

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



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

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

Projet urbain : Requalification du quartier Sidi El Bachir - Oran

Soutenue le 28 Juin 2015 devant le jury :

<b>Président :</b>	M.Fethi SBAA	MC (B)	UABT Tlemcen
<b>Examineur :</b>	Mme.Souad SALMI	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Examineur :</b>	Mme.TOUHAMI	Architecte	UABT Tlemcen
<b>Encadreur :</b>	M.Yaghmoracen KAHWADJI	Architecte	UABT Tlemcen
<b>Encadreur :</b>	M.Said BALI	Architecte	UABT Tlemcen

Présenté par : Nabil BEKKARA

10/11174A

Rassim BEKHECHI

10/11021A

Année académique : 2014-2015

## **Remerciements**

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont participé de près ou de loin à l'élaboration de ce travail ainsi que ceux qui nous ont soutenus tout au long de nos études.

On remercie nos encadreurs, ainsi que tous les enseignants qui nous ont apporté leur aide durant nos études ;

Nos parents et notre entourage, qui nous ont procuré un soutien moral souvent nécessaire,

Nos amis : « Mohammed, Oussama, Moufida, Mimo et Meriem ».

## **Dédicaces**

On dédie ce travail à toutes les personnes qui nous sont chères :

Nos parents, frères et sœurs, oncles et tantes, cousins et cousines, amis,...

A nos grands parents pour la plupart disparus, mais toujours dans nos esprits.

## Résumé

De nos jours, une remise en question perpétuelle est observée dans tous les domaines et disciplines, et l'urbanisme n'y échappe pas.

Le mémoire commence par un rapide état de fait sur le sujet du « projet urbain », avec tout ce que le concept comporte comme sensibilité, doublé d'une analyse urbaine, qui finira par une intervention étudiée au niveau d'un quartier dans la ville d'Oran.

L'intervention consistera dans la requalification et la réappropriation du quartier de Sidi El Bachir d'Oran avec la proposition d'un projet urbain qui aura pour but de donner un nouvel élan ainsi qu'une nouvelle vitrine à la métropole. Pour cela, une programmation riche et mixte sera proposée, afin de répondre aux besoins ainsi qu'aux exigences du moment en matière d'aménagements urbains.

## ملخص

في الوقت الحاضر، نتسلط باستمرار لسؤال في كافة المجالات والتخصصات، والتخطيط الحضري ليس استثناء. أطروحة تبدأ مع دراسة لشؤون حول موضوع "مشروع حضري" مع جميع المفهوم، إلى جانب تحليل حضري، والتدخل من شأنها أن ندرس في نهاية المطاف في أحد أحياء المدينة وهران. وسيتألف التدخل في إعادة صقل المهارات وإعادة الاستئثار حي سيدي البشير وهران على اقتراح مشروع حضري من شأنها أن تهدف إلى إعطاء زخم جديد وعرض جديد للعاصمة. لهذا، سوف يقترح برنامجا غنيا ومختلط لتلبية احتياجات ومتطلبات هذه اللحظة في مجال التنمية الحضرية.

**المفاتيح:** التخطيط العمراني، المشروع العمراني والبيئة والتخطيط وتخطيط المدن.

# Sommaire

Remerciments .....	1
Dédicaces.....	3
Résumé .....	4
ملخص.....	5
Sommaire.....	6
Table des illustrations.....	10
Introduction générale.....	14
Problématique.....	14
Objectifs .....	15
Chapitre I : Partie théorique et recherche thématique .....	16
1.1.    Etat de l’art. ....	17
1.1.1    Analyse des îlots et du parcellaire .....	18
a    L’îlot haussmannien .....	18
1.1.1.a.1.1.1    La morphologie .....	18
1.1.1.a.1.1.2    Le parcellaire.....	19
b    Les cités-jardins et les closes anglais .....	19
c    Ilot de Francfort.....	22
d    Ilot vertical de Le Corbusier.....	23
e    Ilot ouvert de Portzamparc .....	24
1.1.2    L’urbanisme du réel.....	26
1.1.3    L’urbanisme du fantasme .....	26
1.1.4    L’urbanisme du possible.....	26
1.2.    Définitions sémantiques des concepts. ....	28
1.1.1    Urbanisme.....	28
a    Restructuration urbaine.....	28

b	Renouvellement urbain.....	29
c	Urbanisme opérationnel.....	29
d	Urbanisme prévisionnel.....	29
e	Urbanisme de secteurs.....	30
f	Urbanisme de tracés.....	30
g	Urbanité.....	30
h	Urbanisation.....	31
i	Etalement urbain.....	31
j	Centralité.....	32
1.1.2	L'environnement en urbanisme.....	32
a	Developpement durable.....	33
b	Ecologie urbaine.....	33
1.3.	Exemples thématiques.....	34
1.1.3	Projet de Clichy Batignolles a Paris.....	34
1.1.4	Projet Bastide Niel Bordeaux.....	38
1.1.5	Projet Confluence Lyon.....	41
	Conclusion.....	43
	Chapitre II : Analyse urbaine et choix du site.....	44
	Introduction.....	45
1.1.	Analyse géographique et territoriale.....	45
a	Le SNAT (au niveau national).....	45
b	Le SRAT (au niveau régional).....	45
c	Le SDAAM (au niveau de l'aire métropolitaine).....	46
d	Choix de la ville.....	47
1.1.	Présentation de la ville.....	47
1.1.1	Situation.....	48
1.1.2	Historique.....	49

1.1.3	Démographie .....	50
1.1.4	Caractéristiques physiques .....	51
1.1.5	Le Climat .....	51
1.2.	Analyse de la ville .....	53
1.1.1	Le PDAU .....	53
a	Introduction .....	53
b	Morphologie et structure générale.....	54
c	Réseau urbain du Groupement d'Oran.....	55
d	Structure urbaine de l'agglomération d'Oran .....	56
e	Structure de l'occupation du sol de l'agglomération d'Oran. ....	56
f	Tracé urbain, trames urbaines et espaces publics à Oran. ....	57
g	Les densités d'occupation du sol de l'agglomération d'Oran. ....	58
h	Les espaces d'agrément et de loisirs.....	58
1.3.	Problématique générale .....	58
1.4.	Choix du site.....	59
Chapitre III : Programmation et intervention .....		62
1.1.	Proposition du POS .....	63
1.2.	Analyse typo morphologique.....	66
1.2.1	Les différentes trames viaires du quartier.....	66
1.2.2	Forme urbaine.....	66
a	Secteur Nord.....	66
b	Secteur Sud.....	67
1.2.3	Trame du bâti.....	67
1.2.4	Fonctions et équipements .....	69
1.2.5	Typologie des façades .....	70
1.2.6	Contraintes et nuisances .....	71
a	visuelles .....	71

b	Géographiques .....	71
c	Fonctionnelles.....	71
d	Environnementales .....	72
e	Sociales.....	72
1.3.	Problématique spécifique .....	72
1.2.7	Secteurs opérationnels .....	72
a	La gare et ses alentours.....	72
b	Le C.H.U et ses environs .....	73
c	La zone d'équipements publics .....	75
1.4.	Scénarios.....	76
a	Scénario 1 .....	76
b	Scénario 2 .....	77
c	Scénario 3 .....	78
d	Scénario préférentiel.....	79
1.5.	Présentation générale du projet.....	81
1.6.	Programmation .....	81
1.2.1	Programme au sein des exemples thématiques .....	81
1.7.	Principe de composition .....	88
a	Schéma de composition général .....	88
b	Principe d'aménagement des îlots .....	94
Chapitre IV : Projet architectural .....		100
1.1.	Situation du projet .....	101
1.2.	Schéma de composition .....	102
1.3.	Choix et présentation du projet.....	104
1.4.	Programmation .....	105
Conclusion générale .....		110
Bibliographie .....		112

## Table des illustrations

### Figures.

Figure 1. Ilot haussmannien.....	19
Figure 2. Cité-jardin .....	20
Figure 3. Close autour d'une placette.....	21
Figure 4. Îlot de francfort de l'intérieur.....	22
Figure 5. Nouvelle unité : l'îlot vertical .....	23
Figure 6. Les trois types d'îlots selon Potzamparc.....	24
Figure 7. Exemple d'îlot de Portzamparc.....	25
Figure 8. Simulation 3D du projet.....	35
Figure 9. 3D avec mis en évidence des fonctions.....	36
Figure 10. Intégration du projet au tissu.....	37
Figure 11. Vue aérienne de la zone d'intervention.....	38
Figure 12. Fonctions introduites dans le projet. ....	39
Figure 13. Simulation 3D d'ambiance au sein du nouveau projet.....	40
Figure 14. Zoning des différentes zones d'intervention.....	41
Figure 15. Vue d'ensemble en 3D.....	42

Figure 16. Zoning fonctionnel du projet.....	43
Figure 17. Cartes topographiques (1960,1985), phtographie aérienne (1972), image satellitaire (1997), RGPH (2008) et enquete de terrain (2009) .....	48
Figure 18. Carte de situation géographique de l'Algérie. ....	48
Figure 19. Image satellitaire de la baie d'Oran. ....	49
Figure 20. Situation de la zone dans la ville.....	59
Figure 21. Périmetre de la zone.....	60
Figure 24. Occupation du sol.....	67
Figure 25. Delimitation des zones au sein du quartier .....	69
Figure 26. Traitement d'angle .....	70
Figure 27. Axe donnant sur le boulevard .....	71
Figure 28. Façade dans Adda Benaouda .....	71
Figure 29. Zone 1 .....	72
Figure 31. Friche industrielle à proximité de la gare.....	73
Figure 30. Entrée de la gare.....	73
Figure 32. Zone 2 .....	73
Figure 33. Boulevard Sidi Ferdj .....	74
Figure 34. Enrée de l'hôpital .....	74
Figure 35. Zone 3 .....	75
Figure 36. EPEOR .....	75
Figure 37. Prison .....	75
Figure 38. Carte 1 du 1 <sup>er</sup> scénario.....	76
Figure 39. Carte 2 du 1 <sup>er</sup> scénario.....	76
Figure 40. Carte 3 du 1 <sup>er</sup> scénario.....	77
Figure 41. Carte 1 du 2 <sup>e</sup> scénario.....	77
Figure 42. Carte 2 du 2 <sup>e</sup> scénario.....	78
Figure 43. Carte 1 du 3 <sup>e</sup> scénario.....	78
Figure 44. Carte 2 du 3 <sup>e</sup> scénario.....	79
Figure 46. Phase 1 .....	88
Figure 47. Phase 2 .....	89
Figure 48. Phase 3 .....	90
Figure 49. Phase 4 .....	91
Figure 50. Phase 5 .....	92
Figure 51. Phase 6 .....	93

Figure 52. Schéma de fonctionnement des îlots .....	94
Figure 53. Principe du RDC .....	95
Figure 54. Principe aux étages.....	95
Figure 55. Situation du projet.....	101
Figure 56. Phase 1 .....	102
Figure 57. Phase 2 .....	103
Figure 58. Phase 3 .....	104

### **Tableaux.**

Tableau 1. Ancienne hiérarchisation des espaces.....	22
Tableau 2. Nouvelle hiérarchisation des espaces .....	22
Tableau 3. Tableau comparatif : traditionnel et vertical.....	24
Tableau 4. Taux de croissance démographique à Oran. ....	50
Tableau 5. Données climatiques d'Oran. ....	52
Tableau 6. Surfaces définies de la zone.....	68
Tableau 7. Programmation thématique.....	82
Tableau 8. Îlots et surfaces diverses .....	83
Tableau 9. Îlot A.....	84
Tableau 10. Îlot B .....	84
Tableau 11. Îlot C.....	85
Tableau 12. Îlot E .....	85
Tableau 13. Îlot F .....	86
Tableau 14. Îlot G.....	86
Tableau 15. Tableau des fonctions .....	87
Tableau 16. Programme de l'hôtel .....	105

### **Planches.**

Planche 1. POS .....	63
Planche 2. Etat de fait .....	64
Planche 3. Scénario retenu.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 4. Plan d'aménagement. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.5</b>
Planche 5. Plan de masse.....	<b>Erreur ! Signet non défini.6</b>
Planche 6. Plan du RDC. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.7</b>

Planche 7. Vue 3d 1.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>8</b>
Planche 8. Vue 3d 2.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>9</b>
Planche 9. Vue 3d 3.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>0</b>
Planche 10. Vue 3d 4.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>1</b>
Planche 11. Vue 3d 5.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>2</b>
Planche 12. Plan de masse.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
Planche 13. Plan du RDC.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>10</b>
Planche 14. Plan du 1 <sup>er</sup> .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>11</b>
Planche 15. Plan du 2 <sup>e</sup> .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>12</b>
Planche 16. Plan étage courant.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>13</b>
Planche 17. Vue 3d 1.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>14</b>
Planche 18. Vue 3d 2.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>15</b>
Planche 19. Façade principale.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	<b>16</b>

# **Introduction générale**

La mise en pratique de l'urbanisme par définition nécessite la mise en place de toute une équipe multidisciplinaire.

La position de l'architecte-urbaniste ainsi que sa fonction consistent dans la mise en « forme » du projet urbain en lui-même, c'est-à-dire la planification ainsi que l'aménagement, censé répondre aux attentes et aux besoins des usagers et des utilisateurs qui seront définis auparavant.

Les villes historiques en Algérie, dans leur multiplicité de situations et de problématiques, illustrent les divers aspects et enjeux d'un processus de transformation économique et socioculturelle qui se traduit de plus en plus en une urbanisation fragmentée, incohérente, qui s'articule désormais autour d'une multiplicité de centres. Mais, dans un contexte de globalisation, elle peut représenter avec des valeurs identitaires un potentiel à mobiliser et valoriser, pour ouvrir des perspectives nouvelles de développement.

## **Problématique**

Les avancées en matière d'urbanisme, constituent quelques uns des principaux paris du siècle au vu des nombreux nouveaux enjeux qu'on voit apparaître, notamment l'enjeu environnemental avec l'apparition entre autres du concept du développement durable.

Dans cette optique, on voit apparaître une nouvelle vision des choses en ce qui concerne la façon d'appréhender les projets urbains, cette dernière a bien changé durant ces dernières années, la sectorisation n'est plus de mise, la multifonctionnalité est quasi obligatoire dans l'élaboration d'un projet urbain digne de ce nom, avec une influence sur l'armature urbaine existante.

Donc dans le contexte actuel, on doit prendre en compte les enjeux de la polyfonctionnalité, mais aussi les enjeux socio-économiques ainsi qu'environnementaux qui restent aussi les principaux défis de nos jours.

Il y aussi le paramètre de la centralité ; qui lui aussi est à prendre en compte car la centralité unique dans les métropoles n'est plus possible ; en effet, au vu des récents

développements sur tous les points : démographique, technologique,...etc, la centralité unique représente un fardeau pour les villes créant des problèmes multiples notamment en matière de mobilité.

Au vu de tous ces paramètres, la proposition d'un projet urbain qui se veut novateur dans une agglomération aussi importante doit prendre en compte les multiples contraintes citées ci-dessus.

Une question s'impose donc, comment allier développement socio-économique, nouveaux enjeux fonctionnels et mise en place d'une nouvelle centralité dans une métropole telle qu'Oran ?

### **Objectifs**

- une utilisation complète des dernières grandes friches urbaines intra-muros pour résorber le déficit en logement et doter les secteurs isolés des équipements et aménités nécessaires à une qualité de vie accessible au plus grand nombre ;
- le challenge, consistant aussi à créer des quartiers durables et écologiques à proximité d'infrastructures lourdes de transports et de santé, sources de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques ;
- proposer une nouvelle centralité dans la métropole oranaise avec tout ce que ça implique ;
- répondre aux besoins de la population en matière de logements, d'emploi ainsi que de fonctions secondaires tels que culturelles, sportives ou encore ludiques ;
- offrir au quartier une certaine attractivité notamment en termes d'activités économiques et commerciales.

## **Chapitre I :**

### **Partie théorique et recherche thématique**

## **Introduction.**

Dans ce chapitre, il sera question de la partie théorique notamment un compte rendu sur l'état actuel au niveau international des différents travaux et recherches sur le sujet qui nous intéresse ; c'est-à-dire les nouvelles manières de concevoir les projets urbains principalement dans les métropoles à haute influence.

Ceci sera appuyé par une familiarisation avec le vocabulaire urbanistique concernant le sujet, avec des définitions sémantiques des différents concepts.

Il s'agira aussi dans ce chapitre de présenter quelques exemples thématiques, en essayant de les analyser au maximum, ceci afin d'en tirer des informations capables de nous être utiles dans la partie production.

### **1.1.Etat de l'art.**

*« L'âge III de la ville a pour ambition de succéder aux deux époques qui l'ont précédées : l'âge I qui a fabriqué la ville avec ses maisons, ses immeubles et ses places accolées ; l'âge II de la ville moderne, de l'automobile, et des bâtiments solitaires, universels indifférents aux sites et aux lieux. L'âge III hérité de ses deux modèles se devra de les transformer, de les réhabiliter »<sup>1</sup>*

L'urbanisme moderne a bouleversé la forme des villes, aboli la rue, dissocié les bâtiments. En observant les étapes de cette transformation, notre but reste l'étude du tissu urbain, c'est-à-dire l'étude de cette échelle intermédiaire entre l'architecture des bâtiments et les grands tracés de l'urbanisme qui est le cadre de vie quotidienne. C'est en interrogeant le tissu urbain que l'on peut tenter de comprendre les relations complexes entre sol et bâti, entre voiries et constructions, entre formes et pratiques.

Portée par les crises successives, la question de la ville ne cesse de revenir au premier plan, ouvrant régulièrement aux architectes de nouveaux territoires de projets. Et il n'est plus un maître d'ouvrage ou un maître d'œuvre qui n'affirme haut et fort sa volonté d'être urbain. Mais à y regarder de plus près, le passage à la société urbaine ne se fait pas sans douleur. Si parmi les difficultés que connaissent actuellement les villes et les banlieues, certains sont sans nul doute les conséquences directes d'une crise économique qui déborde largement le domaine de l'architecture et déstabilise en profondeur la société, d'autres

---

<sup>1</sup> Mongin Olivier, la condition urbaine, la ville à l'heure de la mondialisation, 2005.

sont imputables aux erreurs urbanistiques dont nous ne parvenons guère à nous dégager. Souvent même ces erreurs accentuent et amplifient les effets de la crise et contribuent à créer localement des situations insupportables.

En parlant d'urbanisme, on pense directement aux grands tracés. Sans en nier leur importance, il faut aussi parler d'une échelle moins importante, intermédiaire, dont la compréhension semble indispensable dans l'optique d'un projet urbain et dont le terme de tissu urbain semble le plus adéquat. La notion de tissu doublement marquée par les métaphores textiles et biologiques évoque à la fois l'idée d'une imbrication, d'une solidarité entre les parties et celle d'une capacité d'adaptation.

Le tissu n'est jamais figé, il évolue dans le temps avec obstination et sans relâche, tout l'enjeu et toute la difficulté résident dans la capacité à contrôler l'évolution et la transformation de ce dernier.

Le tissu urbain représentant la superposition de plusieurs structures à la fois indépendantes mais aussi intimement liées, ces structures interagissent sur le fonctionnement de ce tissu urbain, on peut les définir dans trois logiques différentes qui sont :

- la logique des voies qui ont pour rôle d'alimenter le tissu et de distribuer à l'intérieur de ce dernier ;

- celle des parcelles qui constituent la « matière première du tissu » là où les enjeux fonciers opèrent, entre privé et public ;

- celle des bâtiments maintenant, qui occupent les parcelles d'une façon plus ou moins différentes, et qui contiennent toutes les activités nécessaires à la vie urbaine.<sup>2</sup>

### ***1.1.1 Analyse des îlots et du parcellaire***

#### **a L'îlot haussmannien**

##### *1.1.1.a.1.1 La morphologie*

L'îlot haussmannien a en général une forme triangulaire même si on peut trouver dans Paris des îlots rectangulaires :

---

<sup>2</sup> P.Panerai. J.Castex. J,-C Depaule, formes urbaines : de l'îlot à la barre, Editions Dunod, 1980 ;

En ce qui concerne l'îlot triangulaire, les dimensions de ce dernier varient ostensiblement d'un îlot à un autre en excluant toutefois les « très grands » îlots, l'épaisseur quant à elle avoisine les 60m.

L'îlot rectangulaire quant à lui est en général résiduel, il est très allongé par rapport à sa largeur ; dans sa morphologie, l'îlot rectangulaire rappelle à peu de détails près, une barre qui dans ce cas est enserrée par deux rues.



**Figure 1.** Ilot haussmannien

#### *1.1.1.a.1.1.2 Le parcellaire*

Le découpage de l'îlot haussmannien en parcelles obéit à des principes bien définis :

- chaque parcelle est tracée rigoureusement à la perpendiculaire de la rue ;
- la ligne de partage à l'intérieur de l'îlot est la bissectrice de l'angle des rues (dans les îlots triangulaires et dans les angles) et une ligne médiane qui encaisse les irrégularités géométriques ;
- chaque parcelle a une proportion moyenne qui exclut les parcelles en profondeur comme les parcelles étirées en façade le long de la voie.

#### **b Les cités-jardins et les closes anglais**

La Cité-jardin est un concept théorisé par l'urbaniste britannique Ebenezer Howard. C'est une manière de penser la ville qui s'oppose à la ville industrielle polluée et dont on ne

contrôle plus le développement pendant la révolution industrielle et qui s'oppose également à la campagne (considérée comme trop loin des villes).

Son projet est une critique directe de la concentration du système capitaliste anglais. Il s'inspire pour cela d'expériences urbanistiques patronales anglaises réalisées.



**Figure 2.** Cité-jardin

La cité-jardin de Howard est définie par les principaux points suivants :

- une maîtrise publique du foncier (ce dernier appartiendra à la municipalité afin d'éviter la spéculation financière sur la terre) ;
- la présence d'une ceinture agricole autour de la ville (pour l'alimenter en denrées) ;
- une densité relativement faible du bâti (environ 30 logements à l'hectare, bien que ce point ne soit jamais mentionné, mais seulement déduit) ;
- la présence d'équipements publics situés au centre de la ville (parcs, galeries de commerces, lieux culturels) ;
- la maîtrise des actions des entrepreneurs économiques sur l'espace urbain : Howard est un partisan de la liberté d'entreprendre tant que l'activité ne nuit pas à l'intérêt collectif. La présence ou non d'une entreprise dans la ville est validée ou refusée par les habitants via la municipalité.

Le close quant à lui est un groupement de maisons autour d'une impasse ou d'une placette en cul-de-sac. Cette impasse débouche généralement sur une rue, et on peut considérer comme faisant partie du close les maisons qui, situées sur la rue, annoncent ou ferme l'impasse. Une fois ce système défini, il existe une infinité de closes possibles.



**Figure 3.** Close autour d'une placette

Le close n'est pas vraiment une traduction exacte de l'îlot tant sémantiquement que de par sa taille et sa fonction, l'îlot existe au-delà du close, il est plus grand et plus important dans sa conception ainsi que dans son emprise. Mais la valeur du close est très précieuse car il introduit une nouvelle hiérarchie par rapport au tissu urbain traditionnel : l'espace de l'impasse produit un niveau de relations et des pratiques inhabituelles. Le close a une certaine autonomie et on peut donc le considérer comme une unité proprement dite avec tout ce que ça comporte comme « responsabilités ». L'îlot lui-même est une combinaison de closes et de parcelles individuelles ; cette combinaison obéit à des règles : aux règles générales (densité, cheminement), mais aussi le respect de la différenciation public/privé. C'est dans le deuxième aspect que le close opère son indépendance : fonctionnant comme une unité, l'espace intérieur des closes s'oppose à l'espace spécifiquement public de la rue la réduisant au rôle technique de voirie permettant les déplacements. Mais il est à noter aussi qu'avec le close, les schémas traditionnels sont préservés, la différenciation de l'espace perdure, celui-ci est toujours appropriable et modifiable.<sup>3</sup>

La cité-jardin donc accomplit parfaitement la transition entre un espace privilégiant les lieux publics ou le privé avait besoin de fortes structures, et un espace privilégiant les lieux privés où l'espace public doit être organisé.

---

<sup>3</sup> Philippe Panerai, Analyse urbaine, Editions Parenthèses, 1999 ;

### c Ilot de Francfort

Le point de départ de cet îlot est l'îlot classique, dense et compact, proche de l'îlot haussmannien ; ensuite il y a l'évidement du centre, le fractionnement de la maille, l'organisation de la bordure ; enfin, on assiste à l'ouverture des extrémités et l'abaissement de la densité, l'îlot se résume donc à une combinaison dos à dos de deux rangées de maisons encadrant des jardins.

Ainsi l'ancienne séquence :

Rue	Bâtiment	Cour	Cour	Bâtiment	Rue
Public	Privé		Privé		Public

**Tableau 1.** Ancienne hiérarchisation des espaces

Subit plusieurs modifications pour arriver à cette nouvelle séquence :

Allée	Bâtiment	Jardinet	Allée	Bâtiment	Jardinet
Public	Privé		Public	Privé	

**Tableau 2.** Nouvelle hiérarchisation des espaces

De l'îlot traditionnel ne subsistent que deux principes :

- il existe un rapport clair entre le bâtiment et son terrain, la pratique le confirme en restituant des parcelles là ou elles n'existaient pas ;

- les faces des bâtiments sont différenciées, la pratique le confirme également en marquant les façades d'accès et en « bricolant » les façades postérieures.

Par contre, la continuité, la relation à la rue, son existence, la référence à la ville sont abandonnées.



