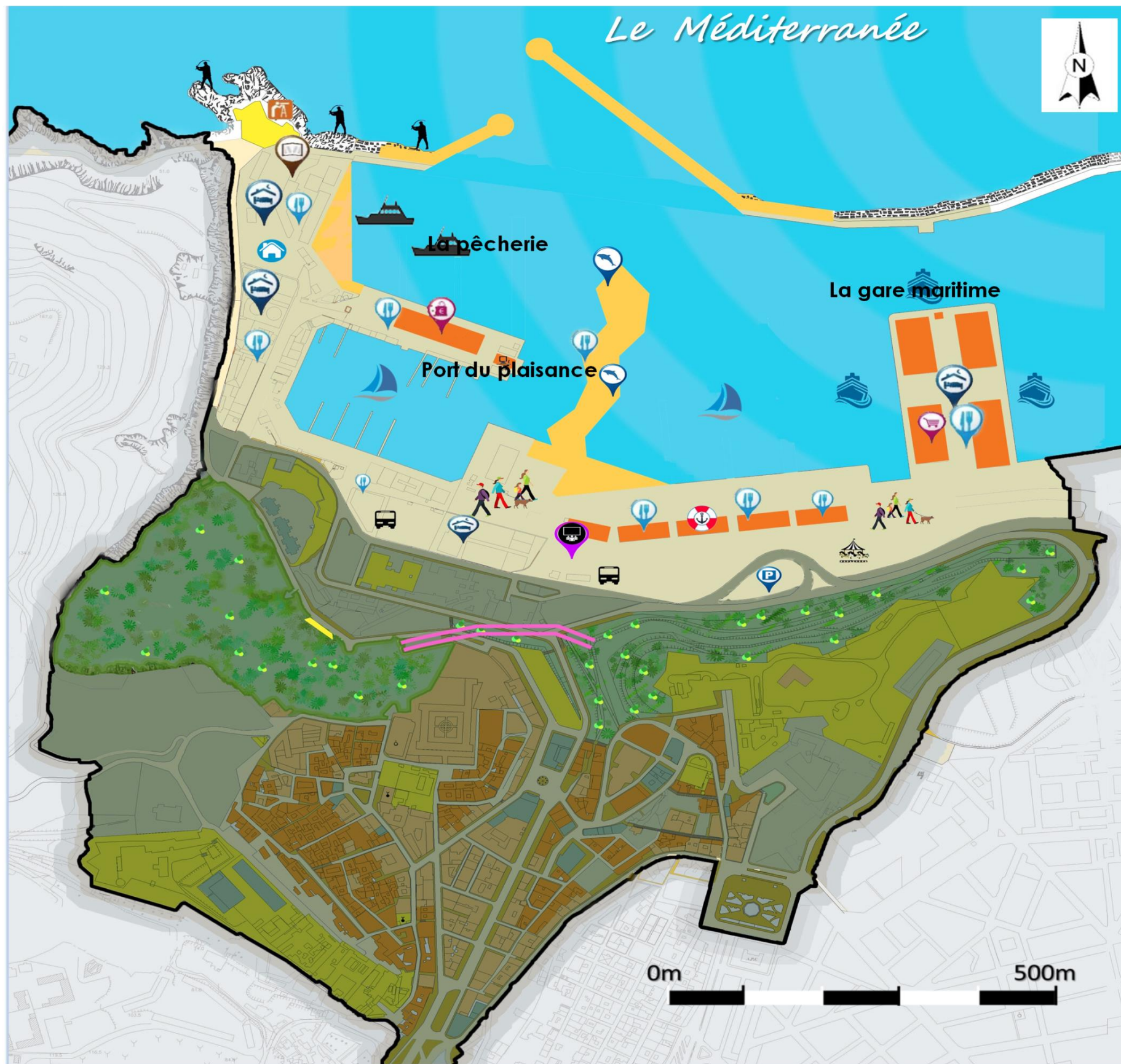
E- public lieu d'échange et de coopération

- |  |   |  |                         |
|--|---|--|-------------------------|
|  | Reconversion du V-Porte vers un port de plaisance |  | culturelle              |
|  | Gare maritime & touristique                       |  | salle de cinéma IMAX 3D |
|  | La nouvelle pêcherie                              |  | places publics          |
|  | complexe aqua maritime                            |  | pêche artisanale        |
|  | marché artisanale                                 |  | piscine semi olympique  |
|  | centre commerciale                                |  | sport                   |
|  | bureaux & administrative                          |  | relaxe & détend         |
|  | Restauration & club                               |  | Théâtre en pleine aire  |
|  | hôtellerie  |  | vues panoramiques       |
|  | Stationnement                                     |  | jeux d'attraction       |
|  |   |  | faculté universitaire   |
|  |   |  | Scolaire                |
|  |   |  | club des plongeur       |
|  |   |  | protection civile       |
|  |   |  | polyclinique            |

## LEGENDE



3.5.2 Stratégie n°2 : Moderniser le bord de mer et Ouvrir la façade maritime le bord de mer



La promotion d'un port de plaisance



Reconversion des anciens dépôts pour les équipements culturelle



Développement de la gare maritime



Développée la poissonnerie



Création du tunnel sur RN02

- partis réhabiliter
- partis de nouvelle création
- Restructuration & Réaménagement

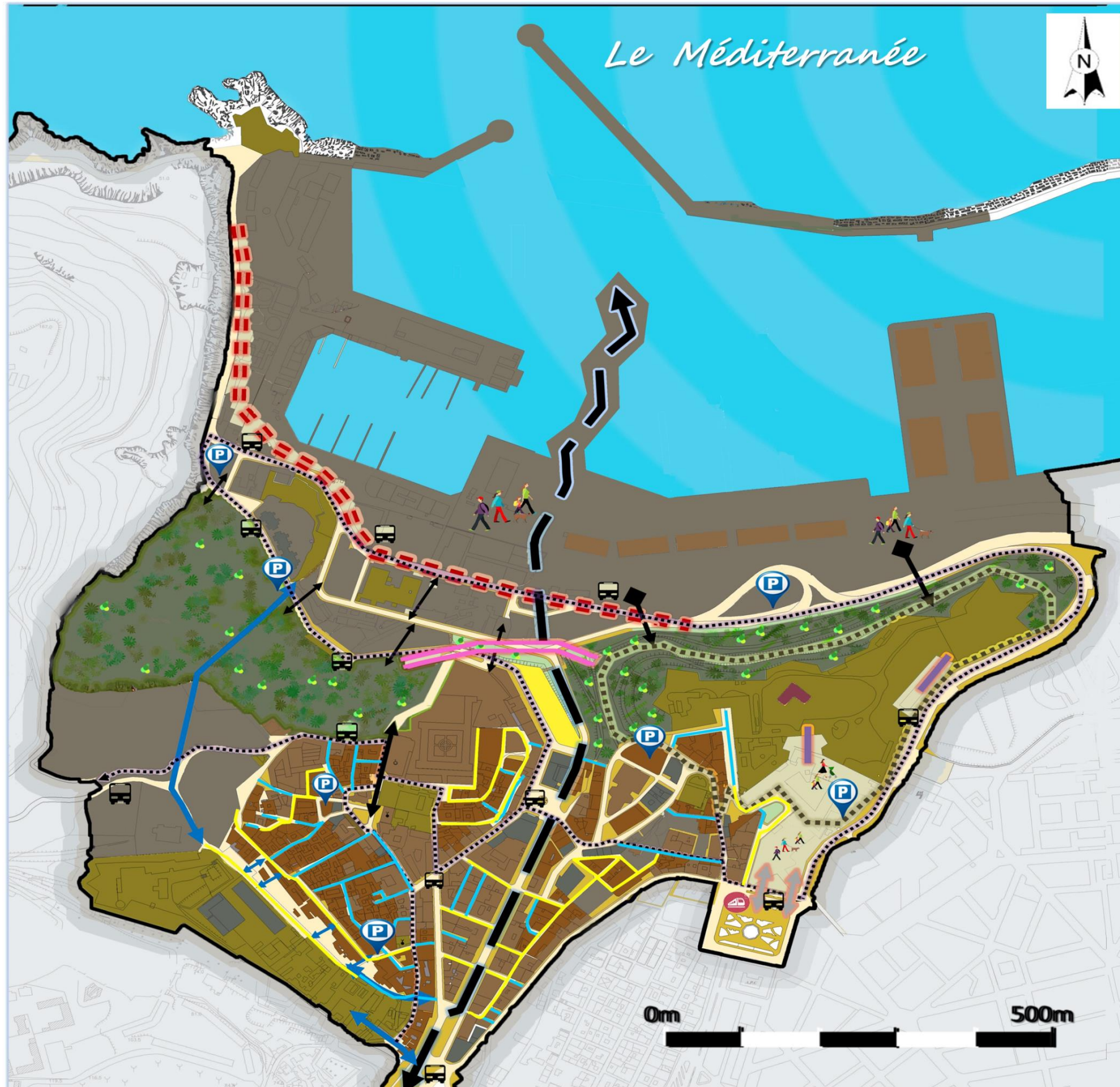
- Reconversion du V-Porte vers un port de plaisance
- Gare maritime & touristique
- La nouvelle pêcheurie

**LEGENDE**

Planche 40 : Stratégie n°2 (source: Auteur)



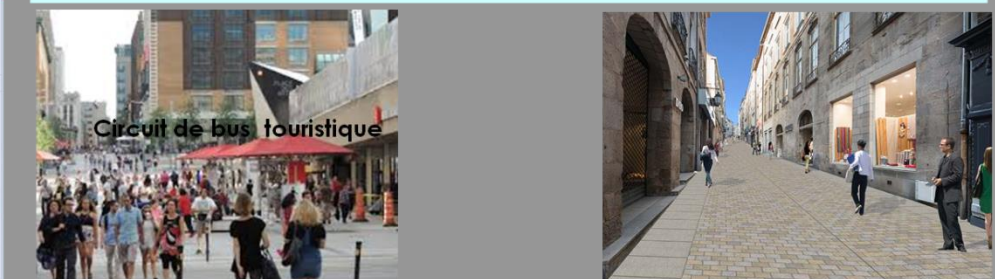
### 3.5.3 Stratégie n°3 : Revivre la relation ville mer et favorisée le piétonne



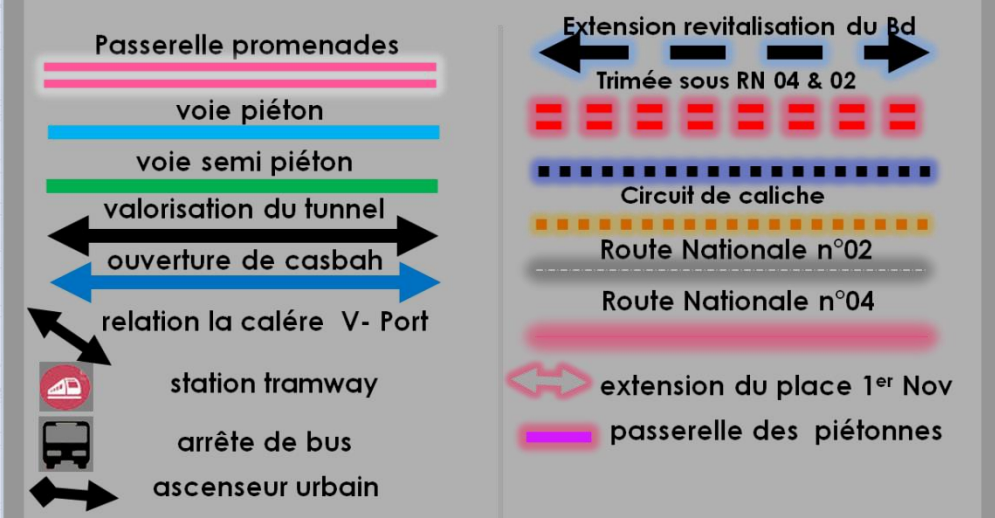
Utiliser la topographie pour crée des escalier placette



Crée des voies cycliste et réduire le mécanique



La piétonisation & semi-piétonisation de certaines rue

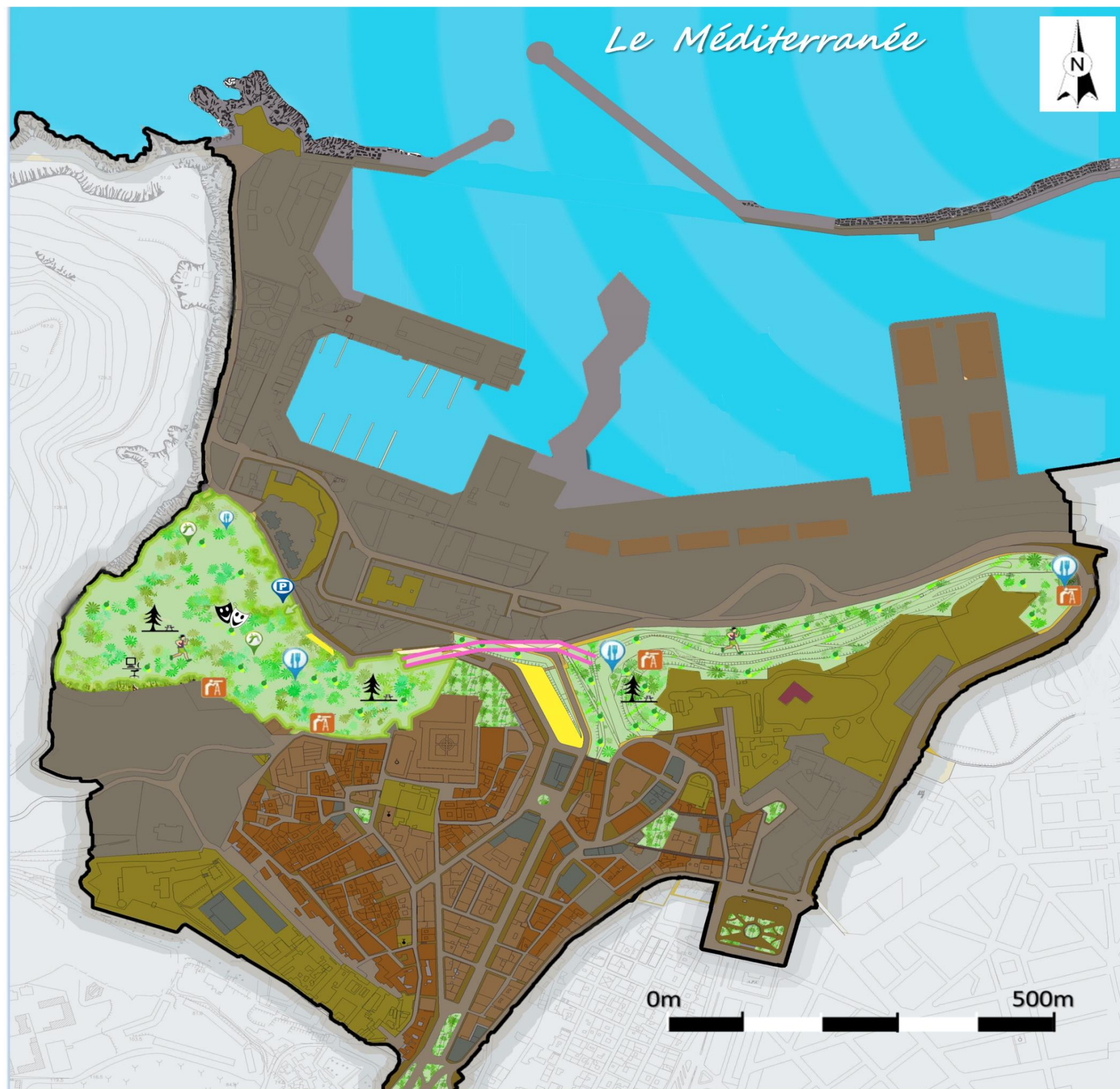


## LEGENDE

Planche 41 : Stratégie n°3 (source: Auteur)