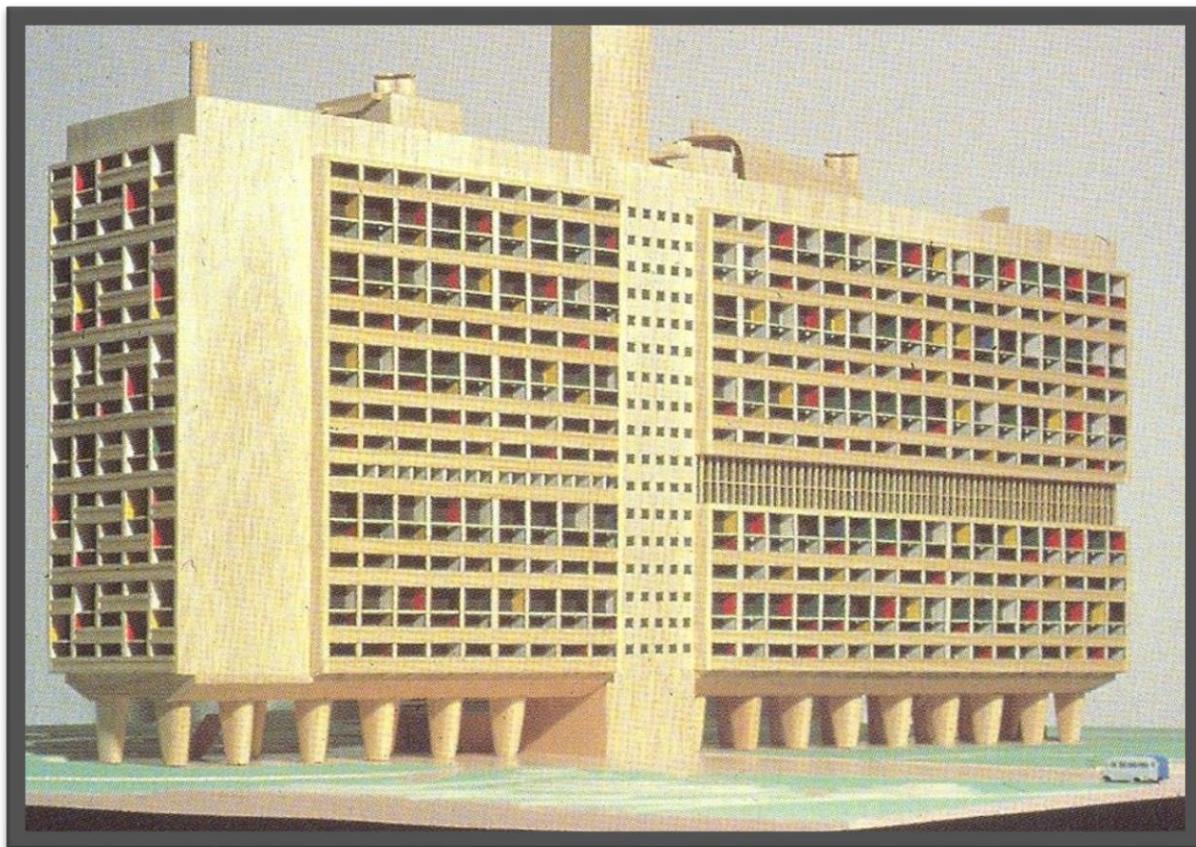
**Figure 4.** Îlot de francfort de l'intérieur

#### **d Ilot vertical de Le Corbusier**

L'indifférence de Le Corbusier vis-à-vis du site est voilée le plus souvent par le discours, dans une conception spectaculaire où le paysage est tout. Pour la mesurer concrètement, il faut partir du sol. L'unité d'habitation proprement dite n'a plus de sol, elle le refuse et se perche sur des pilotis.

Le pilotis, ce n'est pas seulement le moyen de hausser le bâtiment, de le rendre plus visible, c'est refuser qu'au niveau du passant il y ait un rapport possible autre que de pure contemplation.

La notion de la rue va elle aussi être révolutionnée, cette dernière éclate en voiries différenciées et en « rues intermédiaires » : la rue ne devant plus être un corridor, le corridor devient la rue. Les éléments traditionnels de l'îlot sont décomposés, repensés et réorganisés dans cette nouvelle unité qui nous apparaît donc comme un îlot vertical où toutes les relations sont inversées, contredites.



**Figure 5.** Nouvelle unité : l'îlot vertical

Pour bien comprendre l'évolution et le changement dans la façon d'investir l'îlot et dans sa conception, le tableau suivant dresse cette petite comparaison :<sup>4</sup>

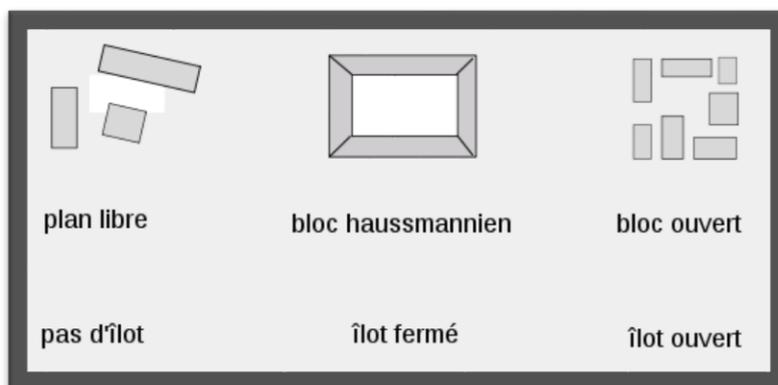
	Tissu traditionnel	Ilot vertical
L'accès au logement	En façade et à l'air libre	Au centre et obscur
Le commerce	Rez-de-chaussée sur la rue	Etage dans une galerie
Les équipements	Rez-de-chaussée sur rue ou en fond de parcelle	Au sommet ou ailleurs
L'espace libre	Intérieur et caché (les cours)	Extérieur et vu (les pilotis)
La rue	Extérieure	Intérieure

**Tableau 3.** Tableau comparatif : traditionnel et vertical

### e Ilot ouvert de Portzamparc

L'îlot ouvert est un rassemblement de bâtiments autonomes et non identiques, autour d'une rue traditionnelle. Les hauteurs des bâtiments sont limitées, mais non généralisées. Il en est de même pour les façades, alignées, mais sans continuité d'une construction à une autre. La mitoyenneté est évitée afin de créer des bâtiments aux expositions multiples et de privilégier la création d'échappées visuelles au sein de l'îlot. En 1970, il dresse un constat sur l'occupation du sol. Selon lui : - 50% de l'occupation des sols est formée par l'accumulation de la ville ancienne, le socle fondamental est la rue.

- 50% de l'occupation des sols est constituée de la ville moderne qui se développe depuis les années 50 environ.



**Figure 6.** Les trois types d'îlots selon Portzamparc

<sup>4</sup> P.Panerai. J.Castex. J,-C Depaule, formes urbaines : de l'îlot à la barre, Editions Dunod, 1980 ;

Il ne souhaite pas revenir à la forme de la rue, mais il ne valide pas le mouvement moderne. Son îlot ouvert est un « entre deux ». Il retient de l’Haussmannisme la hiérarchisation entre espaces publics, semi-publics et privés. Il regrette la perte de la rue multifonctionnelle d’autrefois, remplacée par l’architecture de tours et de barres des années 50. Il retient donc la rue traditionnelle, et des immeubles de l’âge plus moderne. En plus de la diversité des usages, il cherche à favoriser une diversité des constructions. Il n’est pas convaincu par l’urbain diffus, et souhaite à sauver la ville. Il conçoit l’urbanisme comme une œuvre d’art, et s’intéresse plus à la forme et au style de la ville qu’à la ville en elle-même. Il ne supporte pas les îlots fermés et veut ouvrir la ville. On retrouve sur le schéma suivant les principes de son l’îlot ouvert : Un alignement des façades sur les rues, des hauteurs de bâti aléatoires, mais définies par des lois sur les dimensions, des retraits permettant des ouvertures directes sur le réseau viaire : « les fenêtres urbaines », des cours intérieurs ouvertes, même si closes par un grillage ou un portail.<sup>5</sup>



**Figure 7.** Exemple d’îlot de Portzamparc

<sup>5</sup> Gilles Bure, Christian de Portzamparc, Editions Terrail, 2003.

Dans le contexte actuel, il apparaît clairement que trois scénarios se dégagent ou plus précisément trois manières d'envisager la mise en pratique de l'urbanisme, ou du moins installer des schémas de cohérence, en vue d'uniformiser les actions engagées en la matière par les pouvoirs publics :

### **1.1.2 *L'urbanisme du réel***

L'urbanisme du réel peut se définir comme l'urbanisme de masse actuel ; il comporte un certain nombre de caractéristiques : un passage par la voiture, qui alimente l'étalement urbain, aussi bien dans les mégapoles des pays en voie de développement que dans les pays possédant déjà un réseau routier. La diffusion, mondialisation des grands groupes capitalistes aidant, de techniques, de procédures et de produits clés en main, qui accélèrent et généralisent la ville sectorisée ; un transfert des responsabilités du public vers le privé et une marchandisation des villes, qui mettent en crise les échelles intermédiaires de la représentation politique et physique du territoire.

### **1.1.3 *L'urbanisme du fantasme***

Par opposition à l'urbanisme du réel, il y a l'urbanisme « vertueux », en ce sens qu'il prendrait en compte –pour promouvoir des révisions radicales en terme de mobilité- les avertissements des scientifiques qui prévoient le réchauffement de la planète, l'épuisement des matières fossiles pour le milieu du siècle et 10 milliards d'habitants en 2050.

La relation inversement proportionnelle établie entre densités urbaines et émissions de CO2 nécessiterait sans doute de privilégier des quartiers d'habitat (individuel et collectif) plus denses ou à fort potentiel de densification, pour diminuer les distances domicile-travail. Il requerrait aussi de réduire les clivages programmatiques entre habitat, travail, loisirs et shopping. Enfin, il faudrait donner la priorité absolue aux transports en commun, aux vélos et aux piétons, notamment en renforçant les centres proches de gares.

### **1.1.4 *L'urbanisme du possible***

Si l'automobile non polluante et les biotechnologies sont peut-être pour demain, l'urbanisme du possible est à rechercher dans l'optimisation des contraintes de déplacements et dans l'invention de formes urbaines moins productrices de dépendance automobile et d'enclavements.

Pourtant, avant de discuter des moyens, il n'est pas inutile d'énoncer quelques raisons qui interdisent de continuer à pratiquer cette politique.

Tout d'abord, il existe une demande de sens : chacun comprend bien que les formes actuelles de l'étalement urbain, si elles répondent au désir d'espace et de mobilité, laissent en attente une exigence de sociabilité plus large que celle offerte par la cellule familiale.

Par ailleurs, la demande de projets urbains et territoriaux s'impose à nous par le biais des procédures règlementaires : PDAU, POS,...qui traduisent le souci d'une amélioration du cadre de vie, associé à la recherche de centralités complémentaires. Bref, un besoin de lisibilité à plus grande échelle de la ville et des paysages.

En outre, énoncer de vagues principes de temporalité et de mobilité comme déterminants principaux de l'urbanisme spatial, c'est prendre le risque d'une politique qui met de côté beaucoup d'autres contraintes.

Enfin, la dernière raison est historique : à chaque époque de la croissance urbaine, son problème théorique.

Les nouvelles recompositions administratives des territoires doivent s'inscrire dans une certaine intelligence du territoire et des réseaux, sous peine de créer des logiques sectorielles supplémentaires. Notre discipline doit contribuer à éclairer les responsables politiques et administratifs, proposer des analyses et des méthodes qui correspondent à l'âge des grandes couronnes périphériques. Tout en assumant le risque que les solutions d'aujourd'hui portent sans doute en germe les problèmes de demain.

Cela dit, trois grands chantiers peuvent être suggérés ici : privilégier l'urbanisme de tracés plutôt que l'urbanisme de secteurs ; la ville passante plutôt qu'une juxtaposition d'environnements sécurisés ; la ville métisse plutôt que la ville homogène.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> David Mangin, La ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine, Editions de la Villette, 2004 ;

## **1.2.Définitions sémantiques des concepts.**

### **1.1.1 *Urbanisme***

C'est une notion assez vaste, on va la résumer comme suit :

L'urbanisme est à la fois un champ disciplinaire et un champ professionnel recouvrant l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires. Les personnes qui exercent ce métier sont des urbanistes.

Selon les traditions académiques, cette discipline est associée tantôt à l'architecture, tantôt à la géographie, selon l'aspect mis en avant, l'intervention urbaine ou l'étude théorique.

En tant que champ disciplinaire (ou scientifique), les théories de l'urbanisme sont en étroite filiation avec les sciences : humaines, géographie, aménagement, économie, sciences juridiques, écologie, anthropologie, science politique, sociologie, linguistique, sémiologie.

En tant que champ professionnel, les pratiques et techniques de l'urbanisme découlent de la mise en œuvre des politiques urbaines (logement, transport, environnement, zones d'activités économiques et appareil commercial). Cette deuxième dimension recoupe la planification urbaine et la gestion de la cité (au sens antique du terme), en maximisant le potentiel géographique en vue d'une meilleure harmonie des usages et du bien-être des utilisateurs (résidents, actifs, touristes).<sup>7</sup>

#### **a Restructuration urbaine**

Par “ restructuration urbaine ”, on entend l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places...), de créer ou recréer des équipements collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activité.

C'est une intervention urbaine, destinée à réintégrer les quartiers dans le "droit commun" de la ville, soutenir des expérimentations sur site et dans la durée, pour permettre la maîtrise des opérations, identifier les points de blocage et les solutions à mettre en œuvre, faire circuler ces informations entre les différents sites retenus, capitaliser les acquis de l'expérience et les rediffuser.

---

<sup>7</sup> Site web de la Société française des urbanistes.

## **b Renouveau urbain**

Le renouvellement urbain est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération. Le projet de renouvellement urbain intervient sur trois axes : la requalification des espaces collectifs et publics, la redistribution optimale des équipements publics et commerciaux, la reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition ainsi que la revitalisation des polarités commerciales.

Le renouvellement urbain désigne aussi parfois le phénomène plus limité de requalification de quartiers existants sans avoir recours pour autant à la démolition. On parle alors de réhabilitation.

## **c Urbanisme opérationnel**

L'urbanisme opérationnel consiste à mettre en place les actions nécessaires à la réalisation d'un projet urbain. Il regroupe ainsi « l'ensemble des actions conduites ayant pour objet la fourniture de terrains à bâtir, la construction de bâtiments ou le traitement de quartiers et d'immeubles existants (recomposition urbaine, réhabilitation, résorption de l'habitat insalubre) ».

Par cela, il se différencie de l'urbanisme prévisionnel qui regroupe l'ensemble des documents thématiques et réglementaires de planification stratégique et de programmation.<sup>8</sup>

## **d Urbanisme prévisionnel**

L'urbanisme prévisionnel regroupe l'ensemble des documents thématiques et réglementaires de planification stratégique et de programmation. Il organise, prévoit et oriente les évolutions du plan local d'urbanisme pour s'adapter à l'essor de la ville et accompagner ses stratégies d'aménagement.

---

<sup>8</sup> D'après le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement (Merlin Pierre & Françoise Choay, éditions PUF)

### e Urbanisme de secteurs

L'heure est aujourd'hui à une véritable accélération de la géographie, une accélération de l'histoire, puisque le système routier et autoroutier ne bouleverse pas seulement les rapports entre infrastructures et formes urbaines, mais engage aussi la géographie. Certes, celle dont nous héritons déjà, pour une grande part, du travail de l'homme sur les éléments. Mais dans la période actuelle, la mécanisation et la globalisation de l'économie accélèrent de façon spectaculaire les transformations du modelé de la terre.

Les villes, grandes ou moyennes, ne représentent que les têtes de réseau de mutations plus larges qui modifient, avec une formidable rapidité, les territoires à des échelles supranationales.

### f Urbanisme de tracés

A l'urbanisme de secteurs, il faut opposer vigoureusement l'urbanisme de tracés, qui prend en compte la géographie dès la conception des infrastructures. Il s'agit là d'un débat de méthodes urbanistiques, d'un enjeu de formation d'équipe au projet urbain et territorial.

Cet urbanisme de tracés, utilise la géographie (géologie, hydrologie, topographie, paysage,...) et articule tracés, voiries, découpages du sol, construction de l'espace public et règles d'édification. Et donc, à la différence de l'urbanisme des secteurs qui reste à l'échelle urbaine, celui-ci est développé à l'échelle territoriale.<sup>9</sup>

### g Urbanité

L'urbanité décrit les spécificités, points de vue, réactions et modes de pensée associés au fait de vivre en ville. Sa source en latin est *urbanitas*, qui définit les qualités humaines acquises en société. Elle décrit une élégance de vocabulaire et de savoir-vivre, en opposition à rustique, discourtois ou brutal. Dans l'antiquité, les Écoles de rhétoriques se sont développées dans l'atmosphère des grandes villes, dans lesquelles des étudiants venant de petites communes venaient faire un apprentissage des habitudes et du langage urbains.

La définition de ce qui fait ville a toujours été délicate, des disciplines scientifiques différentes ayant chacune produit des critères. Toutefois, le géographe Jacques

---

<sup>9</sup> David Mangin, *La ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, 2004 ;

Lévy propose de définir ce qui fait la ville par son urbanité, c'est-à-dire par la conjonction de deux facteurs : densité et diversité des objets de société. Ne séparant plus les villes des non-villes, l'urbanité permet de qualifier des sous-espaces selon des gradients d'urbanité, c'est-à-dire de l'urbanité la plus grande, à l'urbanité la plus faible. Ce modèle comparatif devient ainsi un instrument de mesure élémentaire et universel de la ville.<sup>10</sup>

## **h Urbanisation**

L'urbanisation est un mouvement historique de transformation des formes de la société que l'on peut définir comme l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population (exode rural). L'urbanisation est faite de préférence autour de villes existantes, généralement dans des territoires jugés attrayants ou pour des raisons culturelles et historiques (capitales) ou religieuses (La Mecque, Lourdes...), ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques (ex : bases militaires). Certaines villes champignons sont nées autour de ports et d'industries positionnées autour de ressources minérales, énergétiques ou humaines (main-d'œuvre bien formée, et/ou bon marché). L'urbanisation présente un caractère exponentiel (nettement avéré depuis les années 1800) qui semble être vécu comme une fatalité par la plupart des gouvernements et aménageurs.

## **i Etalement urbain**

L'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes. On parle aussi de périurbanisation, terme moins péjoratif.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'étalement urbain se manifeste lorsque le taux de changement d'occupation des terres excède le taux de croissance de la population, autrement dit quand, sur un territoire donné, la progression des surfaces urbanisées excède la progression de la population.

Depuis 1960, l'explosion des mobilités a engendré une dilatation croissante des espaces urbains et des territoires. Cet étalement, qui est lié au développement démographique des agglomérations, se fait avec une densité du bâti

---

<sup>10</sup> Lévy J. & Lussault M, Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés, p.1053-1055, Editions Belin, 2003 ;

d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette urbanisation, qui prend le plus souvent la forme du lotissement, la surface occupée par un foyer (maison et jardin privatif) étant plus importante que celle d'un appartement en immeuble, ainsi qu'à l'importance des espaces naturels conservés dans les communes concernées. Mais l'étalement urbain n'est pas le seul fait de l'habitat pavillonnaire : plus de la moitié des mètres carrés construits chaque année sont consacrés aux activités économiques

## **j Centralité**

Le terme de centralité urbaine, a été proposée par W. Christaller en 1933 : la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. On distingue des niveaux hiérarchisés de centralité correspondant à des exigences de tailles de marché plus ou moins vastes selon le coût et la demande du produit (seuil d'apparition des fonctions), selon la plus ou moins grande rareté des services offerts, qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence. Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine, il est parfois aussi employé pour caractériser les faits de concentration de l'emploi qui polarise une population active résidente plus dispersée.<sup>11</sup>

### ***1.1.2 L'environnement en urbanisme***

Introduire la notion d'environnement dans la mise en œuvre urbaine nous impose d'identifier et d'évaluer les différents impacts environnementaux des différents projets de planification urbaine et d'aménagement ainsi que les mesures et les actions à mettre en œuvre pour mieux maîtriser ces impacts, de la conception jusqu'à la réalisation des projets.

Les thèmes traités sont :

Choix énergétique ;

Environnement climatique (microclimats, îlot de chaleur urbain, etc) ;

Gestion des flux et modes de déplacements ;

Gestion de l'eau ;

---

<sup>11</sup> Denise Pumain Article Hypergéo 2014

Gestion des déchets ;

Environnement sonore (nuisance sonore, pollution sonore) ;

Gestion restauratoire des espaces verts et de la biodiversité, avec prise en compte des : sites, sols ou sédiments pollués, friches, séquelles industrielles ou de guerre, etc.

### **a Développement durable**

Le développement durable est une utopie positive qui cristallise des idées lancées aux débuts des années 1970, par des écologistes comme René Dubois (Conférence mondiale sur l'environnement humain de Stockholm en 1972), remis à l'ordre du jour par la commission de l'ONU.

Dans sa définition initiale, le développement durable n'a pas été appliqué à la ville mais à la gestion des ressources naturelles et aux grands équilibres Nord-Sud. Sa traduction à la ville renvoie aux trois axes suivants :

- Une ville efficace pour l'économie
  - le capital productif, • les infrastructures, • la technologie.
- Une ville performante écologiquement
  - le capital naturel • les ressources, • les équilibres biologiques.
- Une ville contributive au développement social
  - le capital culturel • les savoirs, • les compétences, • les valeurs

### **b Ecologie urbaine**

L'écologie urbaine étudie l'ensemble des problématiques environnementales concernant le milieu urbain ou périurbain.

Elle vise à articuler ces enjeux en les insérant dans les politiques territoriales pour limiter ou réparer les impacts environnementaux et améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants.

Cette notion a parfois un sens plus restrictif, désignant spécifiquement l'écologie des organismes vivants dans une zone urbaine, principalement représentés par les espaces verts, publics et privés et les animaux sauvages - mais cet usage tend à se raréfier.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Site « réseau européen des cités vertes »

## **1.3.Exemples thématiques**

### ***1.1.3          Projet de Clichy Batignolles a Paris***

Le projet d'aménagement urbain Clichy-Batignolles s'étend sur 50 ha au nord-est du XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris sur la vaste emprise ferroviaire des Batignolles. L'ambition de la Mairie de Paris est d'y réaliser un morceau de ville résolument contemporain, mixte, ouvert et agréable à vivre, avec une architecture durable et élégante.

Rien ne prédisposait particulièrement ce site longeant le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare aux confins du 17<sup>e</sup> arrondissement à devenir la vitrine de Paris en matière de développement durable. Ancienne « arrière-cour » de maintenance de la gare Saint-Lazare, ces 50 ha qui constituent l'une des dernières grandes opportunités foncières située à l'intérieur du boulevard périphérique, étaient convoités par la ville de Paris depuis les années 2000 pour en faire une ZAC classique de 3500 logements autour d'un parc central de 10 ha. Mais en 2003 les préoccupations écologiques sont revues à la hausse avec la candidature de Paris à l'organisation des jeux olympiques de 2012 : le secteur Clichy-Batignolles est choisi pour recevoir le village accueillant les athlètes et leurs accompagnateurs et le dossier parisien se veut exemplaire en matière de « haute ambition environnementale ».

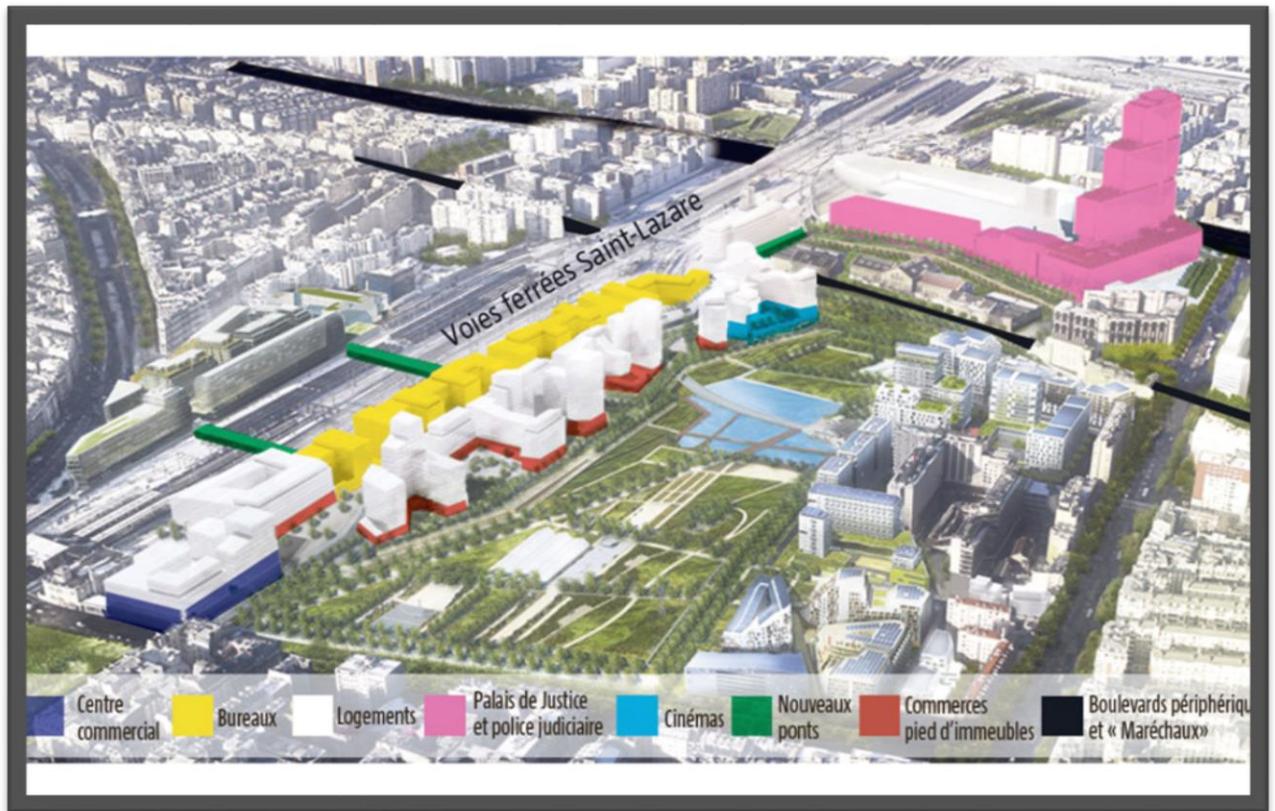
L'opération Clichy-Batignolles va transformer la vaste enclave actuelle en un lieu de passage, de rendez-vous et de détente, qui accueillera des logements sociaux et privés, des commerces, des bureaux, des équipements publics et un grand parc qui doublera sa surface par rapport à aujourd'hui. Parallèlement, les transports en communs vont être renforcés pour améliorer la desserte du quartier et le confort des usagers.