### 3.5.4 Stratégie n°4 : la Continuation de la façade maritime



Crée Park urbain en continuité avec la promenade de l'étang



Réaliser un promenades entre l'étang et la calère



Aménagement des espaces dans les places public verts

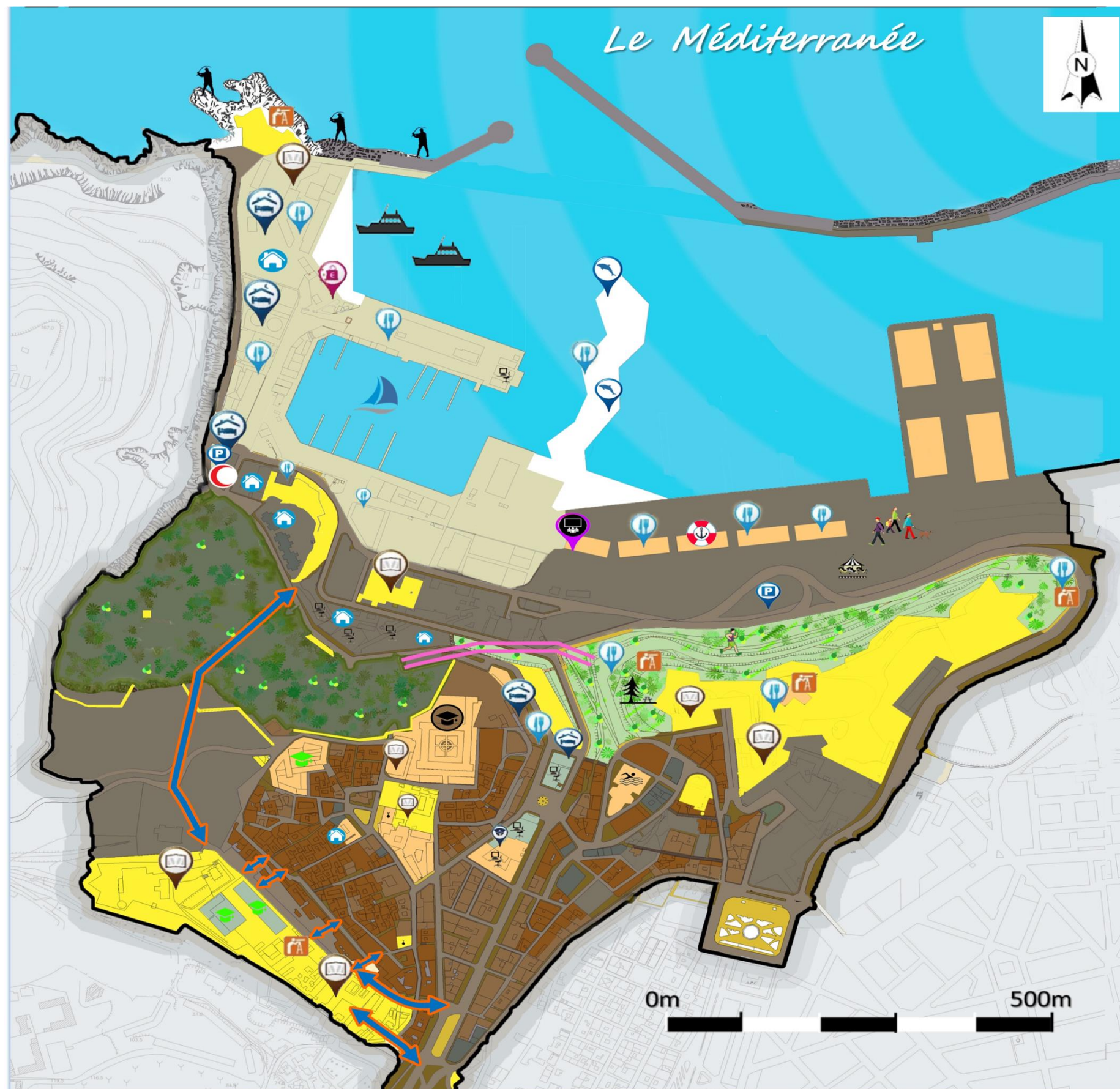
	sport		bureaux & administrative
	relaxe & détend		Restauration & club
	Théâtre en plaine aire		Stationnement
	vues panoramiques		monuments a restauré
		Passerelle promenades	

## LEGENDE

Planche 42 : Stratégie n°4 (source: Auteur)



3.5.5 Stratégie n°5 : Utiliser & valorisé le patrimoine pour encouragé le tourisme & la culture



Monuments architectural et naturelle a valorisé



Intégration le patrimoine dans le presseuse de développement

	travaux de restauration		hôtellerie
	réhabilitation/ reconversion		Stationnement
	monuments de bonne état		faculté universitaire
	Réhabilitation de promenade de l'étang		Scolaire
	vues panoramiques		club des plongeur
	Reconversion du V-Porte vers un port de plaisance		Gare maritime & touristique
	bureaux & administrative		La nouvelle pêcheurie
	Restauration & club		Passerelle promenades
	culturelle		ouverture de casbah
	jeux d'attraction		

**LEGENDE**



**3.6 Master plan (Plan d'aménagement global : Échelle 1/2000) :**

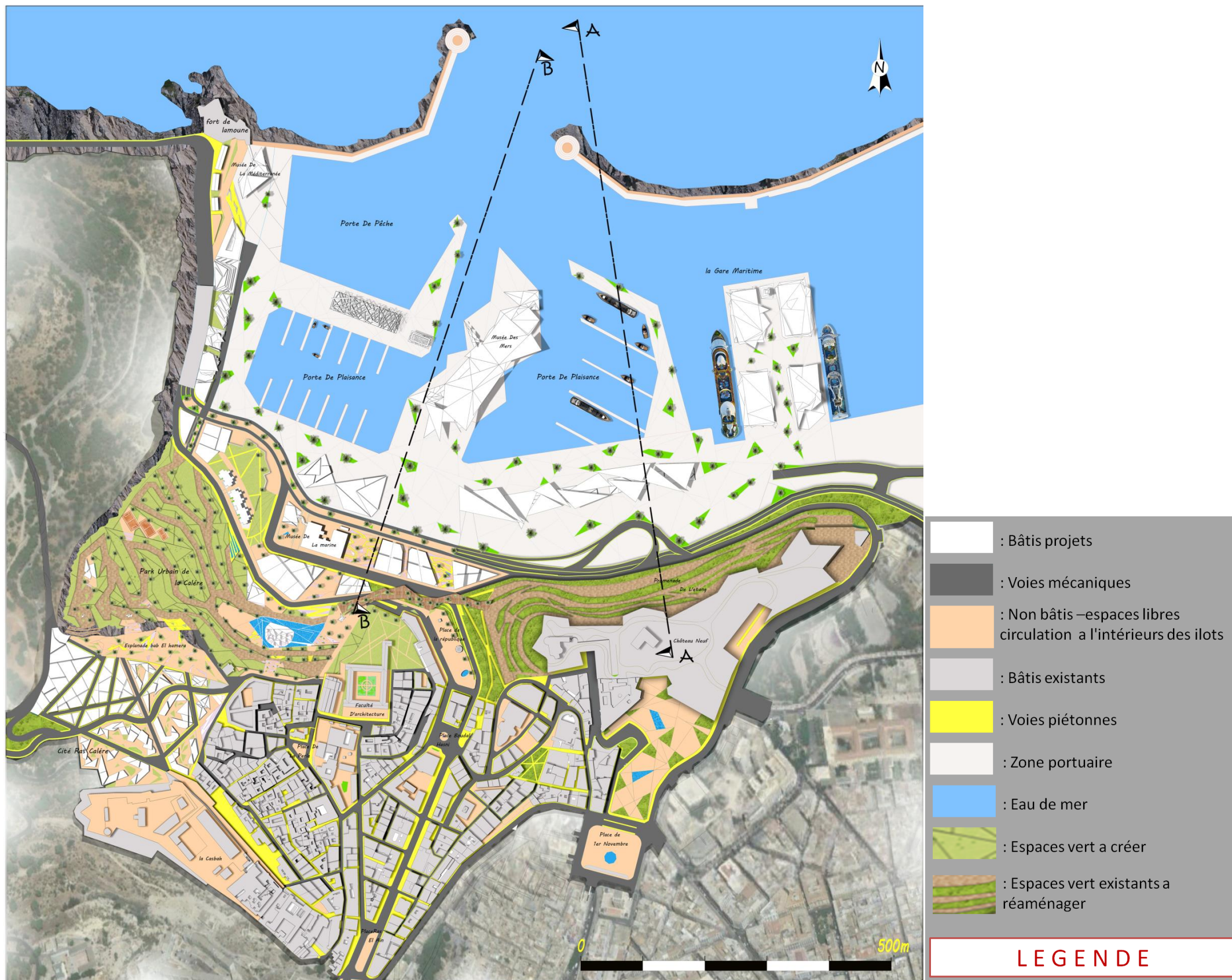


Planche 44 : Master plan (Plan d'aménagement global : Échelle 1/2000) ;(source: Auteur)



### 3.6.1 Façades urbaines (échelle1/2000)



Figure 31 : vue en 3D de la façade urbaine (source: Auteur)

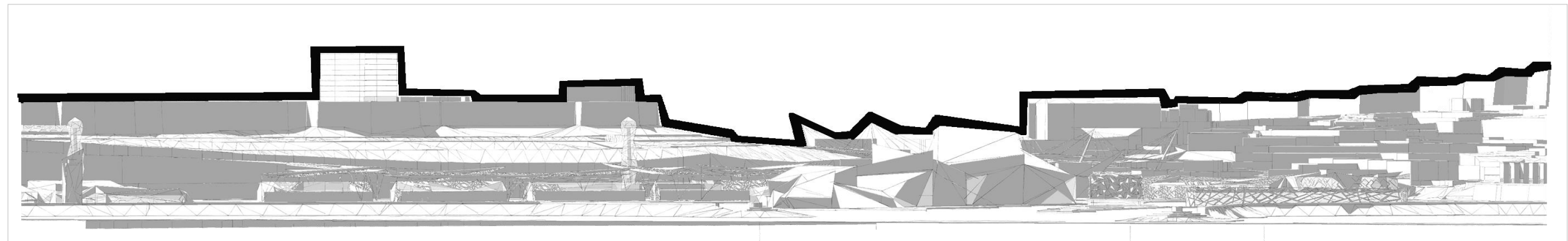


Figure 32 : skyline (source: Auteur)