**Figure 8.** Simulation 3D du projet

### **Un projet exemplaire en matière de développement durable**

Le projet Clichy-Batignolles témoigne des ambitions en matière de développement durable. Le plan Climat de Paris, les politiques en faveur du logement pour tous et des modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement, y sont mis en œuvre avec volontarisme. Le maintien des services urbains (centre de tri, centrale à béton, fret ferroviaire) au plus près des usagers, et directement connectés au rail, de même que la collecte pneumatique des déchets, visent un même objectif de réduction du trafic et des nuisances.



**Figure 9.** 3D avec mis en évidence des fonctions

**Pour une ville animée et créatrice de richesses :**

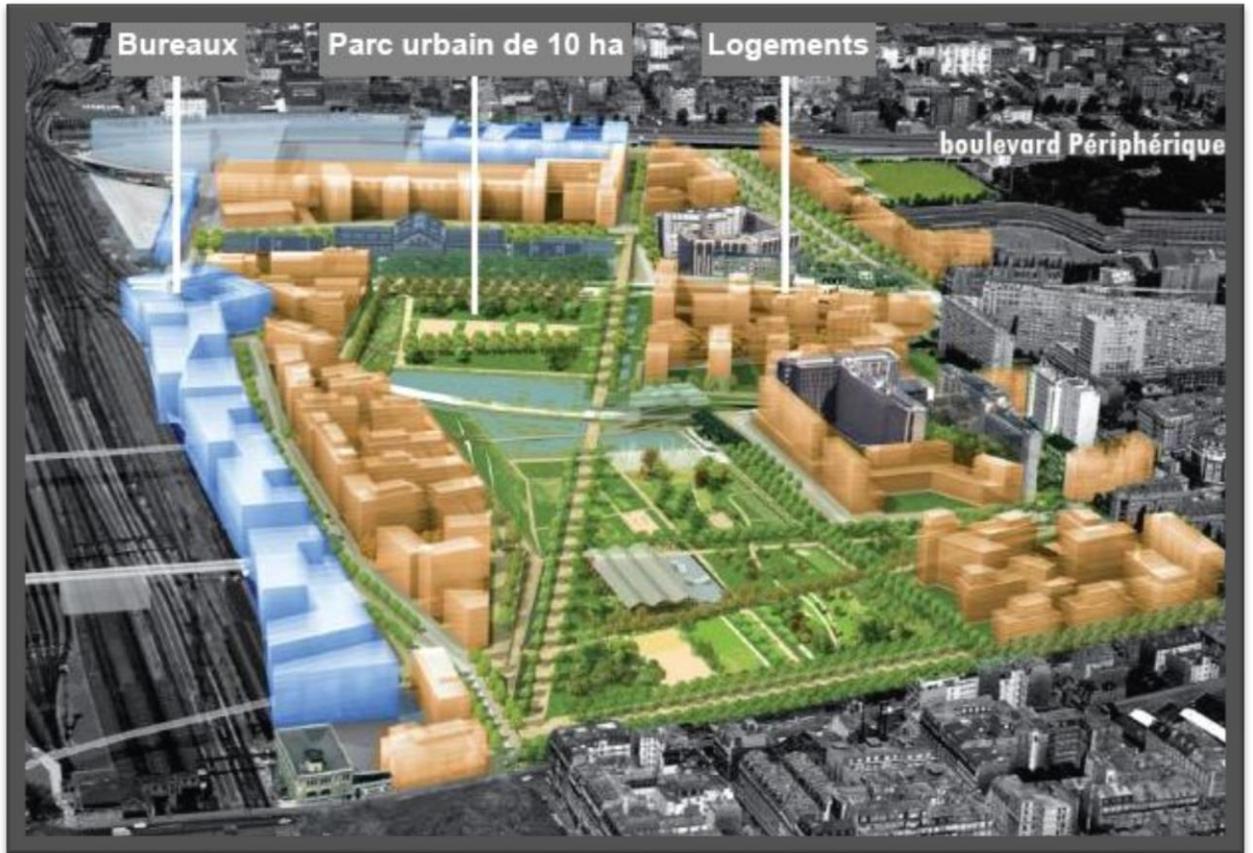
Accueillir de grands équipements et des activités économiques

Les programmes situés le long des voies ferrées accueilleront des bureaux qui protégeront le parc et les habitations des nuisances sonores tout en bénéficiant d'un accès direct à la gare Cardinet.

Les rez de chaussée et 1er étage des nouveaux immeubles seront dédiés aux activités (professions libérales, artisans...) et aux commerces.

Au Nord, vers la Porte de Clichy, sera implantée la cité judiciaire, comprenant notamment le Tribunal de Grande Instance de Paris (TGI). Avec ses nombreux salariés et usagers, cet équipement majeur concourra à l'attractivité et au dynamisme économique du site.

Sur l'ensemble du quartier, sont prévus : environ 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux, de l'ordre de 100 000 m<sup>2</sup> pour la Cité Judiciaire et 13 000 m<sup>2</sup> de commerces et services.



**Figure 10.** Intégration du projet au tissu.

Dernière réserve foncière de la capitale avec 54 hectares disponibles, la ZAC Clichy-Batignolles accueillera, à terme : 34 000 logements, dont la moitié au moins de logements sociaux, 140 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 30 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services, 39 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics ainsi que l'implantation de la nouvelle cité judiciaire. Le réaménagement du quartier Clichy-Batignolles permettra également de relier le centre ville avec sa plus proche périphérie, en cohérence avec l'esprit du Grand Paris, notamment par le développement des transports en commun. Il bénéficiera dès 2017 d'une double desserte par le prolongement de la ligne 14 du métro tel que prévu par le schéma de transport du Grand Paris, et le prolongement de la ligne T3 du tramway.

#### **1.1.4      *Projet Bastide Niel Bordeaux***

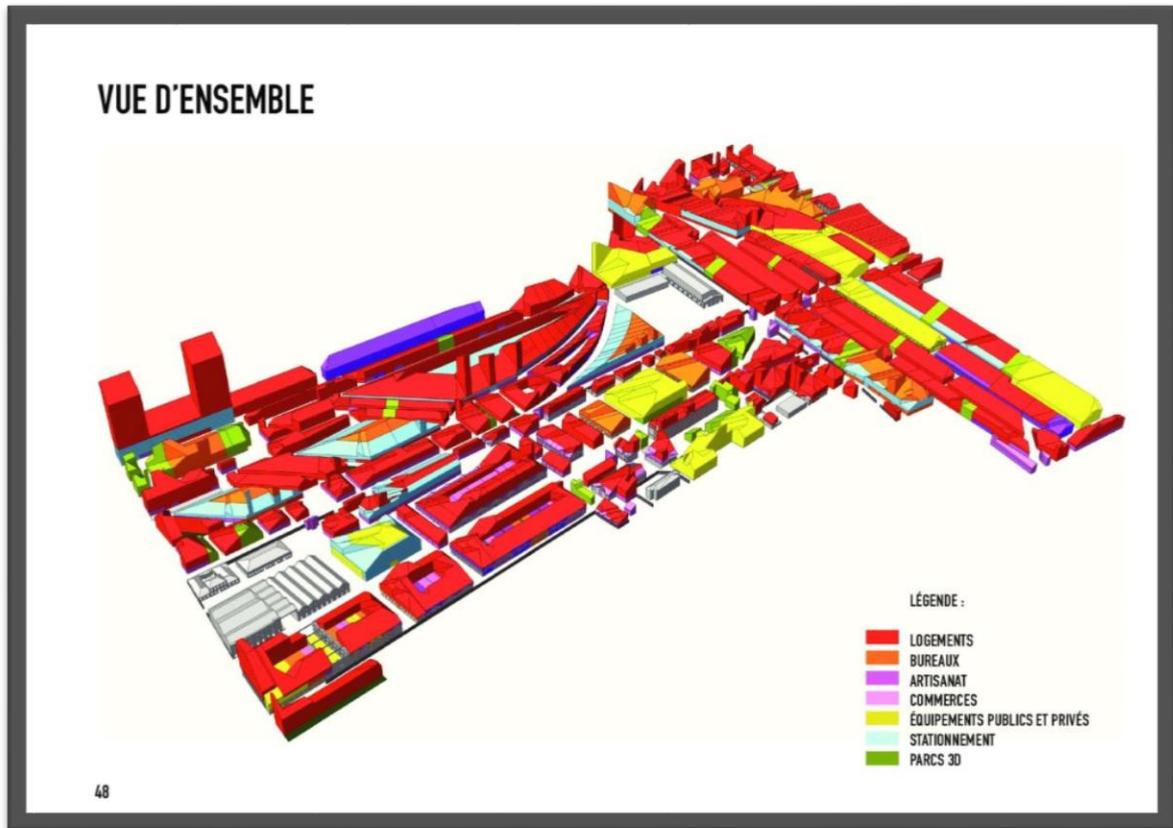


**Figure 11.** Vue aérienne de la zone d'intervention.

L'étude urbaine pré-opérationnelle réalisée par une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, a permis de définir un projet urbain s'établissant sur la base des enjeux suivants : conserver la mémoire lors de la transformation et la réappropriation de friches ferroviaires et d'une friche militaire, garantir une réelle mixité d'usages et d'occupations mais également la réalisation d'un quartier dense, durable et accessible à tous. Ce projet urbain se traduit aujourd'hui par les orientations urbaines suivantes :

> Une programmation mixte : Bastide Niel a vocation à devenir un quartier mixte , développant environ 3 300 logements (soit 265 010 m<sup>2</sup>), une centralité commerciale de destination (25 000 m<sup>2</sup> de commerces), une polarité en termes d'équipements publics d'intérêt d'agglomération (lieu culturel, skate park indoor, pôle d'enseignement supérieur, archives municipales) ainsi qu'une programmation économique (soit 30 000 m<sup>2</sup> de tertiaire

et 15 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités), soit un programme de construction s'élevant à 395 000 m<sup>2</sup>



**Figure 12.** Fonctions introduites dans le projet.

➤ Le développement d'un éco quartier marqué par des ambitions fortes en termes de mobilité (promouvoir les déplacements doux et réduction de la part modale de la voiture à 20 %) et de desserte énergétique (réseau de chaleur, couverture des toits et facades exposés au sud de panneaux solaires, développement d'une centrale photovoltaïque)



**Figure 13.** Simulation 3D d'ambiance au sein du nouveau projet

> Un plan de masse s'appuyant sur l'existant et sur les tracés : le projet se développe ainsi suivant la trame bâtie mais également des infrastructures ferroviaires existantes,

> Une déclinaison du projet urbain se fondant sur le concept de « ville intime », réinterprétation contemporaine de la ville ancienne, se traduisant par :

- des voies présentant un dimensionnement à minima, permettant de privilégier les circulations douces par l'instauration de zones de rencontres (vitesse limitée à 20 km/heure), de sens uniques, l'absence de stationnement sur l'espace public,

- un traitement unique des espaces publics minéraux, « la plaque », permettant de conforter l'identité urbaine du site et de privilégier les déplacements piétons et cyclistes,

- un maillage de transports en commun performant permettant de desservir l'ensemble du site,

- un projet architectural de 144 îlots développant des constructions dont les volumétries reposent sur des règles visant à assurer l'ensoleillement ainsi que la ventilation naturelle de l'ensemble des programmes qui seront développés.

### 1.1.5 *Projet Confluence Lyon*

Le projet Confluence a pour objectif de doubler la superficie du centre-ville de Lyon, en urbanisant la zone

Ce schéma directeur propose une vision à trente ans et prévoit à long terme le désenclavement de la presqu'île par des mesures fortes sur les infrastructures



**Figure 14.** Zoning des différentes zones d'intervention

Site :

Lyon Confluence – Prolongement de l'hyper-centre, sud de la presqu'île de Lyon, à la confluence entre le Rhône et la Saône

Superficie :

150ha

Programme :

Phase 1 : 400 000m<sup>2</sup>, dont 130 000m<sup>2</sup> de logements (1500), 130 000m<sup>2</sup> de tertiaire & activités, 120 000m<sup>2</sup> de commerces & loisirs, 20 000m<sup>2</sup> pour le musée des Confluences

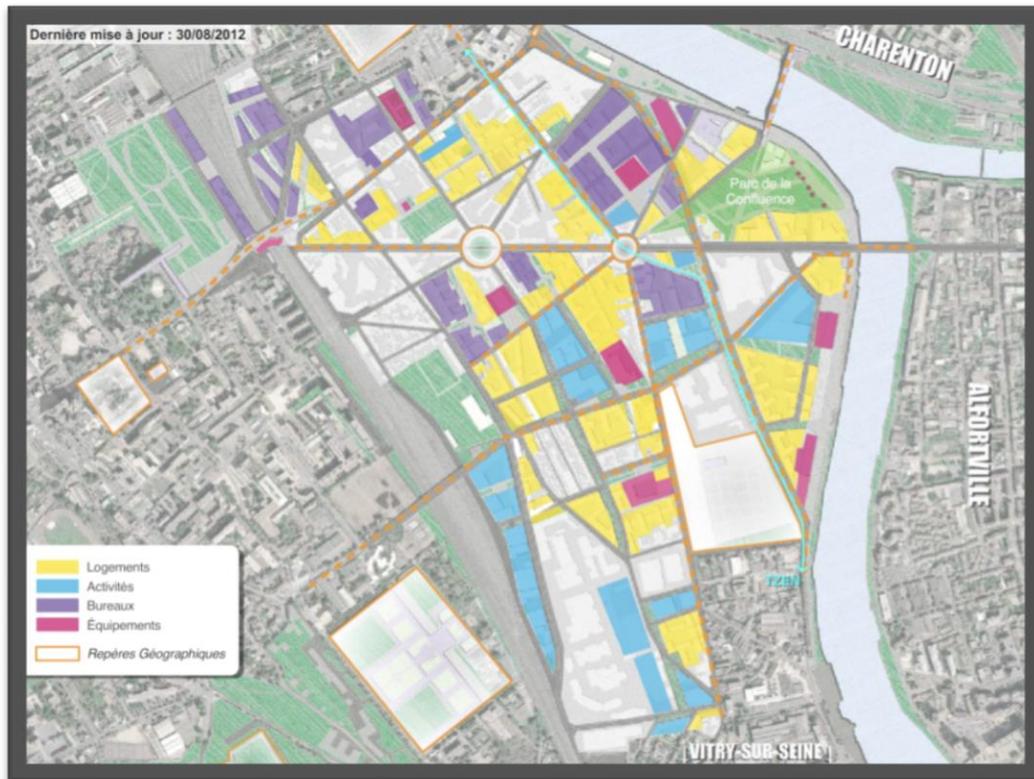
Phase 2 : 420 000m<sup>2</sup> dont 180 000m<sup>2</sup> de bureaux

En ce qui concerne l'enjeu de la mixité, l'exemple de la ZAC deuxième phase est édifiant : sur 2500 logements qui doivent être livrés, on trouvera 25 à 30% de logements sociaux et 20 à 25% de logements intermédiaires, permettant ainsi de développer un quartier largement ouvert à tous.



**Figure 15.** Vue d'ensemble en 3D

Lyon Confluence s'inscrivant dans une volonté de prolonger le centre-ville, la mixité fonctionnelle marque fortement l'espace. Ainsi, sur la ZAC première phase, qui comprend une programmation de 400 000m<sup>2</sup> SHON, les différentes fonctions urbaines sont présentes quasiment dans les mêmes proportions : 130 000m<sup>2</sup> SHON de logements, 130 000m<sup>2</sup> de tertiaire & activités, 120 000m<sup>2</sup> de commerces & loisirs. Cette diversité équilibrée permet de mettre en œuvre une véritable « centralité durable », projet qui a guidé l'aménagement du quartier.



**Figure 16.** Zoning fonctionnel du projet

Lyon Confluence n'est donc pas une vitrine de l'aménagement durable, mais bien un réel projet de territoire ambitieux, marqué par l'engagement et l'anticipation de la collectivité. Exemple du point de vue environnemental, il reste à voir, à terme, les effets socio-économiques liés au quartier sur l'ensemble de la métropole.

### **Conclusion.**

Ce chapitre comporte un résumé de l'état de fait en ce qui concerne la recherche dans le domaine de l'urbanisme et des projets urbains appuyée par quelques définitions de concepts pour mieux comprendre, et enfin une recherche thématique objective sur quelques exemples pertinents et assez novateurs dans la manière de voir et de concevoir les projets urbains.

Donc, ce chapitre servira surtout à bien cerner la partie théorique au cours de l'élaboration du projet.

## Chapitre II :

~~A~~Étude et analyse de ...analyse urbaine et choix du site

(25p/35p)

## **Introduction.**

~~L'introduction consiste à présenter le chapitre d'une manière générale. Elle doit expliquer les objectifs des études qui seront menées dans le chapitre et leurs intérêts scientifiques pour le projet de mémoire final. Il est aussi question, dans cette introduction, d'expliquer les différentes étapes d'élaboration du chapitre.~~ Le chapitre ci-dessous a pour but de faire une analyse urbaine approfondie du tissu urbain oranais, c'est-à-dire ses caractéristiques physiques et topographiques, historiques, climatiques ainsi que démographiques.

En vue de bien cerner les différentes caractéristiques urbaines de l'agglomération, on essaiera de faire une analyse du territoire, dans le but d'avoir une vision plus large, ce qui nous procurera plus d'éléments nous permettant d'établir une problématique.

Cette analyse nous aidera à terme dans le choix du site d'intervention et dans la manière d'investir ce dernier.

### **1.1. Analyse géographique et territoriale**

Les différents schémas ci-dessous, en plus d'émettre des remarques et des constatations, donnent des orientations, en allant du macro vers le micro, c'est-à-dire du territoire national vers l'aire métropolitaine, en passant par les différentes régions :

#### **a Le SNAT (au niveau national)**

L'Algérie est en transition urbaine avec : Un système urbain aux fonctions mal assumées car en dehors de quatre grandes agglomérations dont Oran, les villes restent inaptes à remplir leurs fonctions économiques et sociales, au-delà de l'encadrement administratif. L'objectif est donc, en tenant compte du profil de chacune, de développer les potentialités et d'engager des processus de rattrapage pour les villes en crise ou en repli économique.

La politique d'aménagement du territoire, limitée et ciblée, conforte le développement des pôles les plus dynamiques pour appuyer une transition efficace.

- Construire une image valorisante des métropoles : Alger, Oran, Constantine,...
- Mettre en place des pôles de compétitivité et d'excellence (POC).

#### **b Le SRAT (au niveau régional)**

On peut noter que dans la région qui nous concerne :

- Mouvements pendulaires de l'emploi à l'intérieur de la région, des relations de dépendance et de complémentarité entre les wilayas.
- La région est dotée d'un tissu industriel diversifié relativement cohérent et d'un patrimoine touristique à valoriser notamment dans l'espace côtier.

Une urbanisation massive en créant les chefs lieu des wilayas et la métropole oranaise avec un taux d'urbanisation de 61,6% dépassant la moyenne nationale (58,3%), des extensions urbaines démesurées dues à la forte demande en matière d'habitat, la prolifération des constructions illicites ainsi qu'une périurbanisation et une marginalisation à la périphérie des principales villes de la région en déterminant une armature urbaine déséquilibrée et polarisée.

Oran, Tlemcen, Sidi Bel Abbes connaissent presque toutes les difficultés de congestion et de saturation de leur réseau urbain puisque le parc automobile a augmenté trois fois plus rapidement que l'accroissement démographique.

Le SRAT vise aussi à raisonner Oran en aire urbaine et surtout en pôle de compétitivité, pour cela, il faut : La maîtrise de la croissance urbaine, la protection des ressources naturelles, la diversification des activités économiques et le développement des infrastructures de liaison.

### **c Le SDAAM (au niveau de l'aire métropolitaine)**

Cet outil de planification spatiale a été élaboré pour assurer une cohérence entre l'ensemble des intervenants sur l'aire métropolitaine, qui regroupe les wilayas d'Oran, d'AïnTémouchent, de Mostaganem et de Mascara, en apportant les solutions durables aux problèmes les plus cruciaux au niveau de ces territoires.

L'enjeu du SDDAM est d'organiser les perspectives de développement, de compétitivité, d'attractivité et d'équilibre territorial de l'aire métropolitaine d'Oran et ce, à travers des programmes d'actions en matière d'urbanisme, de transport et d'environnement.

Plusieurs propositions liées au rôle d'Oran, en tant qu'aire métropolitaine sont à prendre en compte, notamment, insister sur l'utilisation de toutes les potentialités de cette wilaya et renforcer ses fonctions en termes de grands projets urbains, de requalification et remodelage urbains et de restructuration des quartiers.

En terme d'infrastructures de transport, Oran se doit de répondre aux attentes d'une métropole euroméditerranéenne en tenant compte de son histoire, de sa dimension

culturelle, de ses atouts, des programmes d'équipements en cours de réalisation et projetés comme la nouvelle aéroport en cours de réalisation, le métro, la modernisation de la façade maritime Ouest et toutes les connexions ferroviaires avec Oran.

#### **d Choix de la ville**

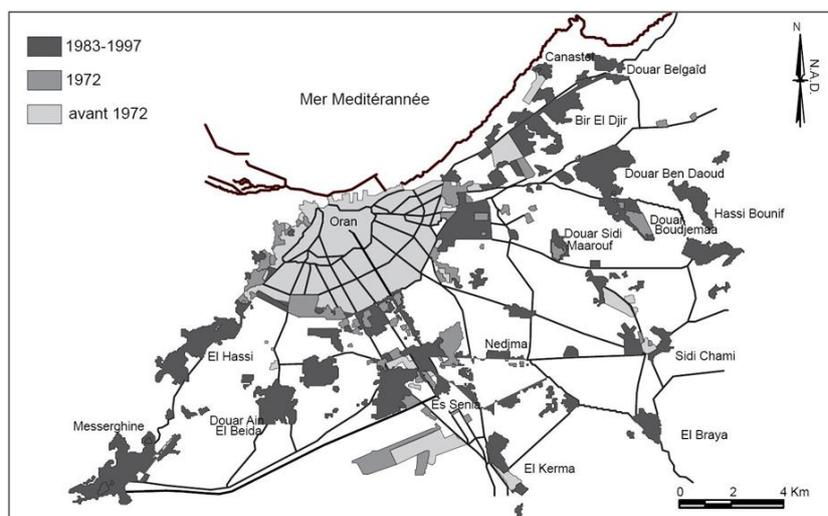
Le choix a été donc logiquement dirigé vers la ville d'Oran, ceci pour de multiples raisons surtout pour la simple raison que Oran est une grande métropole, une grande ville qui a plusieurs vocations et potentialités de par sa taille et sa position géographique. , Oran a été depuis des siècles une ville importante sur tous les aspects : économique, social et politique.

En outre, de par sa position géographique stratégique sur les rives de la méditerranée, Oran représente l'une des majeures portes maritimes du pays, ce qui lui donne un rôle prépondérant dans l'économie et l'industrie au sein du pays.

On peut donc dire que Oran a été et reste toujours une métropole attractive offrant un potentiel important en terme de commerce, de tourisme et de tous les éléments fonctionnels attribués a une métropole moderne

#### **1.1. Présentation de la ville**

Oran, pôle industriel (Zone industrielle d'Arzew, de Hassi Ameer etc...) et ville universitaire (Université d'Oran, université des sciences de la technologie, Faculté de Médecine, etc.), elle est la deuxième plus grande ville d'Algérie et l'une des plus importantes du Maghreb.



**Figure 17.** Cartes topographiques (1960,1985), phtographie aérienne (1972), image satellitaire (1997), RGPH (2008) et enquete de terrain (2009)

### 1.1.1 Situation

La ville d’Oran, est une ville méditerranéenne, qui se situe à 432 Km à L'Ouest d'Alger. Elle est Limitée au Nord par la méditerranée, à l’Ouest par Ain-témouchent, au sud par Sidi-bel-abbès et Mascara, et à l’Est par Mostaganem.

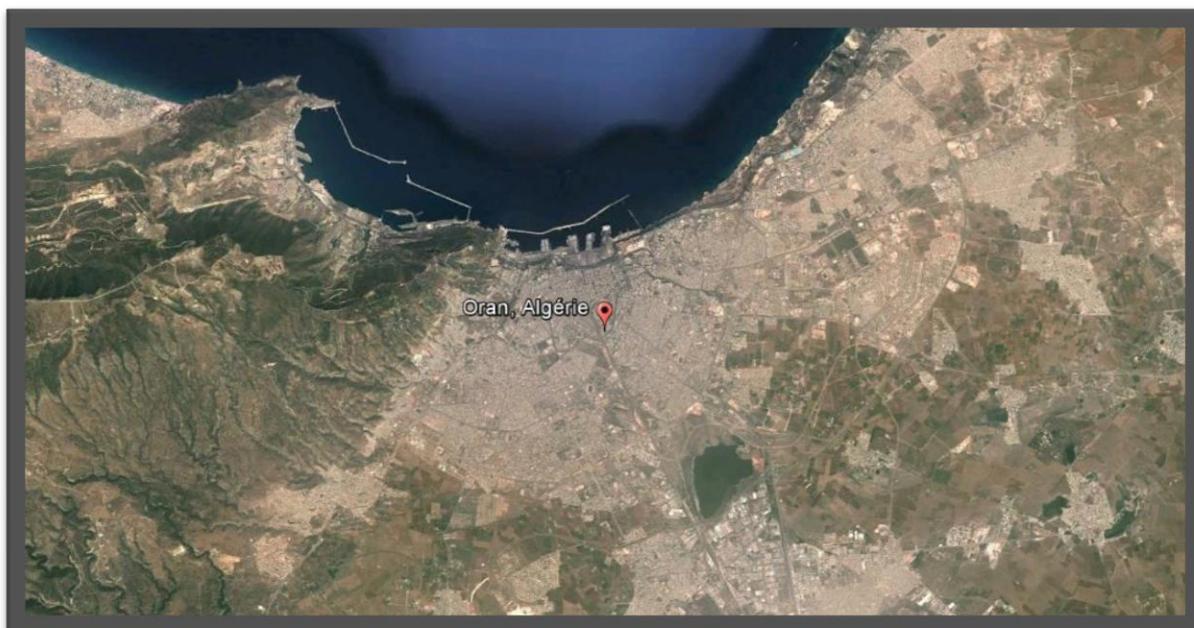
Oran est située au fond d'une baie ouverte au nord et dominée directement à l'ouest par la montagne de l'Aïdour. L'agglomération s'étale de part et d'autre du profond ravin de l'oued Rhi, maintenant recouvert.

Son nom signifie les deux lions (Wahran) en berbère. Il se réfère aux lions qui vivaient un certain temps à la montagne des lions située à quelques kilomètres de la ville.



**Figure 18.** Carte de situation géographique de l’Algérie<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> (Interacor 2004)



**Figure 19.** Image satellitaire de la baie d'Oran<sup>14</sup>.

### *1.1.2 Historique*

Oran a été fondée au Xe siècle par des marchands andalous-maures. Elle a été occupée par les Espagnols en 1509. De 1708 à 1732 et de 1791 à 1831, la ville était possession de la Sublime Porte (Empire Ottoman). En 1831, la ville comme le reste du pays devint colonie française. La ville a été préfecture du département d'Oran qui occupait tout l'ouest. Pendant la Seconde Guerre mondiale, en 1940 (3 juillet), la flotte française du gouvernement de Vichy basée à Mers-el-Kébir, fut bombardée par la flotte anglaise, venant de Gibraltar (1000 morts). Le 8 novembre 1942, c'est au tour des anglo-américains de débarquer, prélude au débarquement en Italie.

#### Les grandes étapes de la gestion urbaine de La ville de 1831 à nos jours

- ✓ **De 1830 à 1848** : gestion militaire.
- ✓ **De 1848 à 1881** : (gestion civile) le 31 janvier 1848 la ville fut érigée en commune. La pacification et la soumission définitive des tribus en faisaient la capitale de l'Ouest.
- ✓ **De 1881 à 1948** : pseudo planification.
- ✓ **De 1949 à 1976** : aire de la planification.

---

<sup>14</sup> (Google earth 2013 )

### 1.1.3 Démographie

#### Évolution des populations

Dès **1832** la ville est très majoritairement européenne. Le recensement de **1921** compte 138 212 habitants dont 20 059 Algériens et 118 153 Européens, soit plus de 85 % d'Européens.

Oran reste en **1954** la plus européenne des villes d'Algérie avec 64,5 % de sa population européenne dont une majorité d'Espagnols. En **1961**, le rapport de force démographique est légèrement inversé en faveur des populations algériennes et Oran doit sa croissance démographique beaucoup plus aux Algériens, qui ont récupéré les maisons abandonnées par les Européens.

<b>1831</b>	<b>1876</b>	<b>1886</b>	<b>1896</b>	<b>1906</b>	<b>1911</b>	<b>1921</b>
18 000	45 640	63 929	80 981	101 009	118 023	138 212
<b>1926</b>	<b>1931</b>	<b>1936</b>	<b>1948</b>	<b>1953</b>	<b>1954</b>	
145 183	187 981	217 819	352 721	415 299	299 008.	
<b>1955</b>	<b>1960</b>	<b>1966</b>	<b>1970</b>	<b>1975</b>	<b>1980</b>	
286 000	305 000	326 706	385 000	466 000	537 000	
<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	
604 000	647 000	675 000	706 000	765 000	852 000	

(Source : recensement : avant 1955 et à partir de 1955)

**Tableau 4.** Taux de croissance démographique à Oran.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Office nationale des statistiques. <http://www.ons.dz/>

### 1.1.4 Caractéristiques physiques

La ville d'Oran s'insère dans un ensemble physique vaste et hétérogène.

- ✓ La zone littorale oranaise avec ses caractères topographiques, est une longue et vaste dépression limitée au sud par des reliefs du Tell et occupée dans sa partie nord par de petits massifs littoraux.
- ✓ Elle est caractérisée par des unités stratigraphiques, tectoniques et géomorphologiques variées qui déterminent une mosaïque de milieux ou de paysages.
- ✓ Les ressources en eau de surface et souterraine sont limitées et conditionnées par le climat, le substrat et ses jeux tectoniques, les formations superficielles et leurs évolutions morphologiques.

### 1.1.5 Le Climat

Il est caractérisé par :

- ✓ Une saison entièrement sèche et chaude avec des réchauffements estivaux (de juin à, octobre) ;
- ✓ Une saison fraîche et pluvieuse qui concentre  $\frac{3}{4}$  des précipitations (novembre à, mai) ;
- ✓ Une température moyenne de plus de 18° C.

L'influence maritime se traduit par des précipitations occultes (brouillard, rosée) fréquentes et abondantes, surtout en hiver.

Données climatiques à Oran.													
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

Données climatiques à Oran.													
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

**Tableau 5.** Données climatiques d'Oran.<sup>16</sup>

### Atouts et contraintes du milieu

Les potentialités naturelles du milieu offertes dans l'aire métropolitaine sont importantes mais assez fragiles ; car, elles ne sont pas toutes renouvelables.

### Des potentialités naturelles certaines

La position géographique de la zone est privilégiée à plus d'un titre. Cet espace offre des sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies (Oran Arzew), sites favorables à l'implantation d'infrastructures portuaires et des agglomérations.

Les terroirs environnants de ces agglomérations présentent des potentialités en sol appréciables.

- Les plaines littorales de Bousfer, les Andalouses.
- Les plaines sub-littorales de Boutlélis, Misserghin, Es Sénia, les Hassi, Meflak.

Ces plaines sont caractérisées par une agriculture de maraîchage de primeur, de fruitiers divers, d'élevage laitier et d'aviculture. Elles profitent d'un climat clément, un potentiel en eau souterraine certain, d'un potentiel édaphique conséquent.

- La bande côtière offre d'importantes potentialités dans le domaine maritime (transport et relations extérieures) le domaine de la pêche et de l'aquaculture ainsi que dans les domaines du tourisme balnéaire.

<sup>16</sup> Weatherbase, statistiques sur 21 ans

- Les "Écosystèmes naturels" forestiers ou à vocation forestières et aquatiques représentent une autre richesse variée.

Si cet espace présente de réelles potentialités, il n'en demeure pas moins que ces milieux sont en équilibre fragile. Toute pression inadéquate les transforme en milieux très contraignants.

### **De fortes contraintes naturelles doublées d'une exploitation humaine souvent inadaptée.**

Les contraintes les plus significatives et les plus fortes que l'on peut citer sont de différents ordres. Elles sont liées à une réduction, ou à un épuisement de la ressource naturelle (c'est le cas de l'eau), ainsi qu'à une affectation inadaptée aux vocations des sols (une céréaliculture sèche dans un milieu fragile et sujet à l'érosion). Une déstructuration d'un terroir agricole par le mitage et l'abandon...

## **1.2. Analyse de la ville**

Le choix et la présentation de la ville maintenant faits, on ne peut analyser et mettre en avant les caractéristiques et les atouts de n'importe quelle ville algérienne en mettant de côté le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU).

### **1.1.1 Le PDAU**

#### **a Introduction**

Le PDAU, qui à la différence des multiples schémas présentés, ne se contente pas de donner des orientations et des perspectives générales, il constitue un document d'urbanisme qui fixe et réglemente les règles d'usage en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, il élabore une politique d'intervention en matière de logement, d'équipements, ... son domaine d'application concerne un groupement urbain.

En l'occurrence, celui qui nous intéresse est le groupement d'Oran qui s'étale sur une superficie de plus de 25.057 ha. Les zones urbaines y représentent 35 % du territoire soit plus de 8.860 ha. Ce rapport n'est cependant pas révélateur de rapports homogènes entre les différentes composantes du territoire du groupement.

Si le quartier historique mêle les architectures : espagnole, turque et française, le plateau de Karguentha, avec ses immeubles hausmaniens et son front de mer inspiré de celui de Nice est représentatif de l'architecture française.

Au lendemain de l'indépendance, les plans d'équipement des communes, le plan triennal et le premier plan quadriennal ont eu très peu d'influence sur l'extension et l'urbanisation de la ville vidée de la majorité de ses habitants. L'administration achève les programmes du plan de Constantine et reconvertit quelques espaces militaires en bâtiments universitaires.

Avec le deuxième plan quadriennal, le PUD en 1976, l'urbanisation prend un nouvel essor. Ces développements se font dans la continuité des plans d'urbanisation coloniale. Ils conservent les mêmes formes et les mêmes axes. En conséquence, les résultats se situent dans la lignée des villes françaises à la même époque. De 1978 à 1991, l'extension d'Oran est marquée par l'urbanisation de la deuxième couronne en 1986, la construction des ZHUN et de quelques lotissements.

La ville bloquée par l'Aïdour à l'ouest continue de s'étendre à l'Est. L'absence de planification urbaine provoque la paupérisation et l'exclusion des quartiers ouest (Planteurs, Ras El Ain et Sidi El Houari). Le tissu urbain historique dépérit.

La pression démographique constante entraîne un important déficit de logements. Les programmes locaux se sont avérés nettement sous-dimensionnés. Dans le cadre du programme présidentiel du million de logement, la commune d'Oran a acquis un important parc de nouveaux logements et a pu loger ou reloger des familles vivant dans des logements insalubres ou précaires. Ce programme reste toutefois très insuffisant au regard de la surface d'habitat précaire d'Oran. Bloquée par l'Aïdour, la ville se développe vers l'est. À l'ouest, le quartier de Sidi El Houari bénéficie d'un plan de sauvegarde du bâti historique. Ce plan concerne les parties historiques et les monuments du quartier, au détriment du bâti résidentiel, ainsi que les vestiges archéologiques.

En 2008, les routes, les voiries et l'infrastructure en général sont sous-dimensionnées par rapport à la population de la ville et souffrent d'importants manques d'entretien et d'investissements. Un programme de réhabilitation et d'investissement a été lancé.

## **b Morphologie et structure générale**

Les zones urbaines sont caractérisées par une consommation du sol très différenciée selon les communes. Si les zones d'habitat occupent près de 90 % des zones agglomérées de la commune d'Oran et pratiquement 100 % à Bir El Djir, elles ne représentent, pour les

agglomérations d'Es Senia, que 50% de leurs territoires, expression d'une grande hétérogénéité des occupations urbaines pour cette commune.

La population du groupement était de 684742 en 1987 soit une densité moyenne de 20,4 habitants à l'hectare.

La commune d'Oran occupe une superficie de 6400 ha dont près de 4000 urbanisés. Représentant 60% de la surface totale urbanisée du groupement et compte 90 % de la population totale en 1987.

D'après les données du recensement de 1987, la densité moyenne dans la ville d'Oran est de l'ordre de 153 habitants à l'hectare. Cette moyenne diffère d'une zone à une autre et même d'un quartier à un autre.

La zone qui nous intéresse intègre les quartiers connus par leur fort peuplement tel que Derb, St Pierre et le Plateau dont les densités varient entre 650 et 830 hab /ha. Cette très forte densité dans ces trois quartiers s'explique pour le premier par son cachet de transit ; pour le second et le troisième par leur sur-occupation qui a entraîné la transformation même des salles de bain, des terrasses, des buanderies en logements.

### **c Réseau urbain du Groupement d'Oran**

A l'image de la place du Groupement Urbain d'Oran dans la wilaya, l'agglomération oranaise est prépondérante dans un réseau hiérarchisé mais non équilibré.

Tous les facteurs physiques, humains et économiques concourent à identifier le réseau urbain en termes de dichotomie entre le centre et la périphérie.

En effet, l'agglomération oranaise concentre près de 90 % de la population du groupement sur une superficie représentant à peine 13% du territoire de celui-ci.

Sur le plan morphologique et fonctionnel, sa structuration affirmée concourt à pérenniser sa dominance et son attractivité. Ses limites franches, son poids historique, sa taille, son tracé viaire géométrique permettent une desserte facile. La compacité de ses tissus et leur diversité, le large éventail d'activités renforcent sa centralité.

Cependant, la situation des tissus a fait reporter l'essentiel du croît sur la périphérie immédiate, phénomène qui par l'incohérence des dispositions spatiales l'ayant accompagné, a complètement bouleversé les rapports du centre à la périphérie.

Ces rapports qui s'expriment à la fin des années 70 par une dichotomie ville-campagne, sont passés en l'espace de quelques années à des rapports entre un centre métropolitain et une multitude d'agglomérations de banlieue essaierais sur la couronne périphérique, mal

équipées non structurées, à caractère presque exclusif d'habitat et sans rapports hiérarchiques prédéterminés.

#### **d Structure urbaine de l'agglomération d'Oran**

La ville d'Oran connaît près de onze siècles d'existence, mais les strates historiques anciennes ne subsistent physiquement que par reliques. Mis à part des sites à caractère historique et à vocation culturelle et touristique, la structure actuelle de la ville découle de phénomènes modernes très proches.

Étant confinée à l'agglomération d'Oran, il y a moins d'une vingtaine d'années, il devient aujourd'hui impossible de caractériser cette ville dans les limites physiques perceptibles.

Toujours sur le plan morphologique, le tracé semi-radio-concentrique tend à se diluer moins d'un demi siècle après son apparition à travers les réalisations urbanistiques des années 50 (2ème boulevard, front de mer, pénétrante).

Aujourd'hui, la dynamique d'urbanisation exprimée par la consommation effrénée du sol en périphérie de l'agglomération d'Oran, pose la problématique de maîtrise de cette croissance, de structuration progressive de ces nouveaux morceaux de ville mais surtout des rapports de la périphérie à l'agglomération - mère.

Notre hypothèse est, qu'à terme, la morphologie de l'agglomération d'Oran ne pourra plus être conforme au rôle polaire dans le réseau urbain en devenir.

#### **e Structure de l'occupation du sol de l'agglomération d'Oran.**

Cette structure est considérée sous trois aspects :

- La consommation du sol par secteur d'activités
- Les dispositions spatiales accompagnant la répartition fonctionnelle
- Les densités d'occupation du sol

Nous distinguons ainsi 06 types d'emprises :

- Les tissus à caractère exclusif ou presque d'habitat
- Les zones industrielles, d'activités ou édilitaires formant ruptures des tissus d'habitat.
- Les tissus d'habitat à forte concentration d'activités de production intégrées.
- Les emprises d'équipements importantes mais participant à la fonction urbaine.
- Le tracé viaire primaire.
- Les servitudes.

Les emprises spécifiques se localisent sur les axes du tracé viaire primaire. Ils sont la cause de rupture de forme et fonctionnement entre les quartiers mais n'ont généralement pas d'effet sur leur fonctionnement interne.

L'occupation des tissus peut être perçue à travers les densités d'occupation du sol, celles-ci caractérisent en effet, des entités avec occupations différenciées par couronnes

Sur le plan des modes d'occupation, deux couronnes se différencient : La première est systématiquement parsemée d'activités intégrées au tissu d'habitat avec des axes de concentration autour des radiales principales, la deuxième couronne affirme quant à elle, le caractère ségrégationniste des tissus et fonctions très segmentées sur tout son territoire.

#### **f Tracé urbain, trames urbaines et espaces publics à Oran.**

La forme radio-concentrique soulignée par les trois boulevards concentriques et les six pénétrantes (voie ferrée comprise) est caractérisée par l'hégémonie de l'hypercentre sur l'ensemble des tissus urbains.

Ces axes conçus pour accueillir une grande capacité de circulation, ne contribuent sur le plan fonctionnel, qu'à faciliter l'accès à l'hypercentre. Ils ne contribuent pas en général, à structurer l'espace public et n'ont aucun impact sur les trames des tissus d'habitat.

Les radiales traversent des tissus d'habitat et créent des ruptures entre les tissus du fait de leurs emprises importantes et leur capacité de circulation avec absence d'écho sur les formes urbaines structurant l'espace public.

D'autre part, les radiales en général, n'accueillent pas de concentration particulière d'emprises d'activités incompatibles avec les tissus d'habitat. Parmi elles, la pénétrante ferroviaire constitue la seule grande rupture dans les tissus d'habitat en accueillant diverses emprises et surtout la zone industrielle sur près de 200 ha entre le 2ème et 3ème périphérique. Le tracé concentrique constitue quant à lui, un tracé de rupture dans les tissus d'habitat, concentré et continu sur le 1er boulevard, discontinu au niveau du 2ème et à caractère de limite au niveau du 3ème.

Le premier boulevard accueille ainsi, une zone d'emprises diverses de petites activités et de grands équipements continus, formant une ceinture accentuée morphologiquement par la rupture de pente du plateau.

Ces facteurs identifient une aire centrale très différenciée, riche dans les caractéristiques du site et les monuments architecturaux. Cette aire connaissant une multitude de dynamiques morphologiques et fonctionnelles n'est pas caractérisée par l'unique polarité de l'hypercentre. Les différentes strates historiques de son évolution ont en fait, une entité complexe, conflictuelle.

### **g Les densités d'occupation du sol de l'agglomération d'Oran.**

La répartition sur le territoire aggloméré des densités brutes d'occupation du sol (COS) calculés par tissu est conforme à la géométrie en plan et donc, à l'évolution dans le temps de la ville, les quartiers les plus anciens s'avérant les plus denses.

Ainsi, si les coefficients d'occupation du sol (COS) généralement supérieur à 1,4 sont caractéristiques des typologies de tissus produites avant les années 50, ils sont, pour les opérations récentes, relativement uniformes et inférieurs à 0,7.

### **h Les espaces d'agrément et de loisirs**

Les espaces d'agrément et de loisirs, comprenant les quatre premiers types d'espaces verts comptent 85 espaces, soit 64,40 % du total des espaces.

La superficie occupée s'élève 425 405 m<sup>2</sup>, ce qui représente 60,87 % de la superficie totale. Le nombre d'unités s'élève à 90 soit 57,31%.

Ces espaces sont donc les mieux représentés à tout point de vue dans l'agglomération d'Oran. Une analyse plus fine selon les sous-types retenus nous précise cette répartition.

- Les grands jardins d'agrément et de loisirs tels que définis précédemment sont au nombre de 4, soit 3,03 % du nombre total. Mais ils occupent 195 500 m<sup>2</sup> soit 27,97% de la surface totale. Ce sont en plus des unités constituées chacune d'un seul tenant

- Les jardins de quartiers et de cités, sont au nombre de 43 et représentent 32,58 % du nombre total. Ils occupent une superficie de 165 857 m<sup>2</sup> soit 23,73 % du total. On y compte 51 unités pour les 43 espaces.

- Les places publiques comptent 28 espaces soit 21,21 %. Elles occupent une superficie totale de 45 828 m<sup>2</sup> soit 6,56 % du total.

- Les squares et jardinets sont au nombre de 10 soit 7,58 % du total, ils occupent une surface de 18 220 m<sup>2</sup> soit 2,61 %.

Ces espaces constituent en fait les lieux les plus fréquentés ou fréquentables par la population.<sup>17</sup>

## **1.3.Problématique générale**

La conception générale de l'agglomération s'appuie sur les fonctions retenues pour Oran (commerciale, portuaire et aéroportuaire, universitaire, services tertiaires, ville d'affaires,

---

<sup>17</sup> PDAU – 2008.

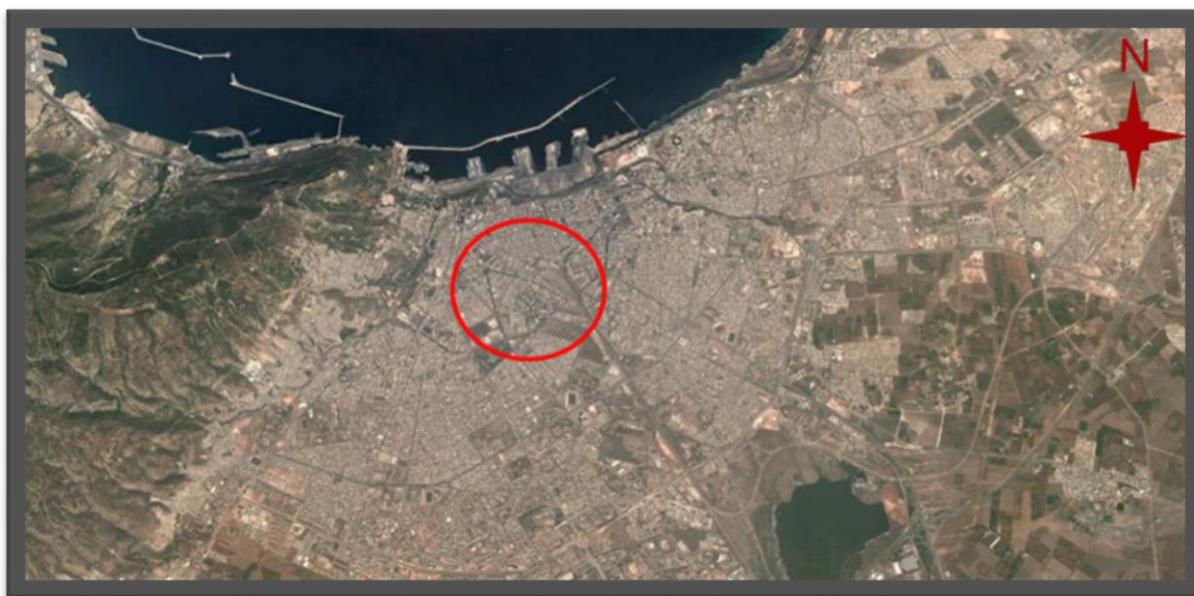
ville touristique) pour lui permettre de jouer pleinement son rôle de métropole régionale aussi bien au niveau national que maghrébin ou méditerranéen.

En gros, les problèmes « urbains » dont souffre l'agglomération sont :

- Une croissance urbaine non maîtrisée
- Tissus urbains existants mal structurés
- Extension vers l'est en rupture avec l'hyper centre existant

Comment faire donc, pour restructurer le tissu tout en garantissant la mobilité et la communication entre l'hyper centre et les autres entités de l'agglomération ?

#### 1.4.Choix du site



**Figure 20.** Situation de la zone dans la ville

La zone d'étude choisie est le quartier de sidi el Bachir du nom de mausolée s'y trouvant, également appelée quartier du plateau st-Michel (nom français).

Plusieurs éléments nous ont dirigés vers le choix de cette zone :

La position géographique : se situant au cœur de l'agglomération oranaise et à la limite du premier boulevard périphérique, elle comprend également des voies pénétrantes qui la rendent indissociable du centre-ville ; de ce fait, elle constitue un important centre urbain.

La zone fait aussi office d'un quartier tampon entre le « vieux centre » et les nouvelles extensions.

Les équipements structurants dans la zone : en effet deux des équipements phares de la ville se trouvent dans la zone : le CHU ainsi que la gare ferroviaire, outre ces deux équipements, le quartier comporte aussi d'autres fonctions urbaines notamment la fonction résidentielle ainsi qu'économique et commerciale.

Le nombre d'habitants assez important y résidant : Le quartier compte approximativement 23000 habitants (Source enquête URBOR 2002).



**Figure 21.** Périmètre de la zone

Un des quartiers les plus importants de la ville d'Oran car la gare ferroviaire lui procure l'avantage d'être l'une des portes de la ville d'Oran.

Il représente une charnière entre le centre ville et un nombre important de quartiers péricentraux, tel que Hai El Karma et Hai Médina djadida à l'ouest Hai el Menouar et el Makkari à l'est, Hai El Hamri et Médioni au sud.

Il est bien connecté aux quartiers centraux par une importante infrastructure (la rue Zirout Youcef qui donne directement sur le Bd Emir AEK).

C'est un quartier qui domine avec près de 50 mètres de dénivelé le centre de la ville d'Oran et avec près de 120 mètres le niveau de la mer.

Le périmètre d'étude proprement dit comporte aux alentours de 50Ha, il se compose essentiellement d'équipements à différentes ampleurs et influences.

Notamment les deux « grands » équipements qui sont la gare ferroviaire et l'hôpital qui ont une influence régionale et même nationale.