Planche 45 : façade urbaine & skyline (source: Auteur)

### 3.6.2 Coupes urbaines (échelle 1/2000)

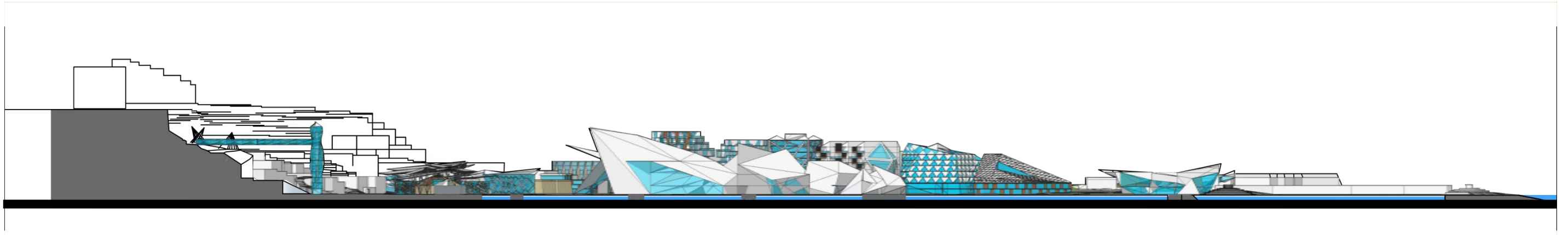


Figure 33 : Coupe AA (source: Auteur)

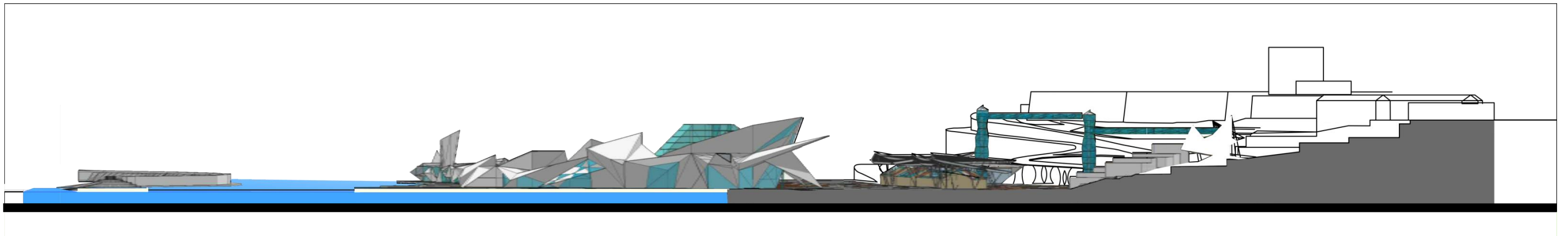


Figure 34 : Coupe BB (source: Auteur)

Planche 46 : coupes urbaines (Échelle 1/2000) ; (source: Auteur)



### 3.6.3 Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/1000)

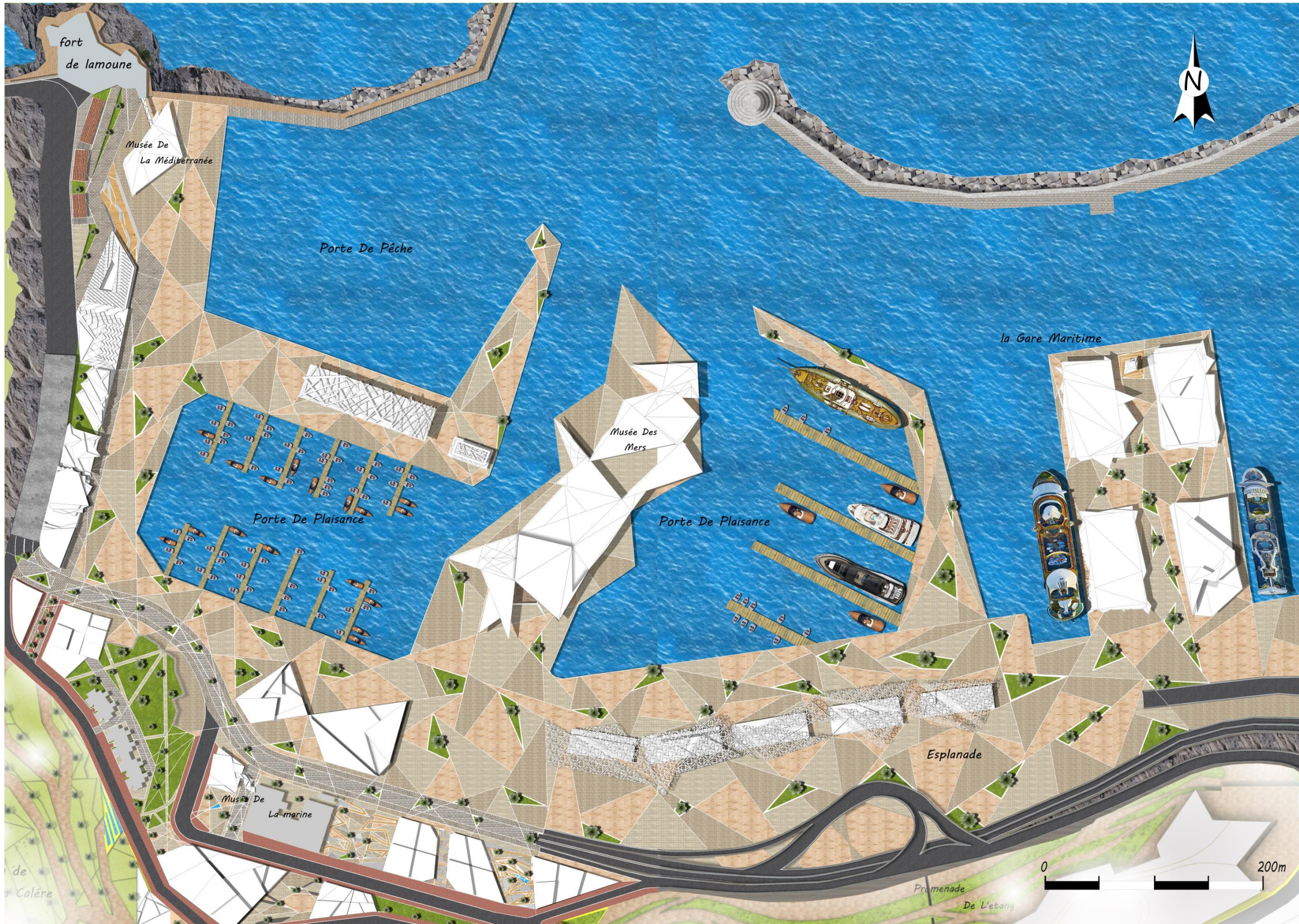


Planche 47 : Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/1000) ;(source: Auteur)