Cela nous donne une idée de l'importance du fragment étudié et de son influence sur la totalité de l'agglomération oranaise.

### **Conclusion.**

Au vu de toutes les orientations et éléments cités tout au long de l'analyse, on peut dire qu'Oran avec toutes ses potentialités et atouts souffrent néanmoins de plusieurs problèmes.

En sa qualité de métropole, Oran se doit de suivre et de se mettre sur les rails du développement tout en prenant en compte les éléments de son propre territoire, c'est-à-dire, L'émergence de nouveaux acteurs économiques, le nouveau contexte énergétique, le rôle toujours croissant des nouvelles technologies, l'insécurité mondiale, l'enjeu des nouvelles émigrations sub-sahariennes qui sont autant de défis auxquels nous devons nous adapter.

Oran doit aussi jouer pleinement son rôle de métropole régionale car elle est la plus grande ville de la région en termes de démographie, d'activité économique et de surface.

## **Chapitre III : Programmation et intervention**

## **Introduction.**

Le troisième chapitre représente l'aboutissement de tout le travail de recherche, c'est-à-dire :

En premier lieu, une programmation pertinente en adéquation avec ce qui se fait de nos jours au niveau des projets urbains mais aussi avec les besoins intrinsèques de la zone ainsi que de la ville d'Oran.

En second lieu et la programmation faite, il s'agira de donner forme au projet en prenant en compte toutes les contraintes, qu'elles soient techniques, sociales, environnementales, juridiques ou urbaines.

### **1.1.Proposition du POS**

Le POS avec son plan, ses recommandations et ses principes est comme suit :

L'intervention s'articule sur deux aspects : l'aspect urbanistique et l'aspect architectural

Il s'agit de renforcer la structure urbaine déjà existante et qui représente un fonctionnement harmonieux mais saturé, où le flux humain et mécanique est intense notamment en certains lieux tels que sur le Bd Adda Benaouda, la rue Mostaganem, le Bd Marceau, le Bd des Martyrs, la rue des frères Niati...

Le renforcement se traduit par ce qui suit :

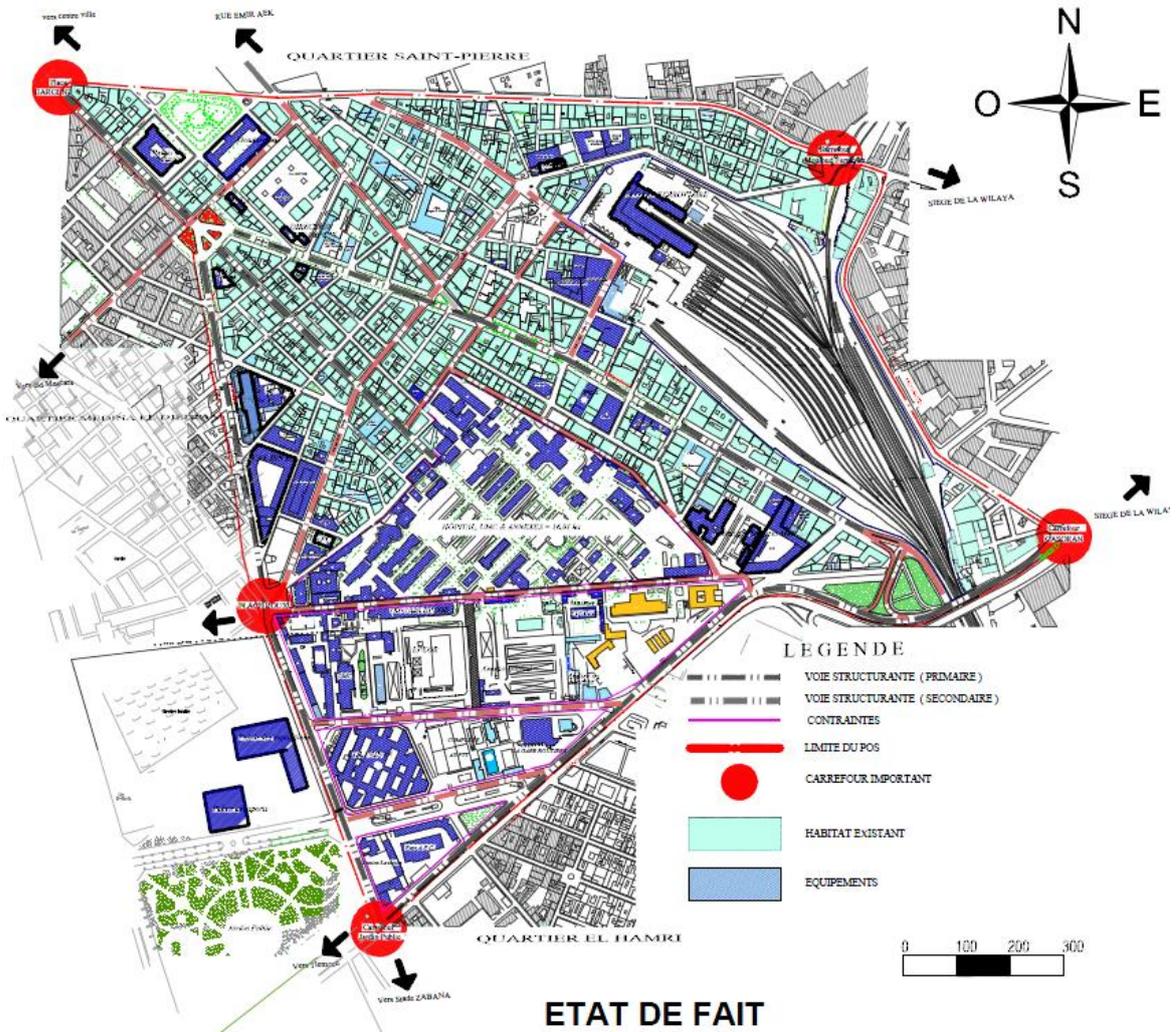
- a) Prolongement du Boulevard Benzerdjeb :
- b) Projection de la pénétrante de la gare :
- c) Désaffectation de l'EPEOR :
- d) Ouverture de la voie donnant sur I.S.M

On intervient fondamentalement sur l'hôpital en remettant en cause l'entité de l'hôpital.

L'objectif recherché est de décentraliser cet établissement en créant des sous-ensembles indépendants spatialement et fonctionnellement.

Chaque sous-ensemble est doté d'une structure représentée par des bâtiments qui seront réhabilités en fonction de leur état de dégradation et d'insalubrité.





## **1.2. Analyse typo morphologique**

### ***1.2.1 Les différentes trames viaires du quartier***

**Circulation** : La circulation mécanique est très dense au niveau du 1<sup>er</sup> boulevard périphérique et adda ben aouda, par contre elle devient faible à l'intérieur des quartiers.

**Fonction urbaine** : Le premier boulevard périphérique est un axe principalement à caractère administratif, et à l'échelle régional, caractérisé par l'implantation des grands équipements

L'avenue Adda Benaouda, l'un des fameux Bd de la ville d'Oran, reconnu par sa densité commerciale, et sa régularité morphologique, vue la largeur de la voie avec des trottoirs plus ou moins vastes, au long de ce boulevard, s'organise un nombre important d'équipements et des services de différents types (restaurants, cafétéria, électro-ménagers...)

Bd Ben Zerdjeb : Ce boulevard mène directement au CHU d'Oran ; relation qui a donné une sorte de spécialisation à cette voie, des services caractéristiques de l'activité sanitaire (pharmacie, laboratoire d'analyse...) Des activités destinées aux occupants du CHU (malade, équipement médical), tel que restaurants, cafétérias...) du point de vue de la circulation mécanique et piétonnière, ce boulevard se dissipe à l'entrée de l'hôpital ce qui bloque son rôle de pénétrant vers la périphérie.

### ***1.2.2 Forme urbaine***

La zone se présente avec un maillage plus ou moins régulier au sud, on remarque l'existence d'un module qui va se multiplier ou se diviser pour créer des ilots de taille et de forme différente perpendiculaire au boulevard de l'indépendance. Ce type de trame qui correspond à « médina djedida » date de la période coloniale (1845) et répond à certains objectifs de la colonisation française pour isoler une population dans un centre de regroupement ou quartier isolé.

#### **a Secteur Nord**

Il est limité par deux voies importantes (Bd Adda Benaouda, et la rue Mostaganem Cette partie de périmètre souffre d'incontestable contrainte urbaine (la gare ferroviaire) et qui bloque un petit peu la fluidité de la circulation mécanique et l'assainissement des produits économiques depuis et vers les quartiers péri centraux de la ville.

## b Secteur Sud

La zone est un ensemble immense d'îlots occupant la partie sud du périmètre, dominée par le secteur sanitaire ou le CHU d'Oran s'impose avec une superficie de 16 ha y compris les annexes (U.M.C, Garnison, pneumologie, et psychiatrie); en outre, nous signalons l'existence d'autres équipements, hors mis le secteur de la santé tels que la prison, l'EPEOR, le complexe omnisport, la maison de vieillesse,...

### 1.2.3 Trame du bâti

La régularité va disparaître en arrivant vers la rue MEZOUAR (ex rue FIGUIER) ou l'axe va changer sa direction autour de la place (ex Adelaïde) mais toujours avec une trame régulière.

On trouve la même division ou maillage tout le long du boulevard Benzerdjeb mais dès qu'on dépasse le boulevard Adda ben Ouda, on se trouve avec une autre trame qui forme des îlots perpendiculaires à ce boulevard.

On remarque aussi que le côté NORD EST se développe avec une trame irrégulière qui est en continuité avec le quartier st pierre

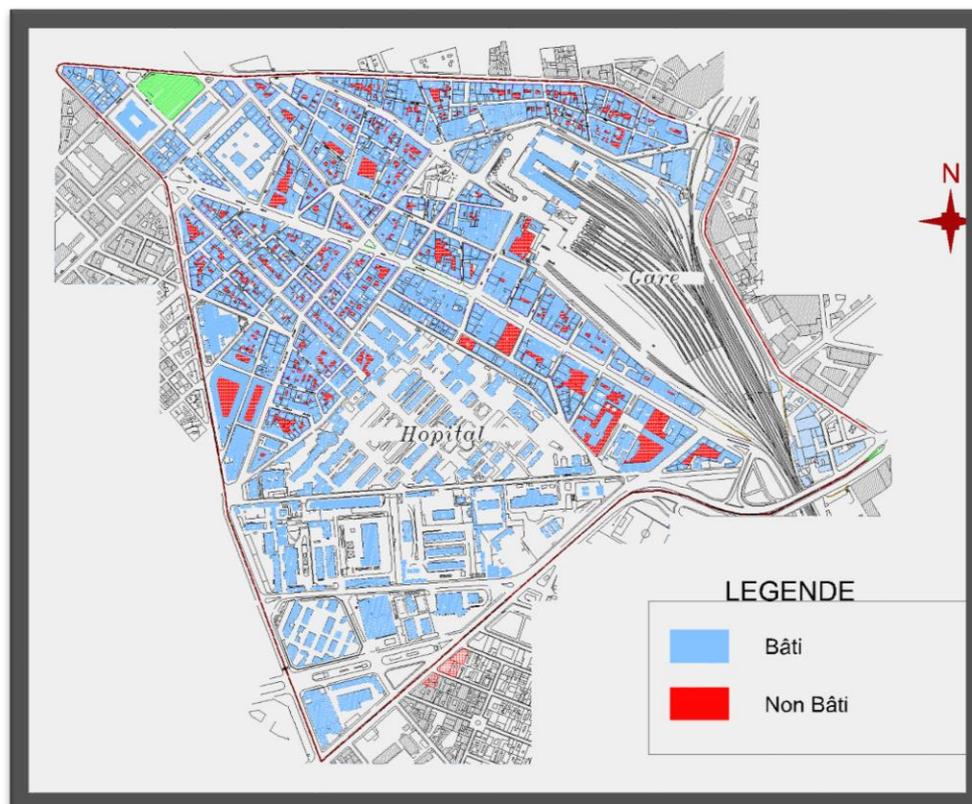


Figure 22. Occupation du sol

### **Dans le Cadre non bâti :**

La rue : dans notre quartier et au niveau des rues à moindres importance, il y a un manque de dynamique à cause du manque d'activités commerciales et sociales.

Places : absence totale de places dans la zone d'étude, sauf la placette qui se trouve au niveau de la rue saim mohamed qui abrite un kiosque comme une cafétéria, isolée en mauvaise état, non limitée et pas très fréquentée, cela implique l'anonymat de cette dernière.

Espaces verts : L'implantation de la verdure dans les espaces publics peut diversifier, limiter, rectifier un espace ou affirmer une direction efficace d'un bâtiment.

Dans notre zone, on remarque l'absence d'espaces verts, on signale également la présence d'une placette à l'intérieur de la zone d'intervention destinée aux enfants.

Mobilier urbain : La zone est riche par des mobiliers : les bancs publics, les panneaux publicitaires, les abris de bus, les arbres...etc

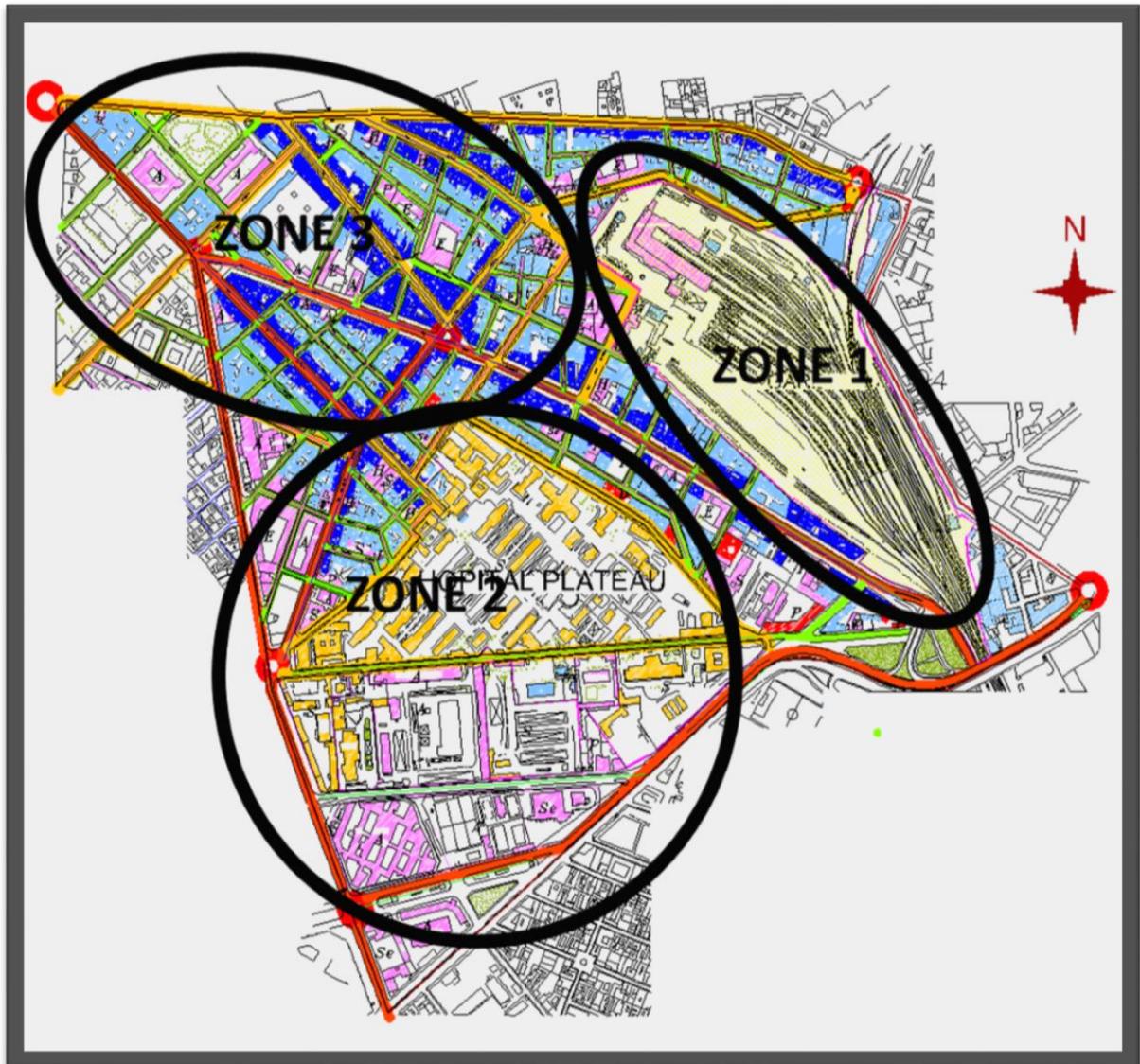
On remarque qu'une partie de ce mobilier est en état dégradé et ne répond plus aux besoins des habitants.

Lieux de stationnement : La zone d'étude souffre d'un manque de lieux de stationnement, ce qui encourage les automobilistes à garer leurs véhicules dans des lieux qui ne leur sont pas destinés.

<b>La surface bâtie</b>	259107.75 m <sup>2</sup>
<b>La surface habitable</b>	906877.125 m <sup>2</sup>
<b>La surface Non bâtie</b>	188007.25 m <sup>2</sup>
<b>La Surface totale</b>	447115 m
<b>CES moyen</b>	0.57
<b>COS moyen</b>	1.5

**Tableau 6.** Surfaces définies de la zone

### 1.2.4 Fonctions et équipements



**Figure 23.** Delimitation des zones au sein du quartier

Le périmètre de Sidi el Bachir est doté d'une grille d'équipements très importante, du point de vue de la superficie, mais aussi du point de vue du nombre et de la variété.

Dans le domaine sanitaire, ce périmètre fut le plus équipé de l'ouest Algérien, car il concentrait la quasi totalité des établissements sanitaires de la wilaya d'Oran, (C.H.U, U.M.C, Clinique fellaouen ....) aujourd'hui le secteur est saturé et sombre dans un enclavement qui l'empêche de jouer son rôle.

Le secteur de l'éducation et de l'enseignement comporte 7 écoles, 2 C.E.M, 1 lycée et deux instituts (I.S.M et les beaux arts).

- ✓ **La première zone** est une large bande au nord-est du périmètre, dominée par la gare ferroviaire, et un réseau ferré qui se réduit en croisant le premier boulevard périphérique, l'ensemble de cet équipement occupe 14 Ha, soit 17% du périmètre d'étude
- ✓ **La deuxième zone** est la partie sud du périmètre, dominée par le secteur sanitaire ou le CHU d'Oran s'impose avec une superficie de 16 ha y compris les annexes (U.M.C, Garnison, pneumologie, et psychiatrie) en outre, il existe d'autres équipements, hors mis le secteur de la santé tel que la prison, le complexe omnisport, la maison de retraite... l'ensemble de cette bande d'équipements occupe 20 ha soit ¼ du périmètre d'étude.

En dehors de ces deux zones, le périmètre est doté d'un nombre assez important d'équipements, intégrés dans le tissu urbain, parfois occupant des îlots individuellement tel que (palais de Justice, lycée Ibn Badis...) et parfois associé à l'habitat tel que (DHW, DSA, service des impôts).

- ✓ **La troisième**, zone résidentielle, elle demeure à caractère résidentiel mais on y voit apparaître des équipements, installés individuellement ou intégrés à l'habitat.

### *1.2.5 Typologie des façades*



**Figure 24.** Traitement d'angle

Durant l'évolution du quartier, il s'est produit des ruptures ressenties dans la façade urbaine.

On remarque une discontinuité au niveau des façades ce qui a engendré l'hétérogénéité des gabarits. Principalement celui-ci présente deux types de façades urbaines : celle du boulevard Adda ben aoud et celle du 1er boulevard périphérique avec deux styles différents : moderne et classique.



**Figure 25.** Axe donnant sur le boulevard



**Figure 26.** Façade dans Adda Benaouda

### ***1.2.7 Contraintes et nuisances***

#### **a visuelles**

Les nuisances visuelles sont différents et se trouvent dans divers secteurs du quartier, elles peuvent représenter : des bâtiments délabrés, des friches industrielles ou un mauvais traitement de façades et ceci en plein milieu de zones résidentielles ou aux abords d'équipements structurants tel que la gare ferroviaire.

#### **b Géographiques**

- Structure urbaine défailante et rupture géographique ;
- Rupture avec la ligne du tramway et le premier périphérique ;
- Rupture des voies.

#### **c Fonctionnelles**

- Absence de centralité et rupture fonctionnelle
- Absence de lieux de regroupement (liens sociaux) ;
- Emprise foncière importante et non justifiable (la gare et l'hôpital) ;
- Problème d'accessibilité (hôpital) ;
- Non intégration de la gare et de l'hôpital dans leur espace urbain.

#### d Environnementales

- Densité élevée et besoin d'aération
- Saturation du quartier : densité, manque d'espaces verts, flux mécanique et piéton intenses (bd Adda Benaouda).

#### e Sociales

- Négligence de la porte urbaine la gare ;
- Problème de lisibilité (entrée et sortie de la gare) ;
- Absence d'équipements d'accompagnement.

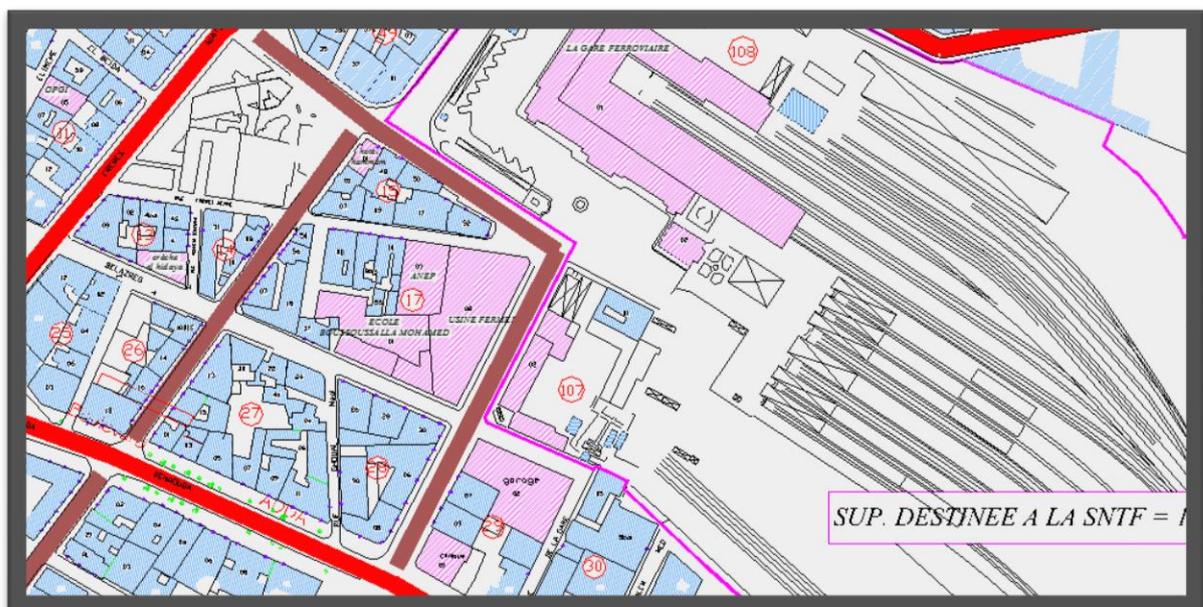
### 1.3.Problématique spécifique

On peut noter que le quartier souffre de divers problèmes : mobilité, enclavement, manque d'espaces verts, manque d'attractivité,...

Comment faire donc pour relancer l'activité au sein du quartier, comment l'irriguer et lui donner une certaine identité afin qu'il retrouve son attrait et son attractivité ?

#### 1.2.8 Secteurs opérationnels

##### a La gare et ses alentours



La présence d'une placette donnant sur l'entrée de la gare peut être prise en compte dans la perspective de la mise en valeur des espaces publics

On peut voir par exemple la présence d'une friche industrielle (usine fermée) qui peut être réutilisée dans le cadre de la mise en valeur de cette zone spécifiquement

On peut noter la présence d'une école présente aux portes de la gare, peut être faudrait-il requalifier cette dernière pour plus d'apport notamment au niveau économique



**Figure 28.** Entrée de la gare



**Figure 29.** Friche industrielle à proximité de la gare

## b Le C.H.U et ses environs



**Figure 30.** Zone 2

Le boulevard sidi Ferdj donnant sur l'entrée de la gare et menant vers le centre du fragment représente un axe très important qui doit être pris en compte dans la perspective du

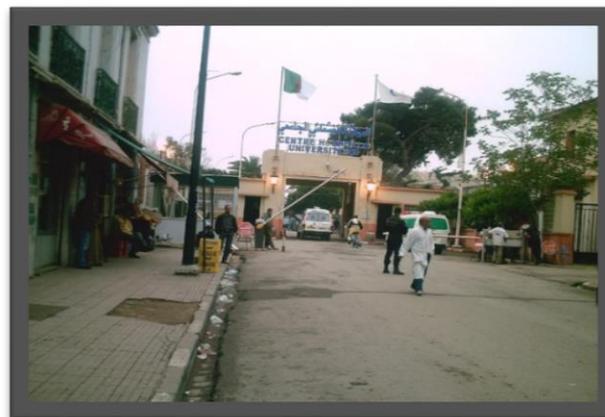
développement socio-économique avec l'implantation de différents points d'attraction qu'il nous faudra définir par la suite.



**Figure 31.** Boulevard Sidi Ferdj

Cette position stratégique ne doit en aucun cas être reniée dans une approche rationnelle d'un développement urbain prenant en compte la totalité des éléments constitués par un projet urbain d'une certaine envergure.

L'hôpital-le premier de la ville- a une emprise foncière très importante par rapport au quartier, celle-ci peut être exploitée à de meilleures fins notamment en proposant une organisation autre que pavillonnaire.



**Figure 32.** Entrée de l'hôpital

A noter aussi le problème de l'accessibilité ainsi que de l'imperméabilité de ce dernier qui constitue un rempart tant visuel que fonctionnel au plein milieu du fragment étudié.

### c La zone d'équipements publics



**Figure 33.** Zone 3

Le siège de l'EPEOR à l'instar de l'hôpital occupe lui aussi une superficie assez importante en plein milieu d'une zone d'équipements de service

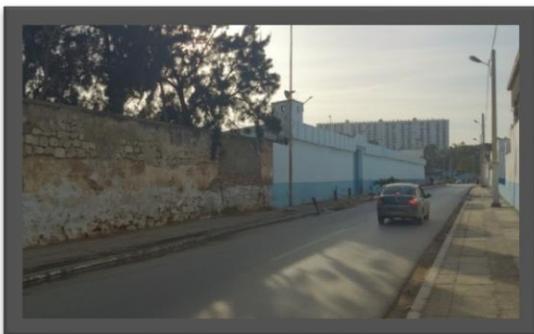
Cette surface peut elle aussi être exploitée pour l'établissement d'autres activités toujours dans l'optique du développement urbain du quartier.



**Figure 34.** EPEOR

La prison quant à elle de par la surface qu'elle occupe mais aussi la fonction qu'elle remplit ne s'inscrit pas dans le fonctionnement et l'identité de la zone où elle se trouve.

Une reconversion s'impose donc afin de s'inscrire dans le projet urbain visant à redonner une identité particulière au sein de la zone pour relancer l'activité au sein de ce dernier.



**Figure 35.** Prison

## 1.4.Scénarios

### a Scénario 1

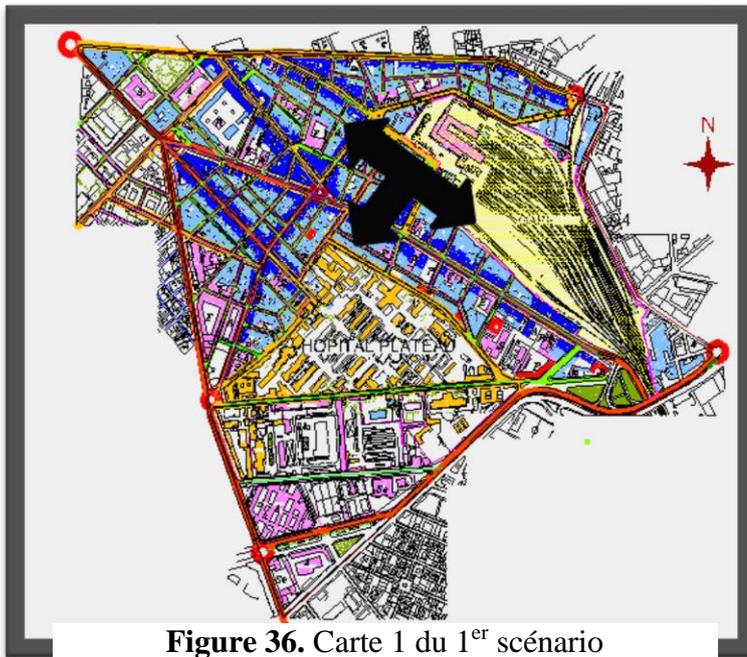


Figure 36. Carte 1 du 1<sup>er</sup> scénario

Porte urbaine de la gare non prise en compte.

Absence d'équipements supports.

Structuration de la notion d'accueil inexistante.

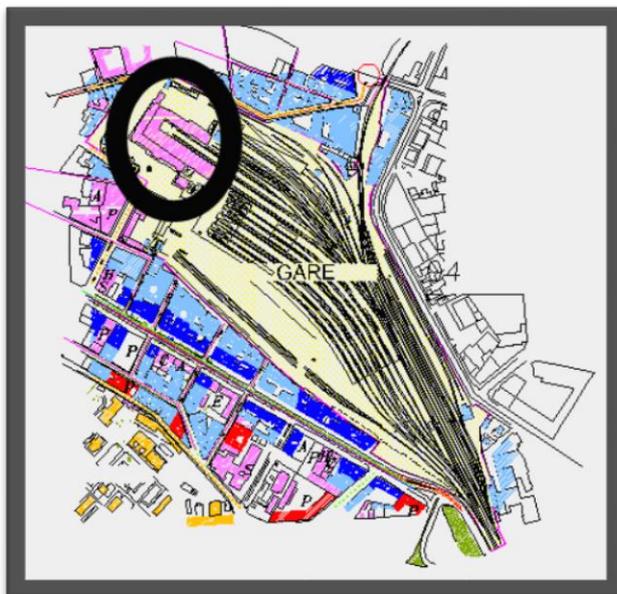
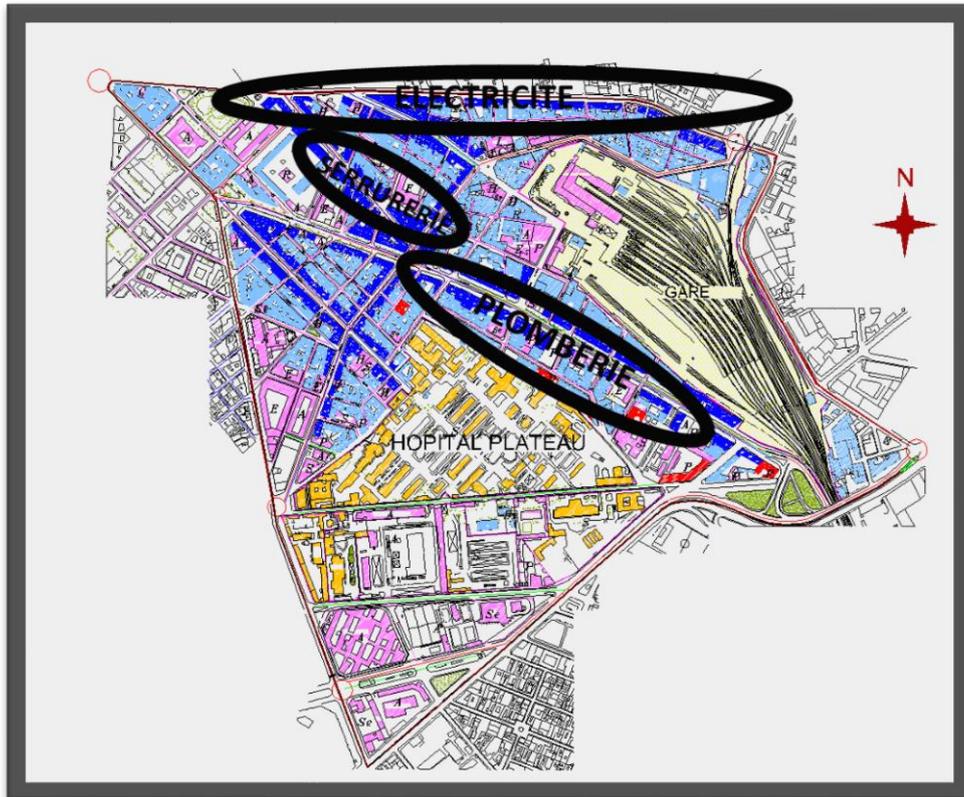


Figure 37. Carte 2 du 1<sup>er</sup> scénario

Revalorisation de l'élément signifiant que représente-là gare par son caractère historique de style néo-mauresque et part sa porte urbaine de la ville.



**Figure 38.** Carte 3 du 1<sup>er</sup> scénario

Fonction commerciale inappropriée à l'identité du quartier.



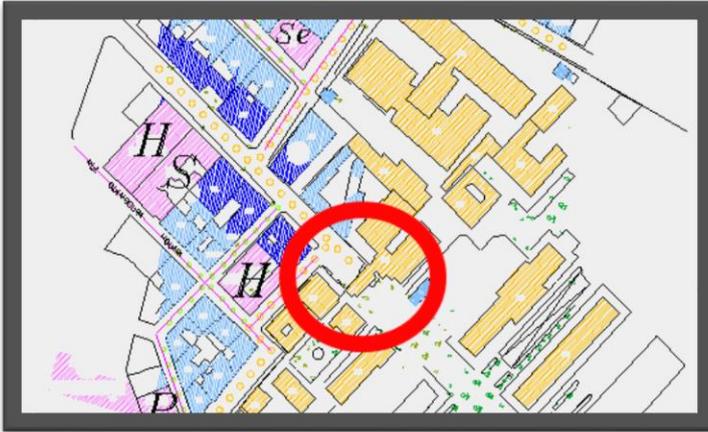
**Figure 39.** Carte 1 du 2<sup>e</sup> scénario

**b Scénario 2**

Accès multiple à l'hôpital

Renforcer la structure urbaine qui souffre de flux mécaniques et piétons importants

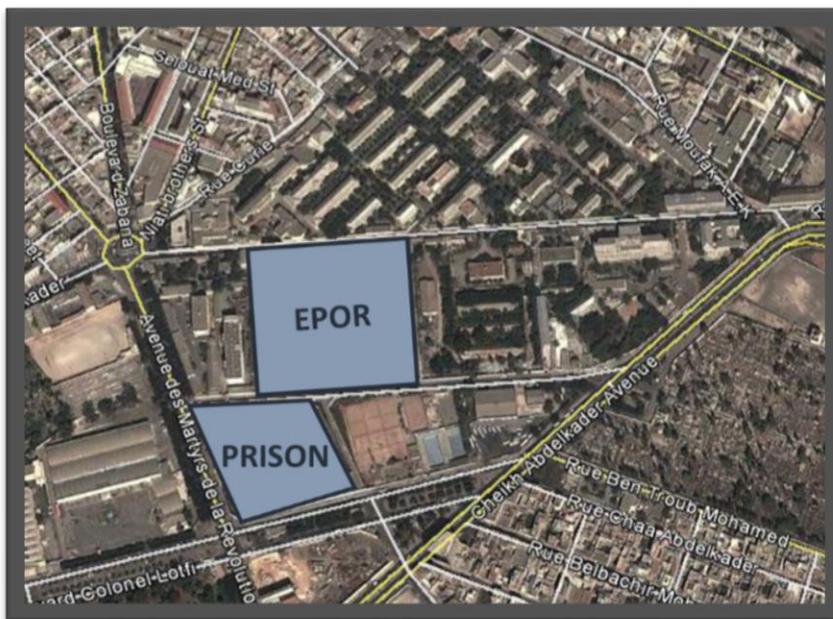
Projection d'une pénétrante à l'intérieur de l'hôpital



Accès de l'hôpital mal placé  
 Absence d'espace de transition  
 Incapacité de la voie à supporter la fonction d'accessibilité de l'hôpital

**Figure 40.** Carte 2 du 2<sup>e</sup> scénario

**c Scénario 3**



**Figure 41.** Carte 1 du 3<sup>e</sup> scénario

On retrouve deux équipements d'une surface au sol importante  
 Réhabilitation et requalification de ces deux équipements  
 Remplacés donc par des équipements plus attirants et attractifs  
 On retrouve deux axes à flux forts dans cette zone.  
 Dépourvue de toutes commodités aux usages quotidiens

Aucunes interrelations entre le nord du quartier et cette partie du quartier



**Figure 42.** Carte 2 du 3<sup>e</sup> scénario

#### **d Scénario préférentiel**

Reconversion d'une partie de l'hôpital en un jardin public

Conserver un des bâtiments pour usage ex : musée, jardin d'hiver, bibliothèque,

Continuer l'axe du Bd docteur benzerjeb en coupant l'hôpital en deux entités

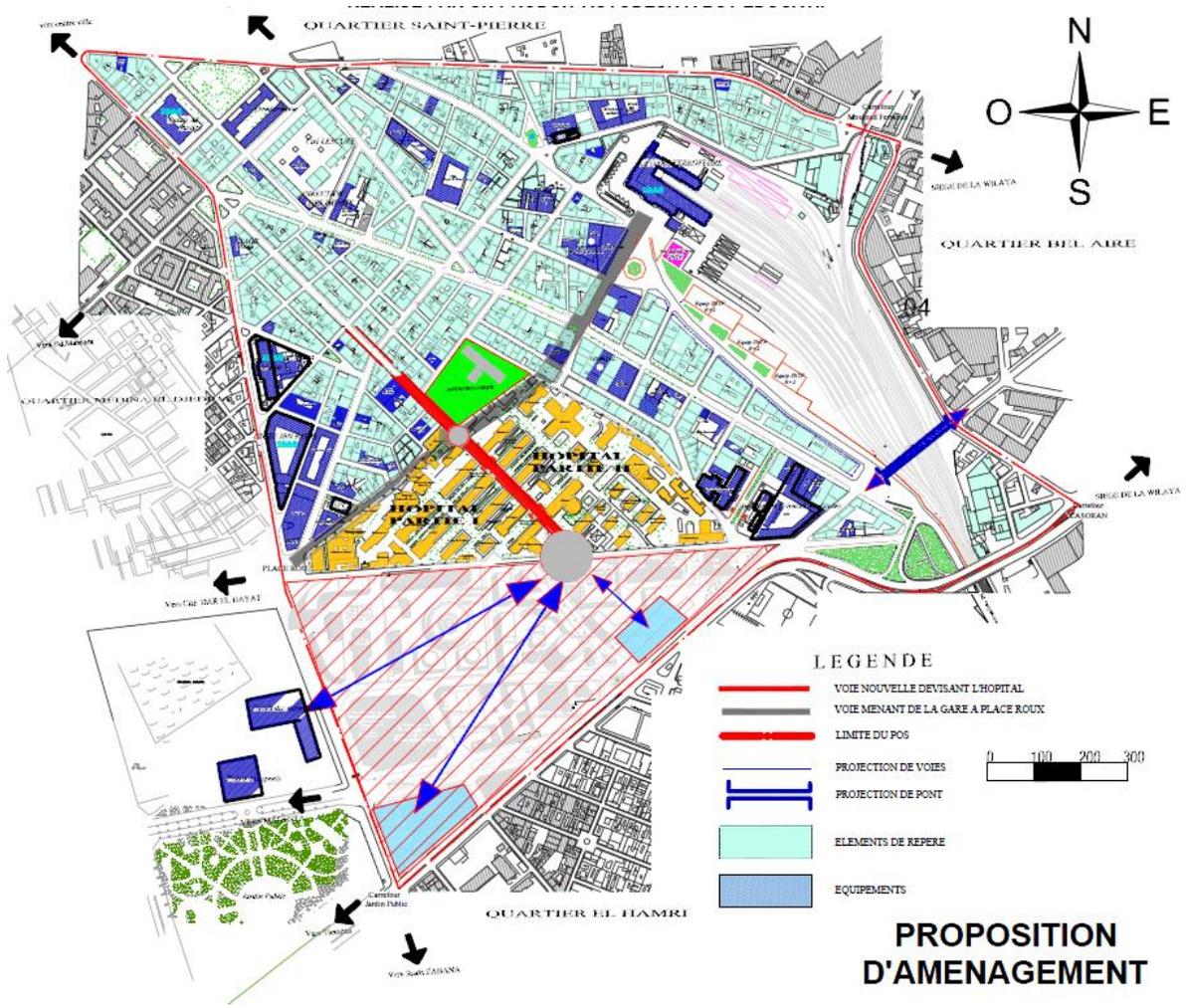
Garder la relation entre les deux entités par des passages souterrains ou des passerelles

Continuer l'axe pénétrant dans l'hôpital donnant directement sur le 1<sup>er</sup> boulevard périphérique

Améliorer la mobilité interne du quartier. Assurer la continuité de la pénétrante au quartier avec l'axe donnant jusqu'à la gare par une incision au niveau de l'actuelle rue sidi fredj

Délocaliser le siège de l'EPOR qui est à l'abandon et injecter des bâtiments à vocation attractive.

Délocaliser la prison et profiter de la surface foncière pour l'hébergement, ex : hôtels, résidences étudiants, du logement



## **1.5.Présentation générale du projet**

Le projet proposé s'étend sur environ 11 ha, la zone d'intervention se situant en plein cœur d'Oran à la limite du 1<sup>er</sup> boulevard périphérique – qui n'en est plus un- mais qui constitue toujours l'une des principales artères de la métropole.

C'est une sorte de zone tampon entre le vieux centre et les nouvelles extensions, ajouter à cela, la zone est adjacente à deux équipements structurants de la ville, qui sont le C.H.U et la gare ferroviaire, tous deux hérités de la période coloniale. La gare ferroviaire par sa qualité de porte urbaine nous oblige à prendre en compte le fait que le projet constituera l'une des images de la ville. Par conséquent, notre volonté sera de proposer un projet perçu à terme comme une vitrine d'Oran.

Le projet doit répondre donc au défi que comporte une vitrine d'une métropole telle qu'Oran sans pour autant renier sa fonction résidentielle, qui n'en reste pas moins très importante. Ce sera donc non seulement un lieu de passage, de détente et de création de richesses, mais aussi un lieu d'établissement permanent où les résidents devront s'y sentir « chez eux ». Au vu de ces deux aspects, le programme se devra d'être riche et mixte répondant aux besoins des usagers temporaires ou de passage mais aussi à ceux des usagers de tous les jours, qui vont investir l'espace au quotidien.

## **1.6.Programmation**

La programmation se fera en prenant en compte non seulement les exemples thématiques mais aussi le contexte spatio temporel du projet, ceci afin de répondre aux besoins de tous les usagers.

### ***1.2.1 Programme au sein des exemples thématiques***

La programmation remarquée au cours de la recherche thématique est pratiquement la même à des grandeurs plus ou moins différentes.

Le programme est très largement mixte, les fonctions structurantes et très importantes se répètent à chaque exemple, c'est-à-dire, la fonction résidentielle, commerciale ou de service.

Voici un tableau récapitulatif de la programmation des exemples thématiques proposés :

Projet	Désignation	Surface (m <sup>2</sup> )
<b>Clichy- Batignolles Paris</b>	Logements	220000
	Bureaux	140000
	Commerces	30000
	Equipements publics	39000
<b>Bastide Niel Bordeaux</b>	Logements	265010
	Commerces	25000
	Tertiaire	30000
	Locaux d'activité	15000
<b>Confluence Lyon</b>	Logements	130000
	Tertiaire	130000
	Bureaux	180000
	Commerces	120000
	Musées	20000

**Tableau 7.** Programmation thématique

On peut remarquer que la fonction dominante reste toujours la fonction résidentielle.

Comme on l'a déjà dit, pour répondre aux besoins de tous les usagers sans exception, le projet se devra d'avoir un programme mixte et riche en activités, pour cela, il s'agira d'implanter toutes les fonctions structurantes et indispensables telles que : résidentielle, commerciale et de service, mais aussi les fonctions complémentaires : culturelle, sportive et de loisir.

Le projet urbain avec son nouvel aménagement et sa nouvelle structure se divisera en 7 îlots :

Ilot	Surface (m <sup>2</sup> )	Emprise du bâti (m <sup>2</sup> )	Nombre de blocs	CES
Ilot A	16900	7145	05	0.42
Ilot B	11200	4750	05	0.42

Ilot C	25230	9320	08	0.38
Ilot D (Parc)	18000	/	/	0.00
Ilot E	5500	1415	01	0.25
Ilot F	9400	4900	04	0.52
Ilot G	8400	2600	01	0.3
Totaux	94630	30130	24	CES moyen : 0.32

**Tableau 8.** Ilots et surfaces diverses

Chaque îlot contient des fonctions différentes mme si on retrouve plusieurs fonctions qui se répètent dans la majorité des îlots, voici ci-dessous des tableaux regroupant les fonctions ainsi que leurs surfaces pour chacun des îlots :

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Rez-de-chaussée	Surfaces (m2)	Etages	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	2060	R+12	Hôtellerie	1285	Hôtellerie	24720	26780
			Cinéma	780	Cinéma	780	1560
2	825	R+7	Bureaux	350	Bureaux	5775	6600
			Commerces	300			
			Restauration	180			
3	1720	R+4	Restauration	380	Logements	5400	11110
		R+12	Services	520	Bureaux	4440	
			Bureaux	370			
4	1240	R+4	Restauration	315	Logements	4960	5875
			Commerces	600			
5	1300	R+4	Restauration	320	Logements	7150	8120
			Commerces	430			
			Services	120			

		R+7	Sport	50			
			Culture	50			

**Tableau 9.** Ilot A

COS : 3.5 Surface utile : 60050 m<sup>2</sup>

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Rez-de-chaussée	Surfaces (m2)	Etages	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	1220	R+4	Sport	200	Logements	7580	8450
			Services	170			
		R+7	Commerces	500			
2	1200	R+4	Restauration	250	Logements	7200	8100
		R+7	Commerces	650			
3	490	R+4	Commerce	230	Logements	1960	2190
4	1230	R+4	Restauration	160	Logements	12120	13050
		R+12	Commerces	770			
5	610	R+4	Rstauration	80	Logements	2440	2820
			Commerces	300			

**Tableau 10.** Ilot B

COS : 3.1 Surface utile : 34610 m<sup>2</sup>

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Rez-de-chaussée	Surfaces (m2)	Etages	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	1030	R+4	Commerces	500	Logements	5110	5860
		R+7	Restauration	250			
2	1000	R+4	Restauration	420	Logements	5800	6690
			Sport	50			
		R+7	Commerces	420			

3	1020	R+4	Restauration	200	Logements	5640	6460
			Commerces	360			
		R+7	Services	260			
4	560	R+4	Commerces	310	Logements	2240	2550
5	1485	De R+4	Restauration	800	Logements	11880	12980
		à R+12	Commerces	300			
6	1080	R+7	Restauration	170	Logements	7560	8160
			Commerces	200			
			Sport	110			
			Culture	120			
7	1730	R+4	Restauration	450	Logements	8510	9620
			Commerces	500			
		R+7	Sport	160			
8	1415	R+4	Restauration	240	Logements	3460	10060
			Commerces	230			
		R+12	Culture	180			
			Bureaux	550	Bureaux	6600	

**Tableau 11.** Ilot C

COS : 2.37 Surface utile : 59830 m<sup>2</sup>

A noter que l'îlot D représente le parc urbain, donc le tableau n'est pas nécessaire.

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Rez-de-chaussée	Surfaces (m2)	Etages	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	1430	R+4	Mosquée	1430	/	1430	1430

**Tableau 12.** Ilot E

COS : 1.04 Surface utile : 1430 m<sup>2</sup>

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Rez-de-chaussée	Surfaces (m2)	Etages	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	1300	R+4	Restauration	450	Logements	11600	12630
			Commerces	490			
		R+12	Sport	90			
2	670	R+4	Restauration	75	Logements	2680	3125
			Commerces	370			
3	1700	R+4	Restauration	80	Logements	3600	14560
			Commerces	320			
			Sport	85			
		R+12	Culture	75			
			Bureaux	800			
4	1230	R+4	Restauration	115	Logements	4920	5655
			Commerces	560			
			Sport	60			

**Tableau 13. Ilot F**

COS : 3.8      Surface utile : 35970 m<sup>2</sup>

Bloc	Emprise (m2)	Hauteur moyenne	Fonction	Surfaces (m2)	Surface utile (m2)
1	2600	R+14	Hôtellerie	9200	11800

**Tableau 14. Ilot G**

COS : 1.4      Surface utile : 11800 m<sup>2</sup>

Surface totale : 118.000 m<sup>2</sup>  
 Emprise totale : 30130 m<sup>2</sup>  
 CES moyen : 0.25  
 Surface utile totale : 203.690 m<sup>2</sup>  
 Espaces extérieurs (verts, aires de jeux,...) : 19920 m<sup>2</sup>  
 Places et placettes : 3850 m<sup>2</sup>  
 Voies, passages, parcours,... : 64000 m<sup>2</sup>  
 COS moyen : 1.72

Pour résumer le programme en termes de fonctions pour avoir une idée sur la répartition des fonctions quantitativement au sein du projet :

Fonction	Surface (m2)	Pourcentage (%)
Logements	119570	60
Commerces	8340	04.50
Bureaux	22710	12
Restauration	4940	02.50
Services	1070	00.50
Culture	1985	00.50
Sport	805	00.50
Religieux	1415	01
Hôtellerie	36520	18.5

**Tableau 15.** Tableau des fonctions

Surface totale des fonctions : 197355 m2

Nombre de logements : environ 1000 logements.