### 3.6.4 Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/500)

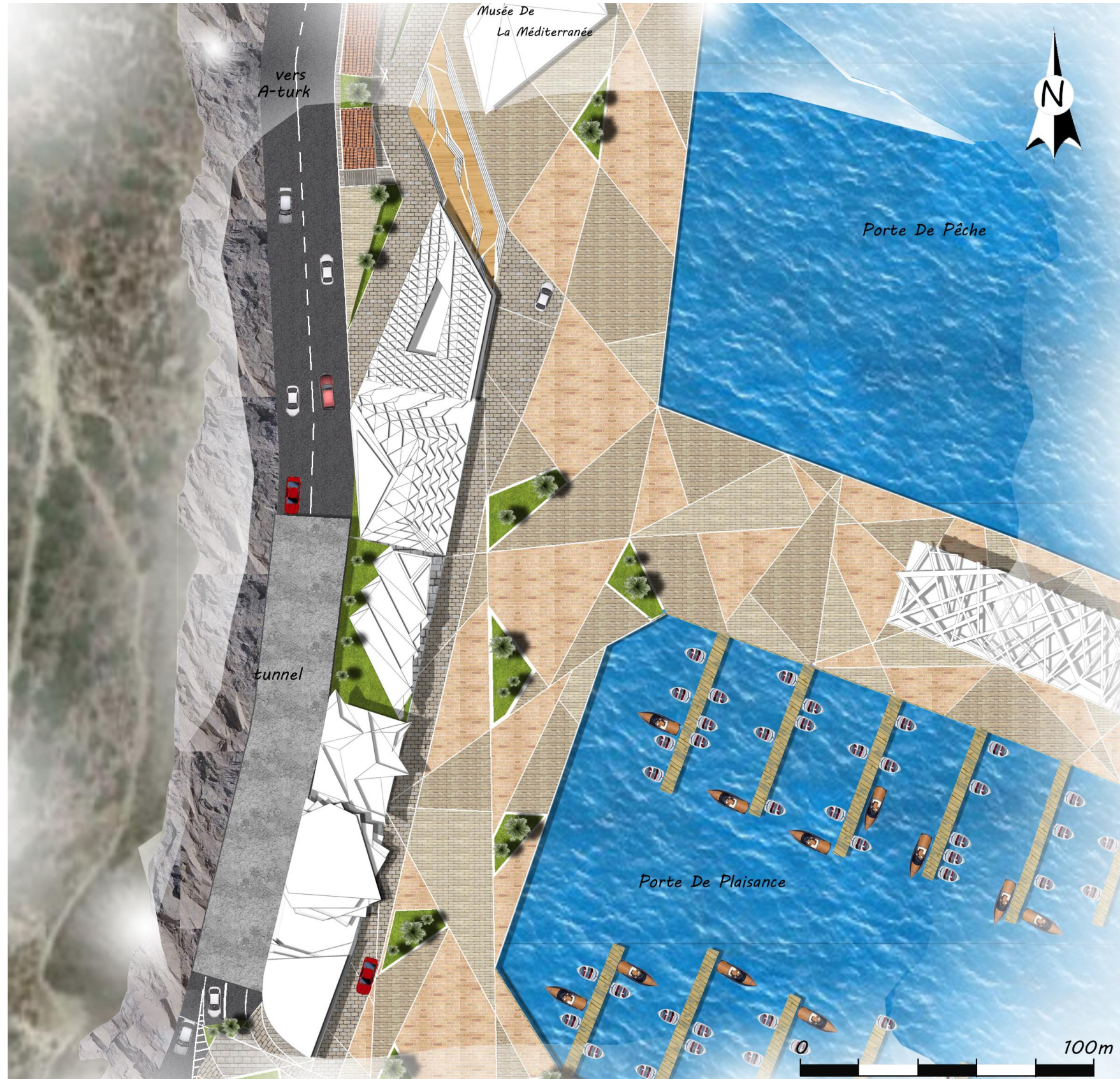


Planche 48 : Plan d'aménagement détaillé (Échelle 1/500) ; (source: Auteur)



3.6.5 Vues 3D



Planche 49 :Vues 3D (source: Auteur)





Planche 50 :Vues 3D (source: Auteur)



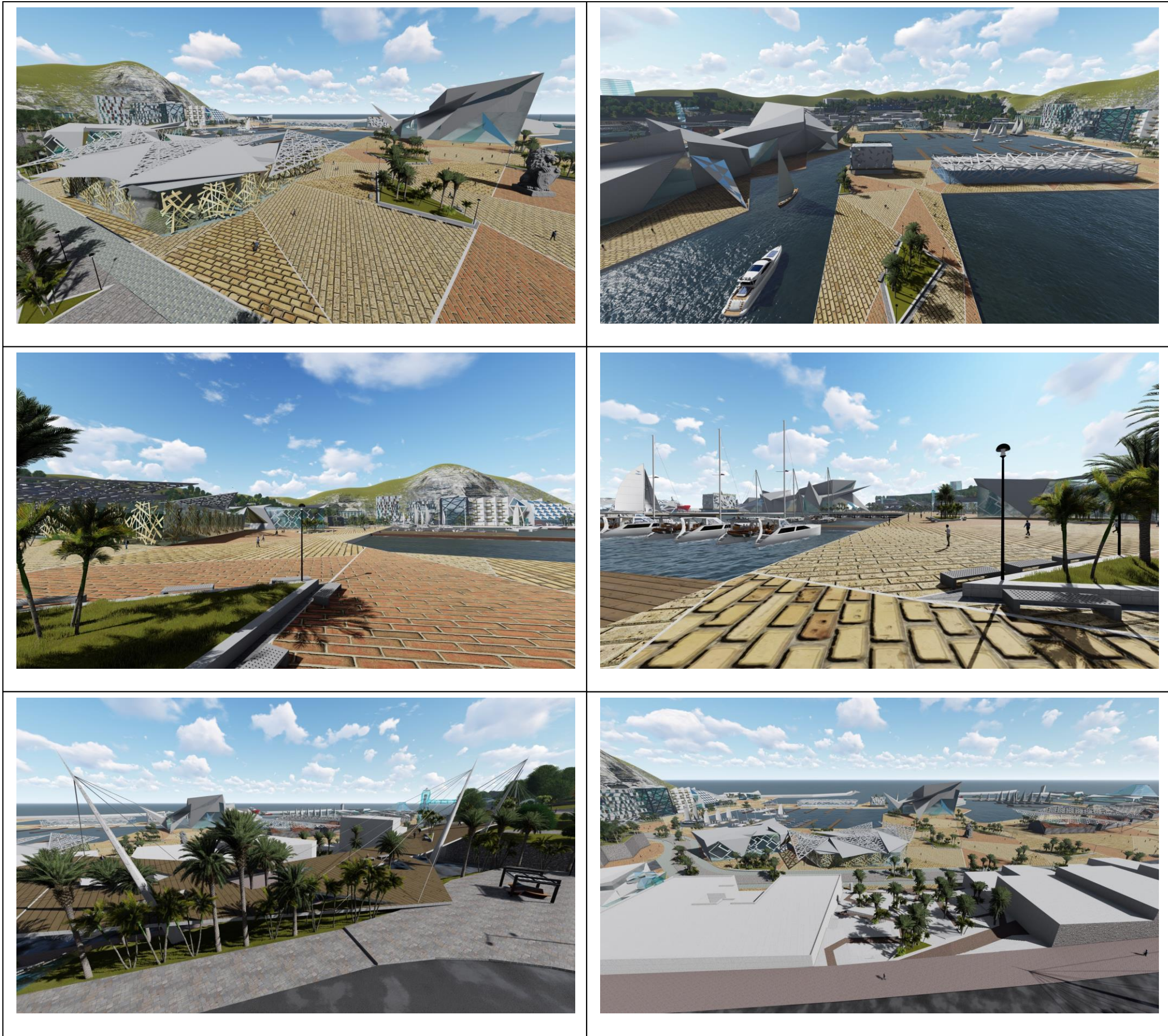


Planche 51 : Vues 3D (source: Auteur)



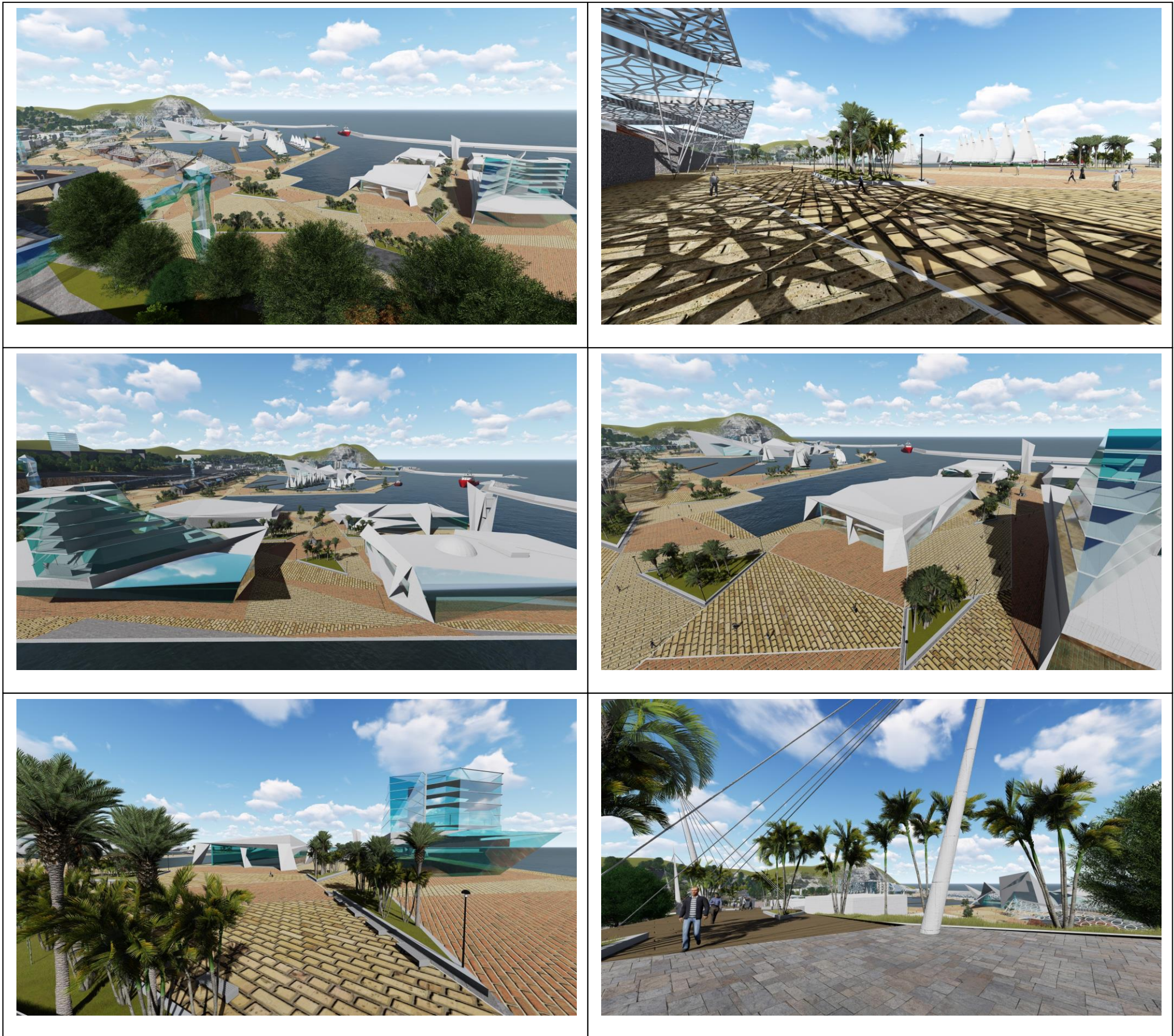


Planche 52 : Vues 3D (source: Auteur)