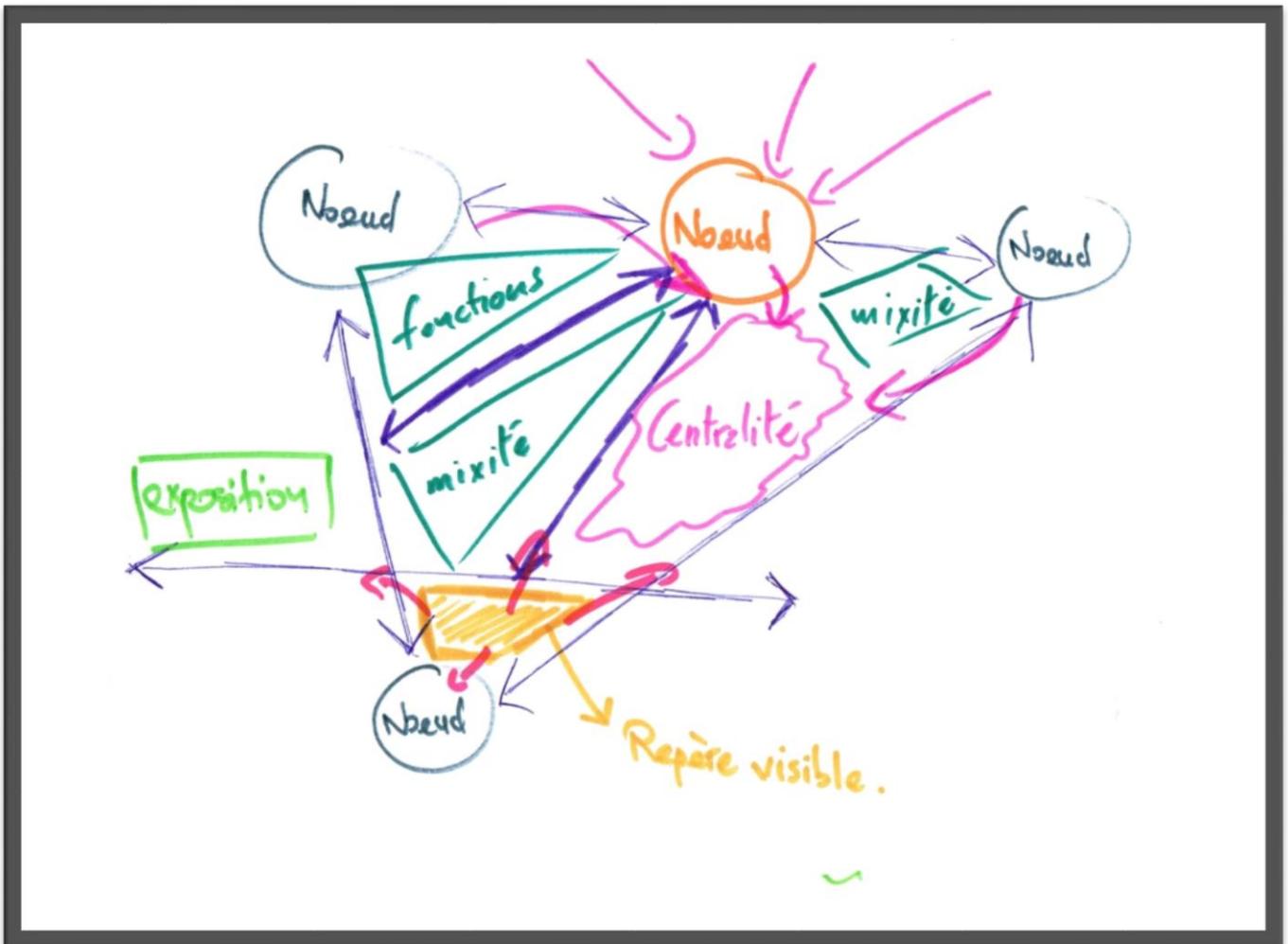
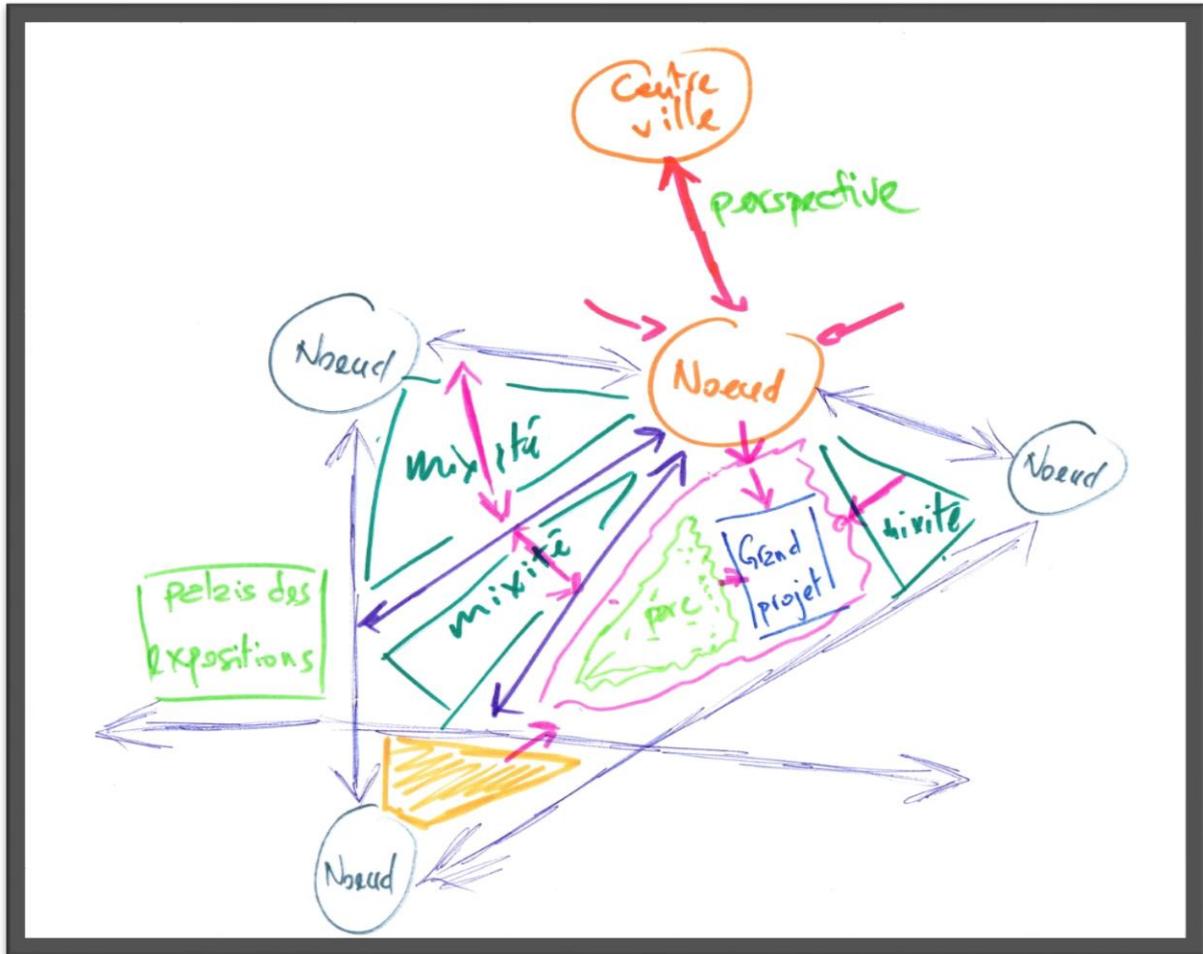


Figure 45. Phase 3

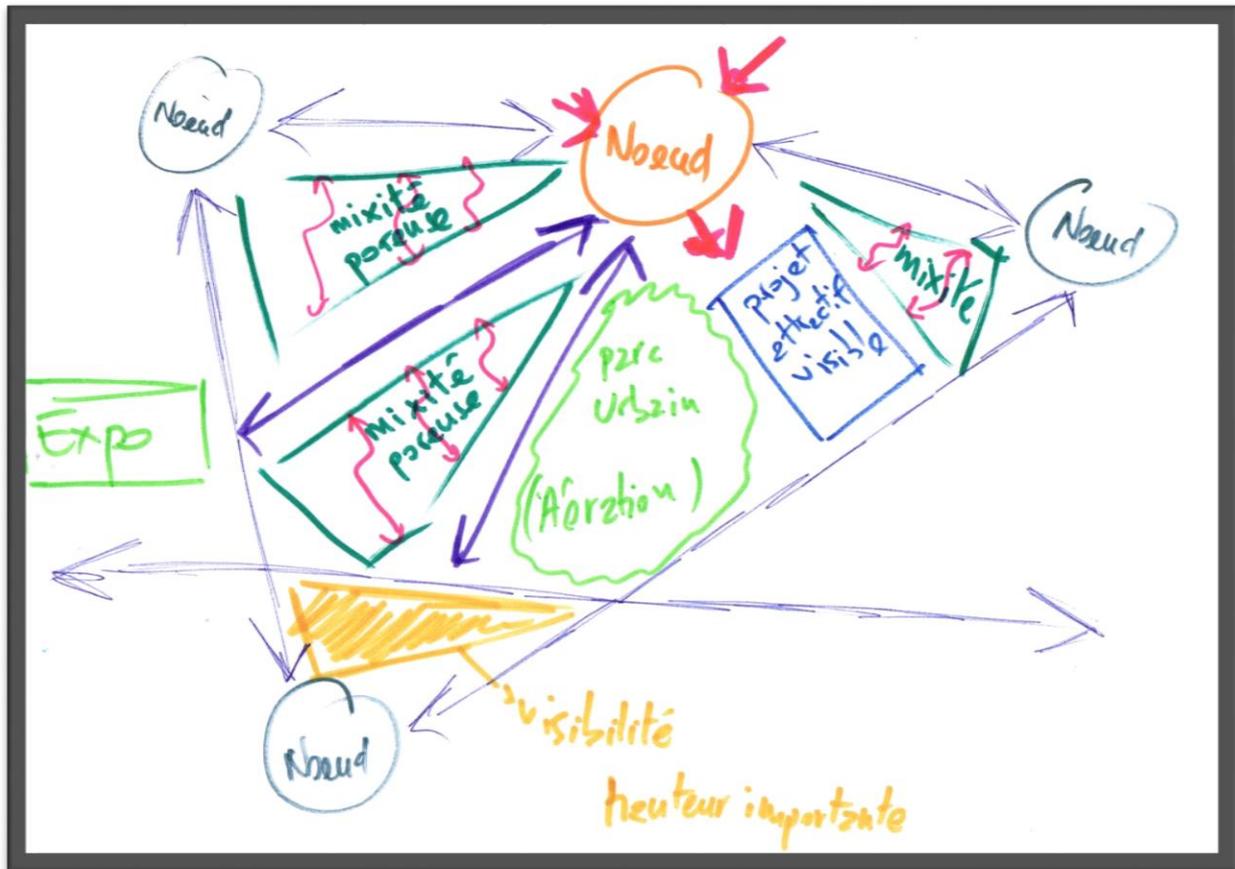
Créer un élément de repère donc dans l'extrême sud de la zone avec les différentes perspectives qu'offre cette parcelle.

Dans le reste de la zone, établir un centre attractif et terminer avec une mixité des fonctions dans les îlots restants.



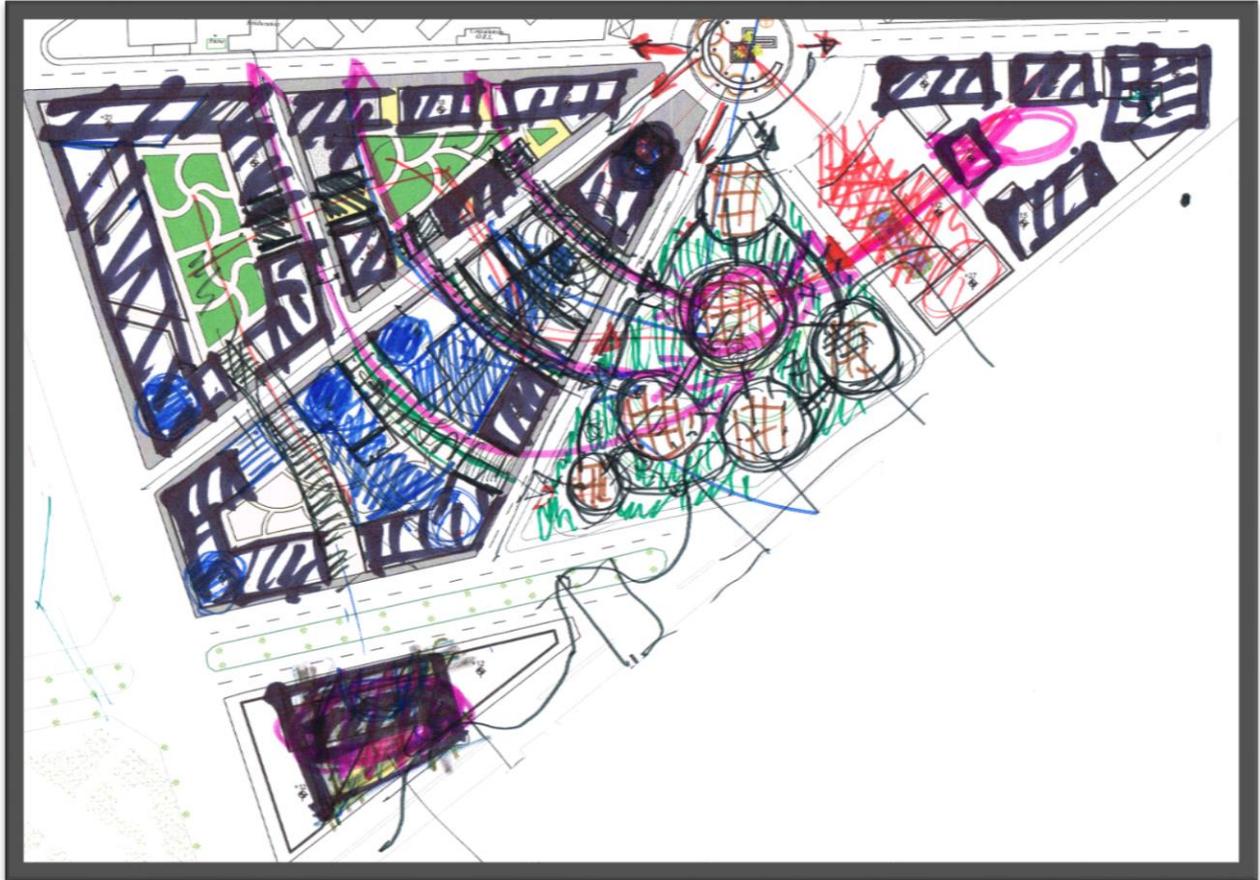
**Figure 46.** Phase 4

La perspective générée venant du centre-ville donne directement sur le nouveau nœud puis sur le centre de l'îlot du milieu, il faudra implanter donc un projet d'une certaine envergure, attractif et d'une richesse architecturale assez remarquable. Ajouter à cela, établir à côté de ce projet un parc urbain qui non seulement fédérera les usagers de tout le projet urbain mais aussi représentera une poche d'aération en plein milieu du quartier, ce qui sera très bénéfique du point de vue environnemental et fonctionnel.



**Figure 47.** Phase 5

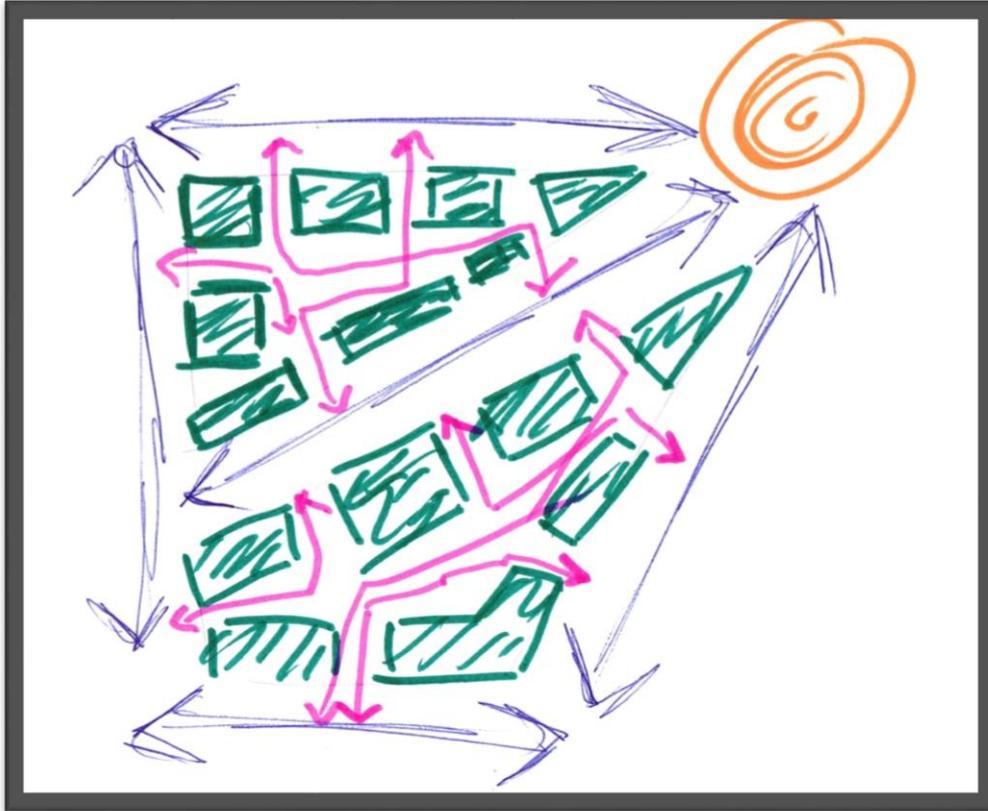
Créer une certaine porosité dans les îlots pour une meilleure accessibilité et lisibilité, ceci va donner aussi des parcours intéressants animés et attractifs.



**Figure 48.** Phase 6

Assurer une continuité entre les différents cœurs d'îlots, en créant des parcours visibles et lisibles, et assurer de ce fait une convergence vers le poumon du projet, c'est-à-dire le parc urbain.

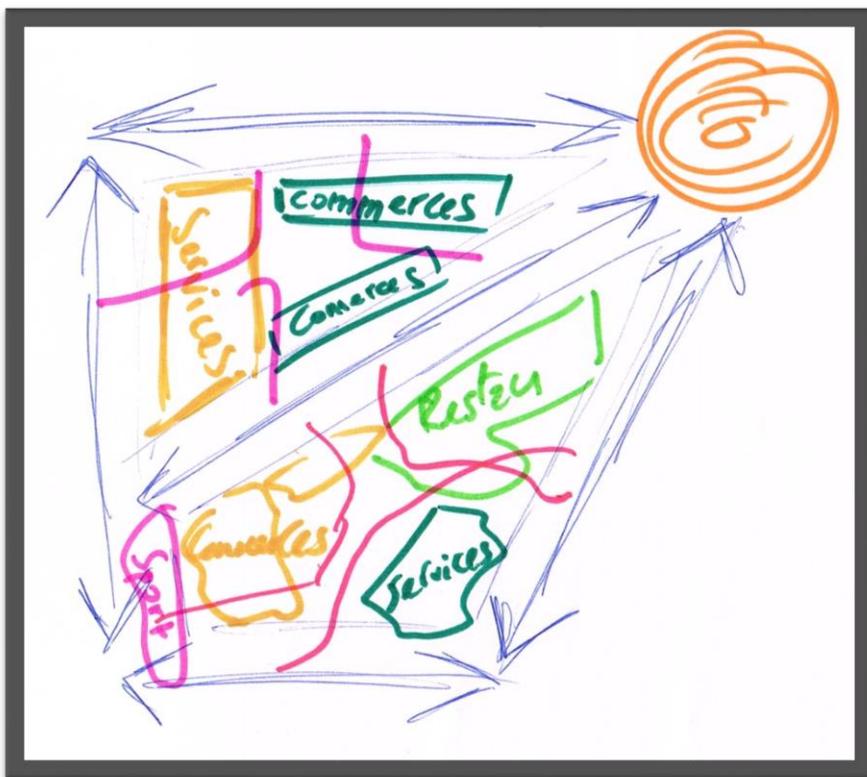
## b Principe d'aménagement des îlots



**Figure 49.** Schéma de fonctionnement des îlots

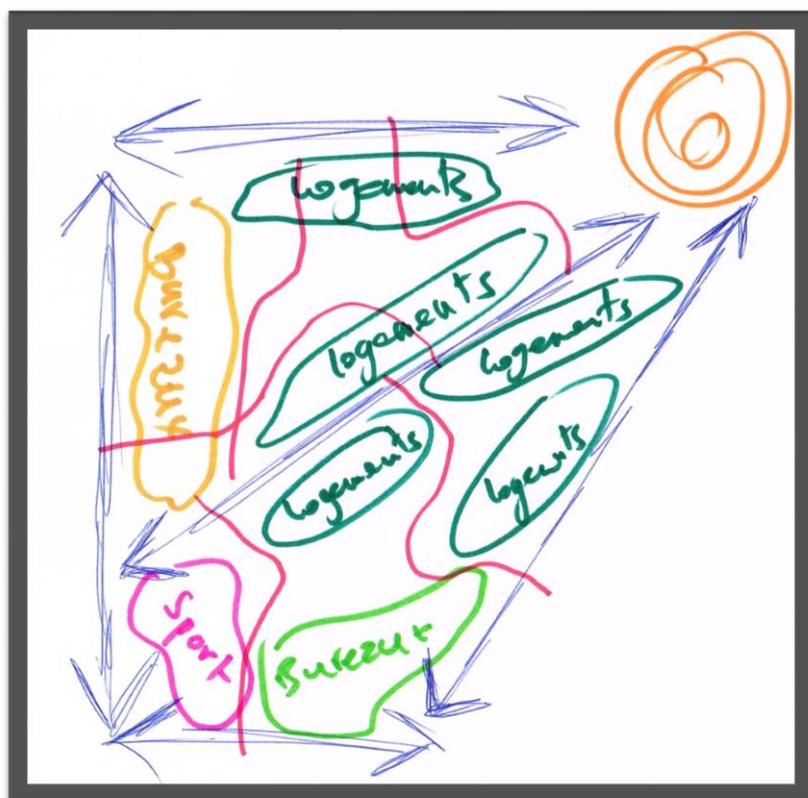
Un peu à l'image de l'îlot de Portzamparc cité précédemment, concevoir des îlots perméables de toute part et créer de petits éléments d'appels à l'intérieur, ceci permettra une certaine animation au cœur des îlots.

Non seulement, ça créera de l'animation mais aussi des parcours intéressants mais ça facilitera aussi la mobilité piétonne au sein du quartier.



Au rez-de-chaussée, la priorité sera donnée aux activités attractives : commerces, restauration, services et loisirs.

**Figure 50.** Principe du RDC



Aux étages, le principe sera d'offrir des fonctions administratives ou de services, celles-là seront mises en place aux extrémités extérieures des îlots.

A l'intérieur des îlots, la projection de logements sera plus adéquate afin d'éviter le maximum de nuisances.

**Figure 51.** Principe aux étages







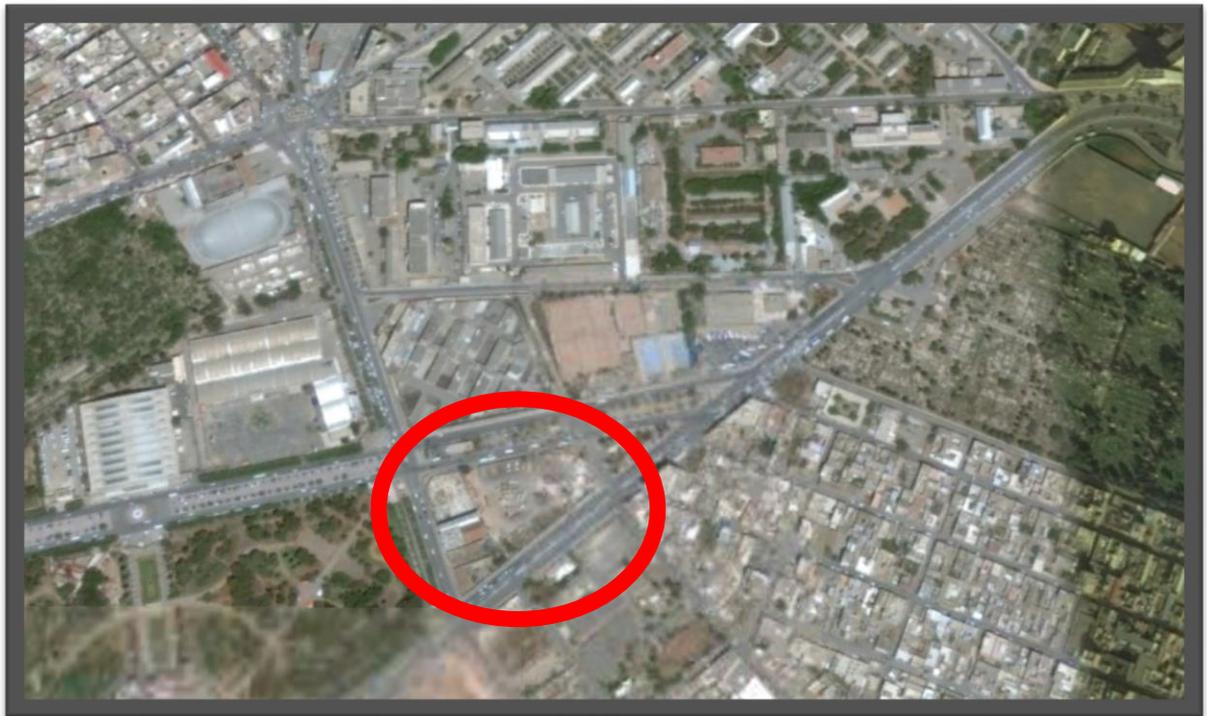


## **Chapitre IV : Projet architectural**

### 1.1.Situation du projet

Le projet se situe à l'extrême sud du projet urbain dans un îlot de forme triangulaire, il est bordé au nord par le boulevard du colonel Lotfi, à l'ouest par l'avenue des Martyrs, au sud et à l'est par le premier boulevard périphérique.

On constate donc qu'il est bordé de toute part par des axes très importants, d'où la nécessité d'implanter un projet d'envergure.



**Figure 52.** Situation du projet

## 1.2.Schéma de composition

Le projet architectural se situera donc sur l'emplacement stratégique en bas de la figure.

Afin de rester dans la continuité, et dans la logique adoptée dans le schéma de composition du projet urbain, l'assiette foncière sera exploitée par l'implantation d'un projet important qui servira non seulement d'élément de repère, mais aussi d'un équipement servant de vitrine à tout le projet urbain.