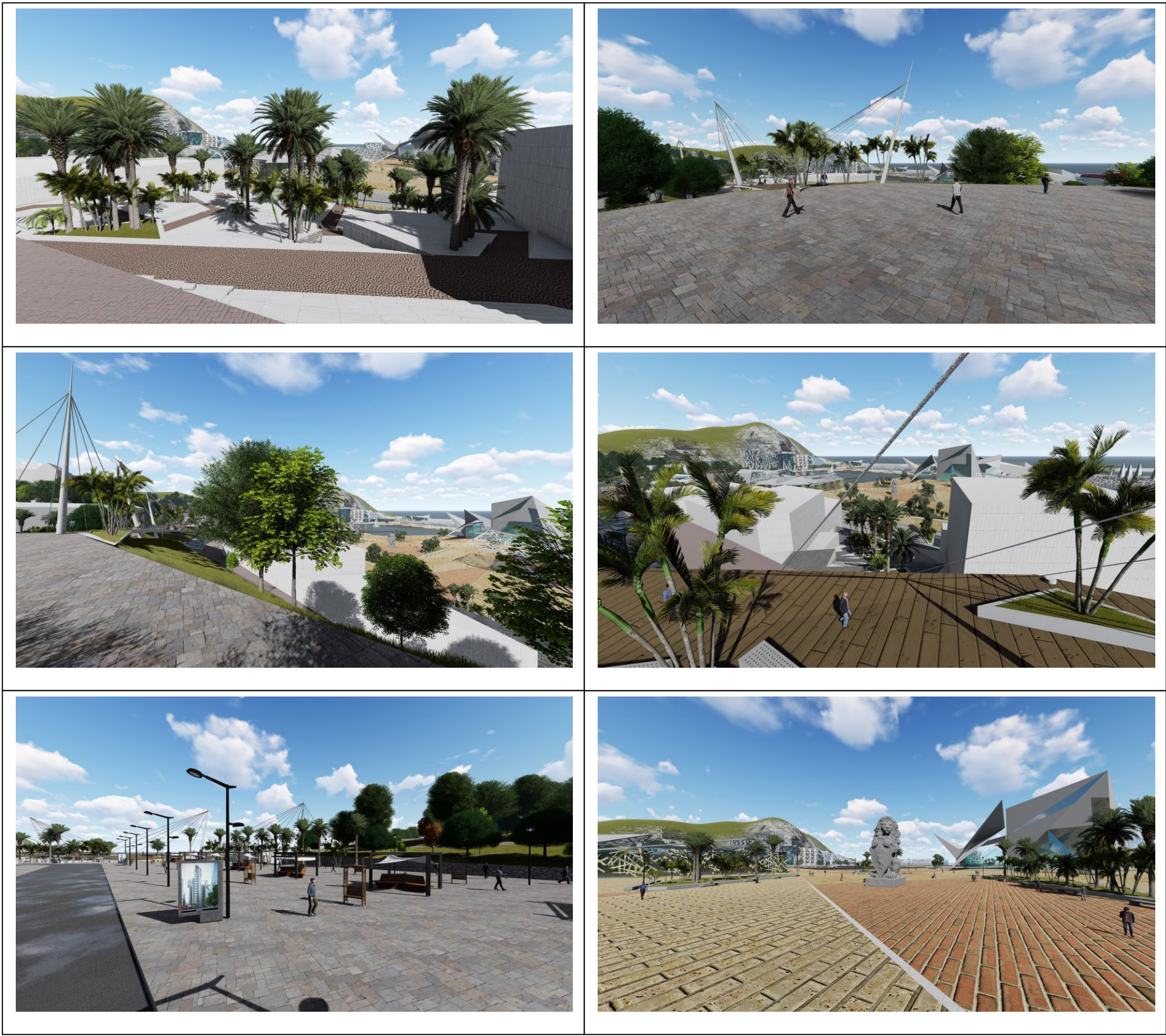


Planche 53 : Vues 3D (source: Auteur)



### 3.7 Partie technique de l'aménagement urbain :<sup>46</sup>

#### 3.7.1 Mobilité urbain transport doux :

##### Stationnement :

Est un espace spécifiquement aménagé pour le stationnement des véhicules, on le trouve le plus souvent à coté des bâtiments publics (gare, aéroports...), des lieux de travail, des centres commerciaux ou devant les grands surface pour accueillir les utilisateurs

<p>① Stationnement parallèle à la chaussée.</p> <p>② Accès et sortie de stationnement à 30° faciles, mais circulation dans un seul sens.</p> <p>③ Stationnement oblique à 45°, circulation dans un seul sens.</p> <p>④ Stationnement oblique à 60°, circulation dans un seul sens.</p>	
<p>Parking ouvert</p>	<p>Parking a étage</p>

<p>① Lorsque les places de stationnement sont délimitées sur certains de leurs côtés par des colonnes, des murs ou des piliers, augmenter la largeur</p>	
<p>Places de parking pour handicapés</p>	<p>Stationnement vélo</p>

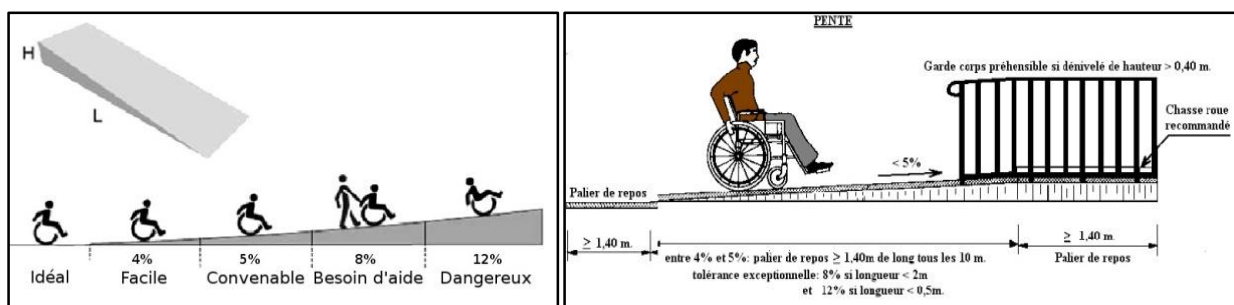
##### Arrêt de bus :



<sup>46</sup> Area mobilier, Ali baba (borne), Google, expose de 1<sup>ères</sup> années (Mobilier urbaine)



## Circulation piétonne pour handicapée :



### 3.7.2 Les matériaux de revêtements de sol :

#### a L'espace public :

L'espace public est formé des espaces libres, pouvant être couverts d'un vert dense ou arboré et généralement affectés à des usages publics, et de ce qui est visible depuis ces espaces. Il comprend donc pour partie le paysage urbain et les façades formant interface entre l'espace public et l'espace privé de l'intérieur des bâtiments

#### b Matériaux de revêtement de sol :




##### 3.7.2.b.1.1 Les critères de choix des matériaux et revêtement de sol :

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères communs suivants :

- Qualité esthétique,
- Localité,
- Durabilité,
- Facilité d'entretien et de maintenance,
- Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation,
- Adaptés à chaque typologie de lieu
- Intégrés dans leur environnement

##### 3.7.2.b.1.2 Les palettes de matériaux et revêtements de sol :

#### Usage place vieux port (places et trottoirs)

		
Briques de parement <b>FIORE</b>	Brique de parement JAUNE NANCE par 0.5m <sup>2</sup>	Carrelage en pierre naturelle



Pavés rouges



Pavés en pierre gris



brique de parement  
MARANELLO

Usage voie mécaniques :



Dalles & pavés de béton



Pavé en pierre



Béton désactivé



Stable stabilise



Pavé de grés de joint engazonnes



Béton imprimé



### 3.7.3 Les dispositifs de contrôle du stationnement :

Le développement très important de la circulation automobile depuis les années 60 à conduit les élus et les services techniques des villes à introduire, sur les trottoirs, et dans les rues, de nombreux éléments de protection. Leurs fonctions est d'empêcher l'accès et le stationnement des véhicules sur les espaces disponibles et d'améliorer le confort du piéton dans la rue.

#### a Borne Marine :

**Matériaux :** fonte peinte

**Dimension :** hauteur 35.50 ou 70cm –diamètre 25à31cm

**Matériaux :** fonte grise

**Dimension :** diamètre 30cm

**Poids :** 32Kg



#### b Borne d'amarrage :

- Bitte d'amarrage pour les petits

Yachts En croix de hauteur 180 mm

En inox 304



- Bitte d'amarrage de bateau

Bollard en Inox 316. Disponible en

Hauteur 100 Et 120 mm et pour 550 KN



#### c Barrière grand siècle :

**Matériaux :** acier électrozingué et laqué.

**Dimension :** hauteur 100cm, longueur 100à200cm

**Poids :** 16Kg

**Couleur :** standard brun

**Fixation :** scellement



### 3.7.4 Mobilier de repos :

L'espace public est un lieu essentiel de la vie sociale, or pour la personne captive de la ville : jeunes, personnes âgées .... , les bancs peuvent favoriser les relations avec l'autre. Leurs formes sont très diverses : banquettes, chaises, poufs, causeuse simple ou double face ... Ils sont parfois intégrés à des murets ou aux soubassements des bâtiments Certains sont associés à des tables , notamment sur les airs de repos ( espaces naturels et autoroutes ) , et il serait souhaitable qu'ils le soient plus souvent en milieu urbain en pied d'immeuble ou dans les parcs

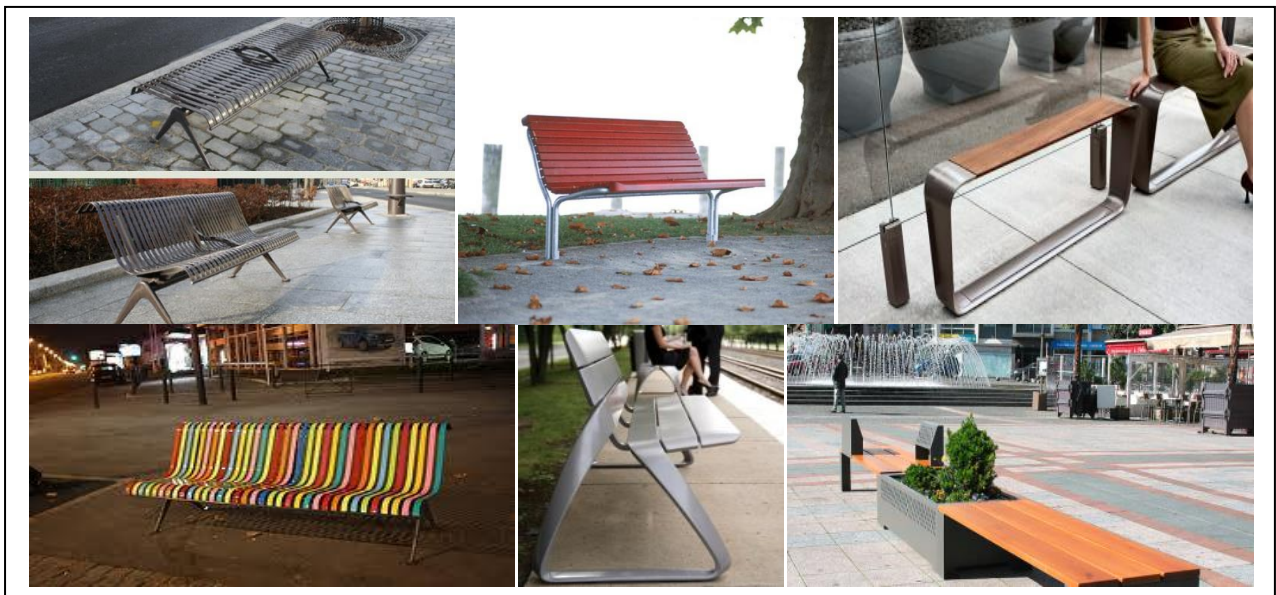
#### a Banquette colonia : Martial Duplaix Mobilier urbain

**Matériaux :** Acier Galvanisé, peinture polyuréthane

**Dimension :** Longueur, 125 ou 200 cm – largeur, 50cm .

**Couleur :** Gamme Ral .

**Pose :** Sur un mur par deux points





**b Banquette Pin Laon : Lou boy**

**Matériaux : Pin de Gascogne**

**Dimension :** longueur, 200cm largeur, 50cm – hauteur , 45cm – épaisseur du bois , 45cm

**Poids :** 40kgs

**Pose :** scellement dans plots de béton



**c Banc Atrium : Sabla Bonna**

**Matériaux :** Béton Armé teinté dans la masse

**Dimension :** longueur, 178cm - largeur, 60cm – hauteur d'assise , 40à 48cm

**Couleur :** Bleu, Gris, Rose ou jaune

**Poids :** 450Kgs

**Pose :** auto stabilité ou scellement.



### 3.7.5 Les objets pour l'hygiène et la propreté :

#### a Les poubelles :

Indispensable pour l'espace public, elles recueillent les déchets les plus divers : légers, liquides, dangereux, encombrants

##### 3.7.5.a.1.1 Les corbeilles :

**Matériaux :** caillebotis acier galvanisé laqué, anti – affichage

**Dimension :** hauteur, 66 à 78cm

**Couleur :** Gamme Ral

**Capacité :** 30 à 60l

**Vidage :** ouverture du couvercle, verrouillage par clé, panier

**Fixation :** par tiges d'ancrage sur platine



##### 3.7.5.a.1.2 Conteneur enterré cityspot TM

**Matériaux :** Cuve, acier, mât, polyester

**Dimension :** emprise au sol 130X130CM, Profondeur  
De fosse 150cm,

**Capacité :** 1,50 à 2,50 m<sup>3</sup>

**Vidage :** levage puis ouverture par trappe



### 3.7.6 Sanitaires publics:

Les sanitaires publics, autrefois très nombreux

Dans les villes, ont peut à peut disparus

Notamment à cause des difficultés d'entretien

Qu'ils présentaient.



### 3.7.7 Les Objets liés aux végétaux et à l'eau :

#### a Les grilles d'arbre :

Appelées aussi l'entourage d'arbres, assurent une protection du système racinaire des arbres plantés dans les rues, sur les trottoirs ou les parcs du stationnement





### b Bacs à fleurs :

Pour embellir les villes et les rendre plus chaleureuses, ou encore empêcher le stationnement sur les trottoirs ou délimiter un espace de stationnement



Bac à fleurs En plastique



Bac à fleurs rond béton azalea



jardiniere ronde beton bac carre



jardinieres bancs jardinières  
bancs beton



zitbank bloembak banc bac à fleurs



Bac à fleurs En bois

### c Fontaine de puisage :

**Matériaux :** corps, bois granit, pédalier, inox

**Dimension :** emprise minimum 72x36 cm, surface  
De réception 109X128Cm, hauteur 130cm

**Option :** commande électrique par horloge



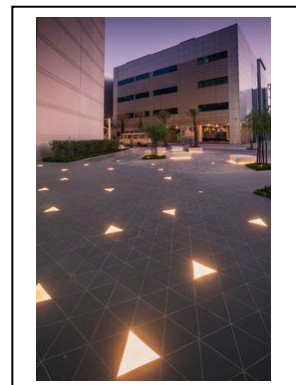
### 3.7.8 Les lumières :

L'éclairage public représente le marché le plus important dans le domaine de l'équipement des villes. Un luminaire est généralement mise en place pour 20 ans.

De plus, l'éclairage constitue dans le champ du mobilier urbain, le secteur ou il est le plus facile de proposer un objet répondant à un problème particulier.



Lampe d'aire a énergie solaire



Réflective surface  
extérieure

### 3.7.9 Les supports d'informations et de communications :

Selon les types d'information à communiquer, les supports sont très divers :

- L'affichage publicitaire utilise des panneaux de différentes tailles
- L'information culturelle a recours à des colonnes, des panneaux d'affichage libre, des plaques culturelles sur les bâtiments et les jardins.
- Les signalétiques directionnelles
- L'information touristique propose le fléchage de monuments
- L'information commerciale



**a Fléchage directionnel :**

**Matériaux :** support : bois lamellé-collé ;

Plaque en aluminium

**Dimension :** hauteur : de 1.30à2.50m



**b Relais information service :**

Peut être surmonté du logos « I »le signalant.

Les informations sont municipales –culturels-touristiques et de services

Le relais peut intégrer banc-corbeilles-téléphone-borne télématique et sanitaire

**Matériaux :** structure en bois ; vitrine : Polycarbonate ou verre sécurit ; toiture : Polycarbonate transparent ou opaque ; boulons zingués.

**Dimension :** 2.42.4 ; hauteur : 3.5m



**c Arts publiques :**



Le lion symbole d'Oran



Crevette

### 3.7.10 Les végétaux :

#### a Les principaux objectifs :

- Créer un environnement de qualité,
- Choisir des végétaux adaptés aux différents milieux (urbain et naturel) : nature de sol, Espaces dédiés, environnement, ...
- Planter et préserver durablement les arbres d'avenir,
- Préserver, valoriser et accroître le patrimoine arboré : inventaire du patrimoine arboré, protection de l'arbre pendant des travaux de voirie par exemple, conservation des arbres Crevassés en tant que niches écologiques si leur état sanitaire n'influe pas sur la sécurité Des habitants,
- Limiter les pertes en eau potable,
- Apporter des solutions alternatives respectueuses de l'environnement

#### b Critères de choix des essences végétales :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol (climat méditerranéen).
- Espèces végétale qui garantit un bon paysage naturel qui s'intègre à l'urbain.
- Végétaux nectarifères et mellifères, à fruits comestibles pour les oiseaux et la petite faune
- Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs).
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies.
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps,
- Palettes végétales composées d'espèces et de variétés différentes afin de limiter les risques d'épidémies



Cupressus sempervirens



Les palmiers





Les olives



Palmier à chanvre



Arbuste de latanier

**c Les fleurs :**



L'armoise maritime



Lavandes



soucis



Romarin-Barbecue



sauge-royal-bumble



Thym



Valerian

**3.7.11 Les jeux :**

Les jeux sont regrouper en plusieurs catégories qui sont définies par les tranche d'âge des personnes aux quelles ils s'adressent :

- Jeux pour tout – petits (jusqu'à 6ans)
- Jeux pour enfant (de 6 à 10 ans)
- Espace de jeux pour adolescent
- jeux collectifs (table de pingpong, jeux d'échecs, piste de planche à roulette ...)
- Parcours sportifs

**Matériaux :**

Le bois – les matières plastiques et le métal les assemblages et la visserie sont le plus souvent  
En acier protégé de la corrosion (zingué, laqué et inoxydable)





## **Conclusion générale :**

En conclusion, notre projet mis en question l'inscription de la ville dans le cadre de développement durable et qui s'intéresse à renforcer la compétitivité de la ville sur la mer.

A fin d'arriver à ce résultat en entame le travail selon trois chapitres et reposée sur une planification stratégique, où on a commencé par une lecture urbaine globale pour arriver au local.

Le 1<sup>er</sup> chapitre, consacré à différentes définitions des concepts théoriques ayant une relation avec le thème. Dans le deuxième, on a présenté une lecture d'instruments d'urbanisme algérien, afin d'être au courant avec les différentes politiques d'aménagement et de développement de territoire dans le pays, puis sélectionner la ville et délimiter l'aire urbaine à étudier ; cette étude prend en considération la complexité de système urbaine, qu'on a décortiqué en plusieurs entités et parties moins complexes (paysage urbain, infrastructures et mobilités, économie urbaine, paysage naturel), ressortir justement les hypothèses et les problématiques spécifiques à chaque partie, les combiner et superposer pour ressortir la problématique et les hypothèses générales.

Dans le dernier chapitre, on a délimité la zone d'étude avec justification historique, dans laquelle on utilise la méthode typo morphologique, afin d'arriver à une problématique spécifique de site, proposer les hypothèses convenables et les matérialiser sous forme de deux scénarios d'aménagement et un scénario retenu renforcé par une analyse référentielle thématique, nous a permis d'avoir une idée sur la programmation urbaine, alors que la définition de programme urbain a été faite selon la vocation et besoins de base, les stratégies d'aménagement qu'on a développé, tout en ressortant la capacité d'accueil ; Le plan d'aménagement global de la zone d'étude et donc dicté à la fois par le programme urbain et par les stratégies d'aménagement.

Ce travail a permis de faire ressortir un certain nombre d'enjeux et d'expériences que

L'on peut synthétiser comme suit :

Notre projet : La reconquête de l'ancien noyau historique de la ville d'Oran pour une compétitivité méditerranéenne « cas d'étude Sidi el Houari »

Se base sur les potentiels patrimonial historique et naturels qui nous considérons comme pointes de guidage essentielles pour aller d'Oran vers une compétitivité méditerranéenne basée sur le développement durable et qui intégrée implicitement avec les facteurs socio-économique, culturelle, naturelles, vise l'articulation de la ville avec son héritage méditerranéen passe par une stratégie de liaison à différents niveaux: éclaircissement au niveau de la perception d'un ensemble cohérent, soit par la récupération des friches urbaines et la reconversion de certaines fonctions tout en gardant l'aspect historique du site, soit par la création d'espaces publics et privés. En outre une mixité fonctionnelle sociale a été choisie pour Sidi el Houari de façon originale. Elle ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération. Il vise également d'une mixité ville-port à part entière dont l'aménagement est en adéquation avec la société de loisirs des bureaux de transport et de pêche : se promener, consommer en dessus ou à côté du port, tout en contemplant le port moderne, à la façon d'un musée ouvert au ciel et aux échanges urbains. L'approche à adopter ne peut être toujours la même et gagne à être complétée par la redéfinition des liens entre port et ville. Il s'agit alors de sortir de la vision traditionnelle et de restreinte de la ville

Portuaire, ou le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et Terrestres.

Et enfin le principe de reconversion des territoires ville-port, revive le port de la Et redonne à la ville un énorme potentiel pour les années à venir, en renforce une L'image à la ville, plus d'attraction, plus d'emplois, plus de culture et meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination attractive pour les visiteurs, tout cela permettre aux À la ville d'être plus dynamique et plus compétitive, que ce soit sur le plan national ou le plan méditerranéenne.



## Bibliographie

## Ouvrages

- Choay, Pierre Merlin et Françoise. dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.
- Nicole Isabelle. « La revitalisation du quartier Saint Roche, analyse statistique et cartographique ».Mémoire de maîtrise en sciences géographiques. Université Laval, 2001.
- Davide Mangin Philippe panerai .projet urbain édition parenthèses .collection eupalions série architecture et urbanisme .achevé et imprimer le 27 septembre 2002 .à Marseille .dépôt légal octobre 2002
- Méthode de réhabilitation d'un centre historique .diagnostique de quartier ben M'Hidi- Alger .édition les alternatives urbaines. Dépôt légal 2013-3635.impprmier Ed'Diwan. 228 pages
- Guinand Sandra, « La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto », Annales de géographie, 2012/2 n° 684, DOI : 10.3917/ag.684.
- Yasmine BOUHELOUF, «L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel ».Mémoire de magistère. (EPAU), le : 22 juin 2014.
- MémoirePour l'obtention du diplôme de Magistère Option : Urbanisme. Présenté par : Melle Boucherit Sihem UNIVERSITE MENRTOURI de CONSTANTINE
- Brahim Benyoucef, Globalisation et dynamique des territoires,OP.Cit.
- Mémoire Magister Option : Urbanisme. Présenté par : Melle Boucherit Sihem
- 1 10 Lacaz, J.P., <<introduction à la planification urbaine>>, éd. Presse des ponts et Chaussées, Paris, 1995
- Friboulet Jean-Jacques, « La construction de l'attractivité : une analyse en termes de capacité »
- Jean-Pierre SUEUR, Sénateur, « *Villes du futur, futur des villes ; Quel avenir pour les villes du monde ?* ». Rapport d'information, Tome I .enjeux. SENAT, session ordinaire 2010-2011. p 139
- « Les clusters en France ».L'Harmattan. Paris, 2008.
- Hervé Alexandre, François Cusin .Claire Juillard.
- Mémoire de fin d'étude (Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia)
- Thèse de Doctorat en Sciences de la Vie Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia (1993/1996)
- Instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, SDAAM, PDAU)
- Tableau historique de la province d'Oran, depuis le départ des Espagnols en 1792

## Revues et Articles

- Nouvelle charte d'Athènes 1998
- Journal Officiel N° 61 du 21 octobre 2010

## Les sites d'internet

- [www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2012-2-page-128.htm//](http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2012-2-page-128.htm//)
- [www.charleroi.be/node/52](http://www.charleroi.be/node/52)
- [www.toupie.org/dictionnaire-la-reconquete-urbaine](http://www.toupie.org/dictionnaire-la-reconquete-urbaine)
- [www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1222](http://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1222)
- [www.poissonnerielachenal.com](http://www.poissonnerielachenal.com)
- [www.montmerle.wordpress.com](http://www.montmerle.wordpress.com)
- [www.agam.org](http://www.agam.org)
- [www.marinaportvell.com](http://www.marinaportvell.com)
- [www.\(SAPT\).com](http://www.(SAPT).com).
- [www.Ali-baba-\(borne\).com](http://www.Ali-baba-(borne).com).
- [www.icomos.org](http://www.icomos.org)