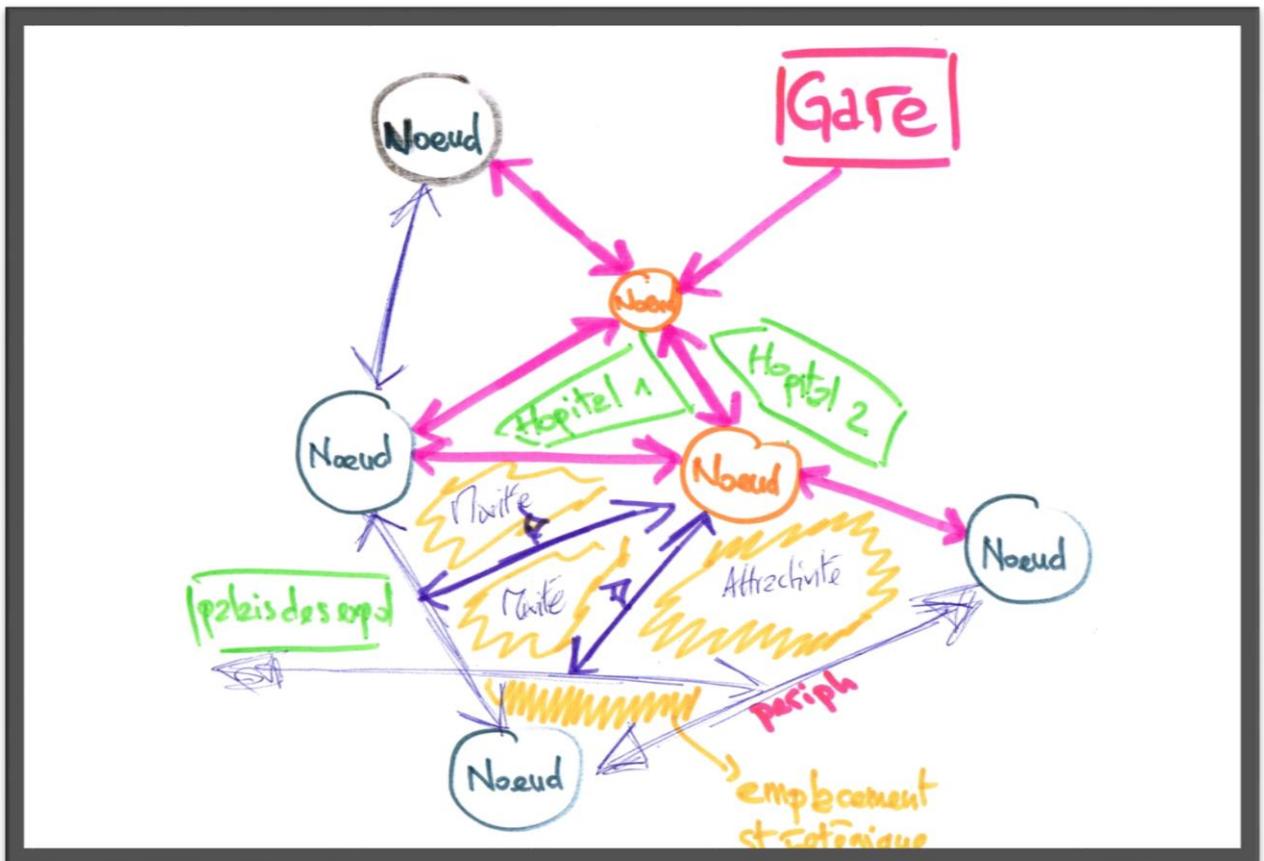
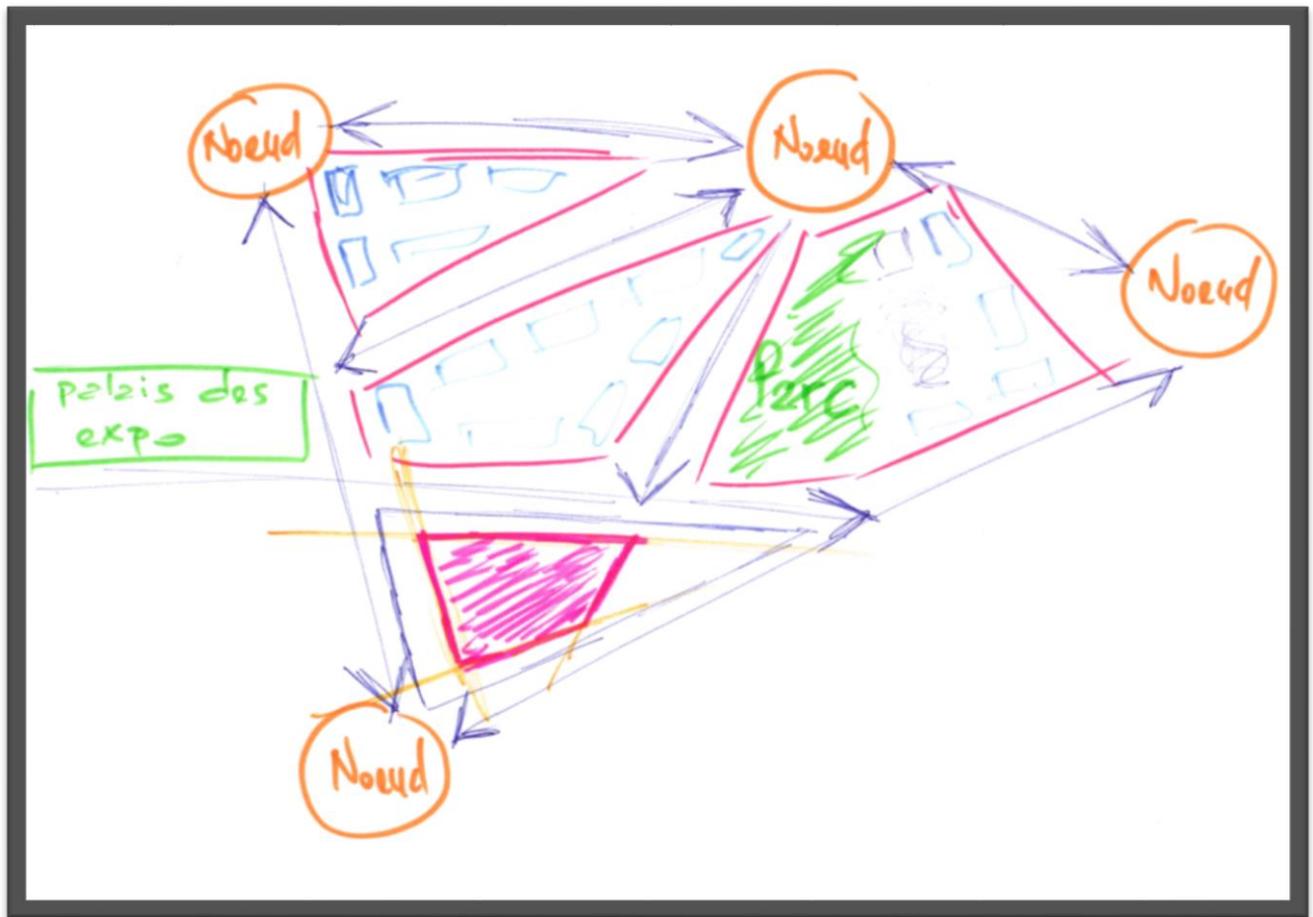
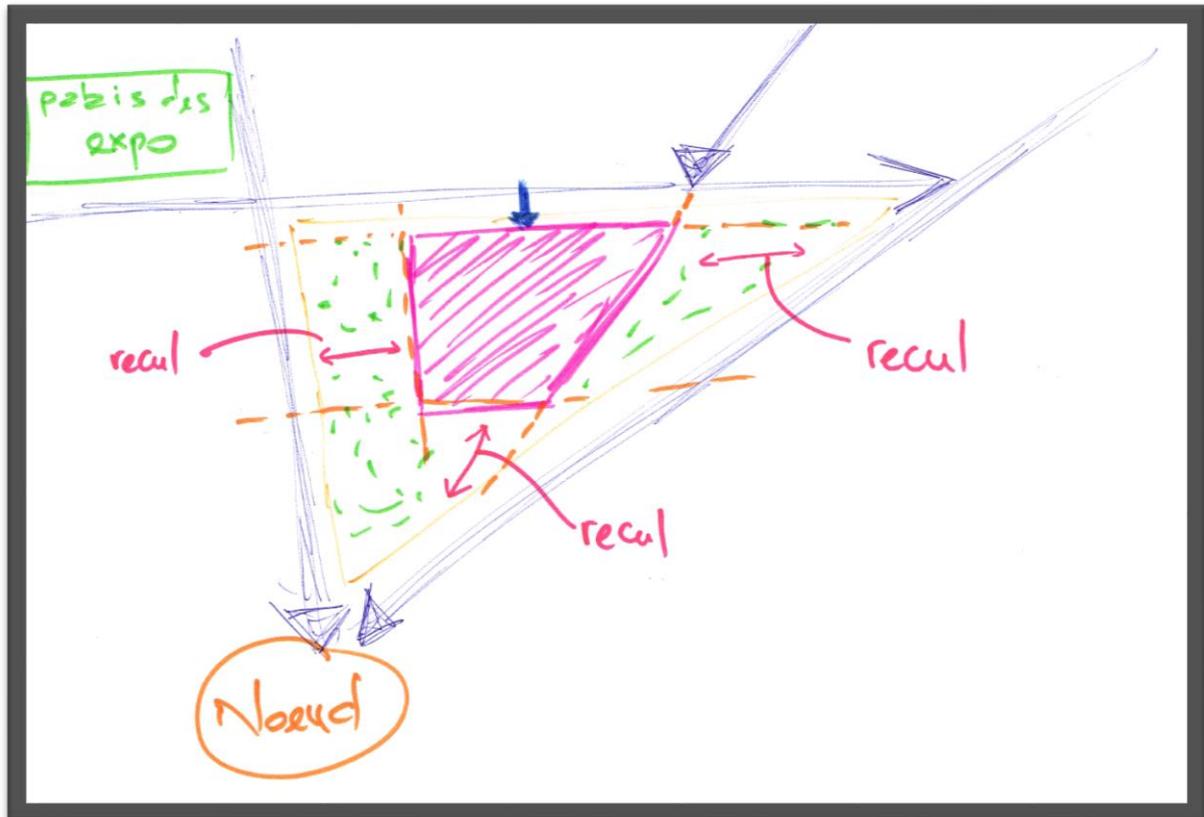


Figure 53. Phase 1



**Figure 54.** Phase 2

Dans son implantation, se référer aux nombreux axes entourant la parcelle, ce qui nous donnera pour forme primaire un polygone de quatre cotés (en rose sur la figure).



**Figure 55.** Phase 3

Observer des reculs de chaque coté du bâtiment, sauf du coté nord réservé à l'accès principal de l'équipement.

Les reculs serviront à agrémenter le bâtiment en aménagements extérieurs : terrasses, espaces verts, plans d'eau,...

### **1.3.Choix et présentation du projet**

Par souci de créer un quartier agréable à la fois : aux résidents, mais aussi aux visiteurs, ceci afin d'attirer le plus de personnes au sein de notre projet ; la création de lieux d'hébergement est obligatoire.

On plantera donc, dans notre assiette, un hôtel offrant tous les services et commodités exigés : restaurants, piscine, aires de détente, salles de jeux, salles de sport, cafétérias, bars, terrasses,...

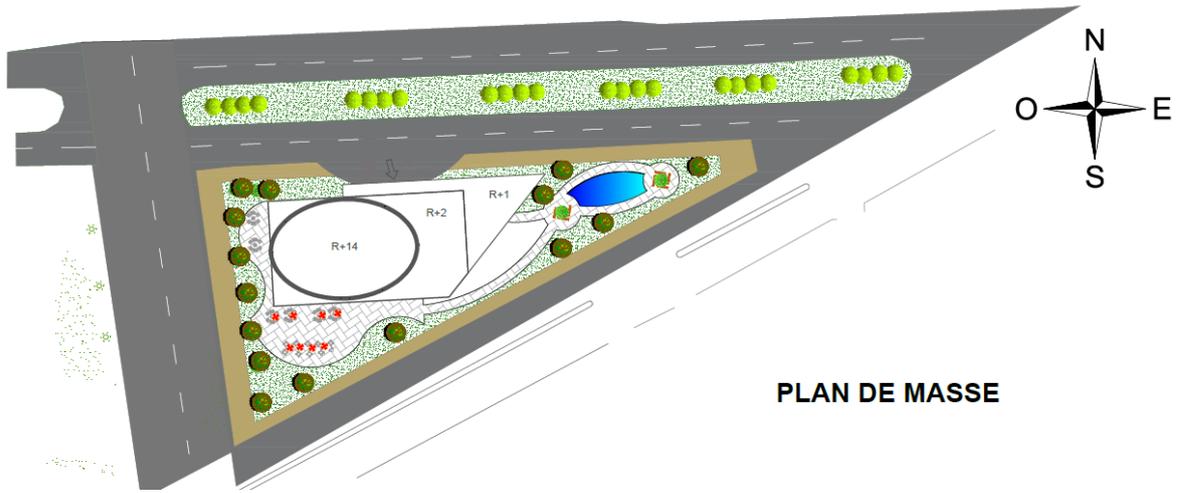
La forme s'adaptant non seulement au site mais surtout à sa fonction, avec une base, réservée à toutes les activités hors hébergement, mais aussi une tour qui servira aux chambres.

## 1.4.Programmation

Etage	Fonction	Surfaces (m2)
RDC	Hall Réception	320
	Securité	95
	Boutiques	190
	Administration	50
	Restaurants	540
	Espaces détente	340
	Sanitaires	60
1 <sup>er</sup> étage	Salle de sport	665
	Administration	140
	Restaurants	370
	Espaces détente	275
	Terrasses	500
	Sanitaires	90
2 <sup>ème</sup> étage	Restaurants	260
	Espace de jeu	120
	Terrasses (piscine)	400
	Sanitaires	50
Etage courant	Corridor	290
	Chambres type 1	4 (40)
	Chambres type 2	10 (30)
	Chambres type 3	4 (35)

**Tableau 16.** Programme de l'hôtel

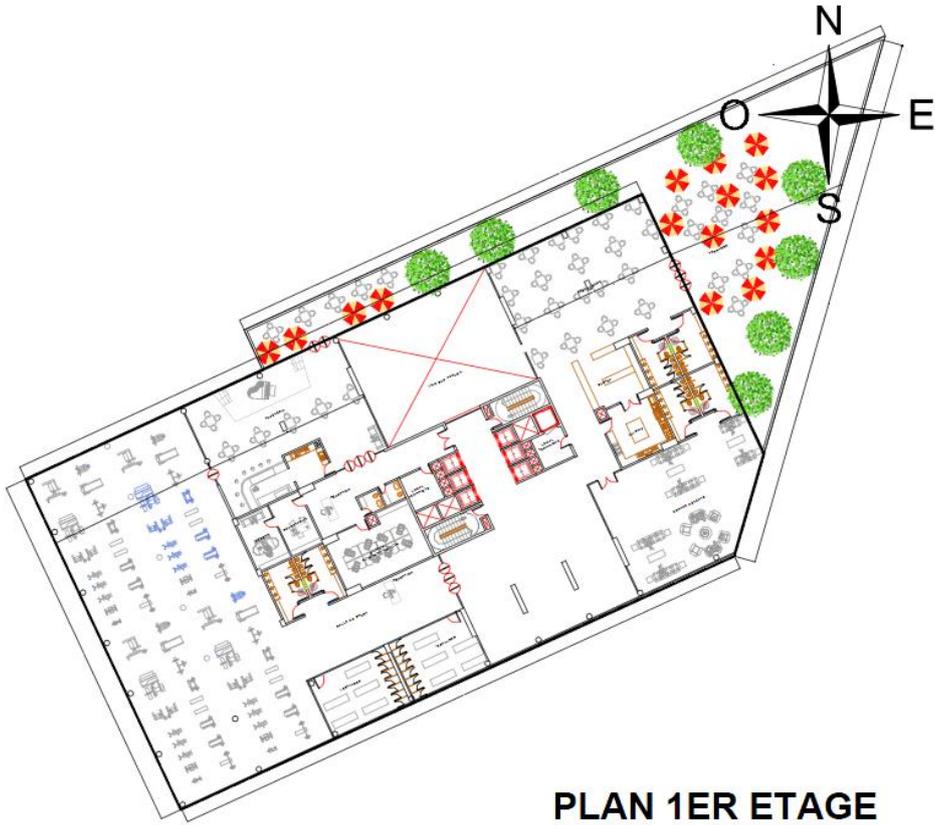
L'étage courant se répétera douze fois donc le nombre de chambres va être : type 1 (48 de 40 m2), type 2 (120 de 30 m2), type 3 (48 de 35 m2) Pour un total de 216 chambres.



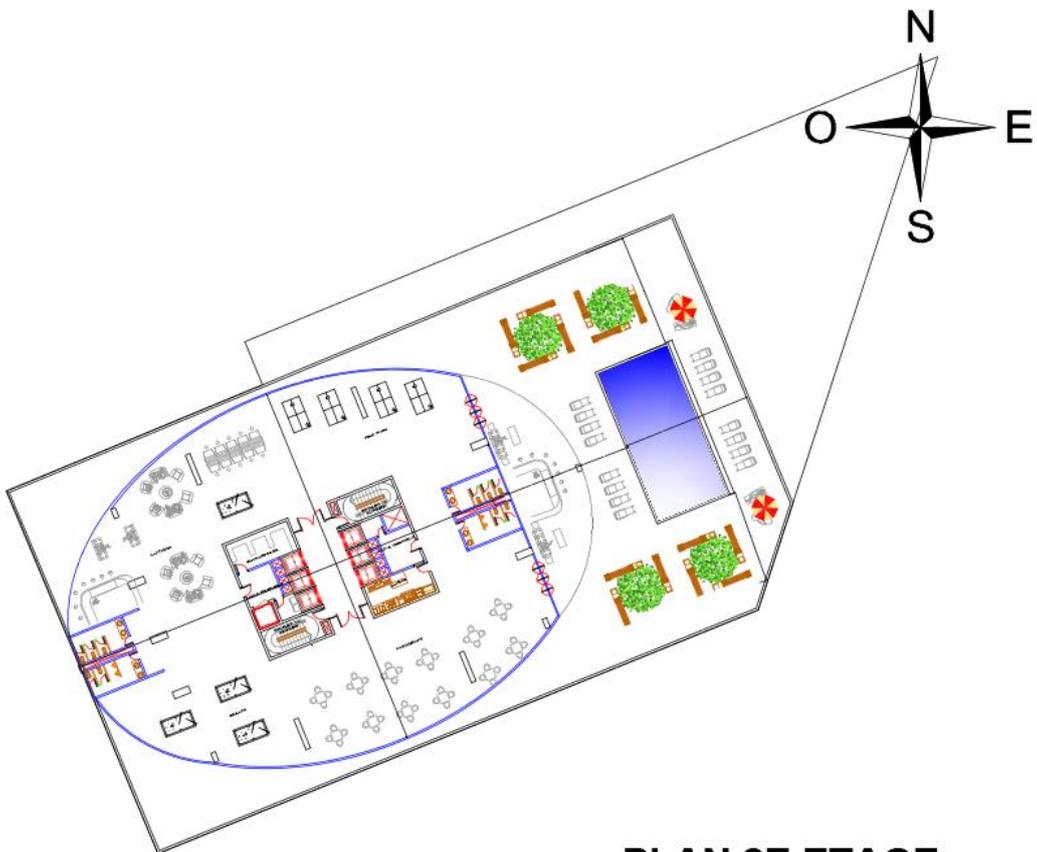
**PLAN DE MASSE**



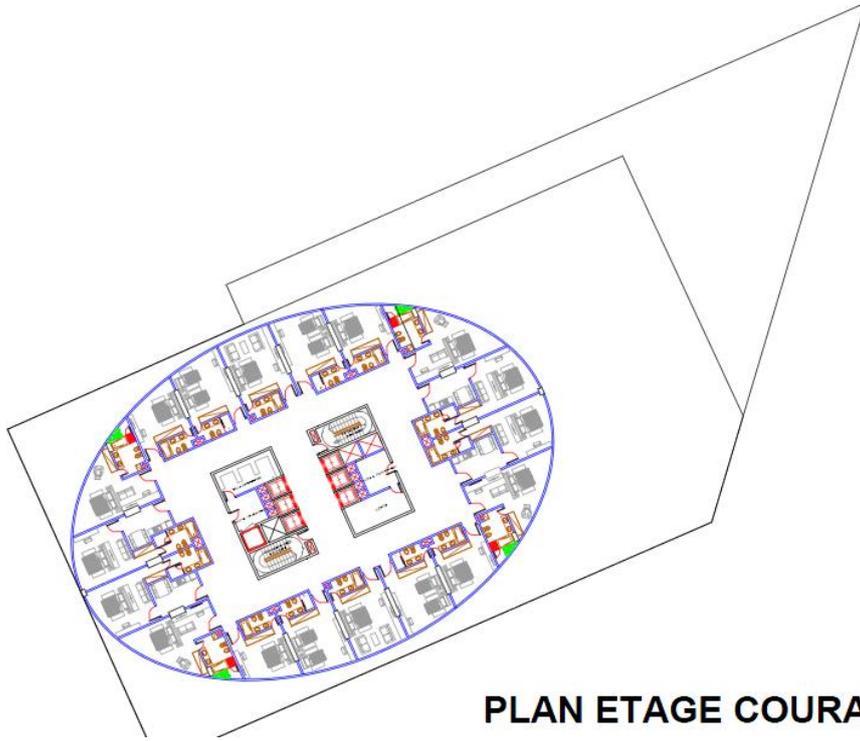
**PLAN RDC**



**PLAN 1ER ETAGE**



**PLAN 2E ETAGE**



**PLAN ETAGE COURANT**





## **Conclusion générale**

## **Conclusion.**

La démarche adoptée au cours du travail effectué au sein du mémoire nous a permis d'aboutir à un résultat qui s'est concrétisé par la projection d'un projet urbain d'une certaine envergure.

En effet, l'approche théorique en plus de nous familiariser avec le vocabulaire urbain nous a donné les outils et instruments nécessaires à tout travail consistant en matière de développement urbain, car oui, et surtout dans la période actuelle comme dans divers moments de l'histoire, la manière de voir et de concevoir l'urbanisme évolue à une vitesse où il est compliqué d'être toujours dans l'ère du temps.

Ajouter à cela l'analyse approfondie de la ville d'Oran ainsi que celle du site d'implantation qui elles nous ont donné les indications utiles afin d'intervenir au mieux dans un tissu urbain qui date et qui reste néanmoins une zone stratégique dans le développement de la métropole, car en sa qualité de zone tampon -tant géographiquement que dans le fonctionnement- entre le vieux centre et les nouvelles extensions.

Les deux parties du travail combinées, l'intervention ne pouvait être que meilleure, en effet, le projet urbain projeté est fait de telle sorte qu'il réponde aux besoins non seulement du quartier Sidi El Bachir (ex plateau) mais aussi de la ville d'Oran en proposant un programme mixte et riche en matière de logement, d'hébergement ; de fonctions économiques, culturelles, sportives et de loisir.

## **Bibliographie**

## **Ouvrages**

Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland* (Les places centrales dans le sud de l'Allemagne), Editions University Microfilms, 1933 ;

Ildefonso Cerda, *Teoría de la Construcción de Ciudades* (Théorie sur la construction des villes), Editions du Seuil, 1859 ;

David Mangin, *La ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, 2004 ;

Lévy J. & Lussault M, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, p.1053-1055, Editions Belin, 2003 ;

VERON J, *L'urbanisation du monde , Alternatives internationales*, 2006 ;

P.Panerai. J.Castex. J,-C Depaule, *formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Editions Dunod, 1980 ;

Friderick Gibberd, *Composition urbaine*, Editions Dunod, 1972 ;

Kevin Lynch, *L'image de la cité*, Editions Dunod, 1998 ;

Phillippe Panerai, *Analyse urbaine*, Editions Parenthèses, 1999 ;

Phillippe Panerai. David Mangin, *Projet urbain*, Editions Parenthèses, 1999 ;

Gilles Bure, *Christian de Portzamparc*, Editions Terrail, 2003.

## **Revue et Articles**

Adams L.W., *Urban wildlife habitat, a landscape perspective*. University of Minnesota Press, Minneapolis, 1994

Adams L.W., *Urban wildlife habitat, a landscape perspective*. University of Minnesota Press, Minneapolis, 1994

## **Documents**

PDAU groupement d'Oarn, 1997, URBOR.

POS Sidi Okba, 2002, URBOR.

## **Résumé.**

De nos jours, une remise en question perpétuelle est observée dans tous les domaines et disciplines, et l'urbanisme n'en échappe pas.

Le mémoire commence par un rapide état de fait sur le sujet du « projet urbain », avec tout ce que le concept comporte comme sensibilité, doublé d'une analyse urbaine, qui finira par une intervention étudiée au niveau d'un quartier dans la ville d'Oran.

L'intervention consistera dans la requalification et la réappropriation du quartier de Sidi El Bachir d'Oran avec la proposition d'un projet urbain qui aura pour but de donner un nouvel élan ainsi qu'une nouvelle vitrine à la métropole. Pour cela, une programmation riche et mixte sera proposée, afin de répondre aux besoins ainsi qu'aux exigences du moment en matière d'aménagements urbains.

**Mots clés :** Urbanisme, Projet urbain, Environnement, Aménagement, Ville, Territoire.

## **ملخص**

في الوقت الحاضر، نتسلط باستمرار لسؤال في كافة المجالات والتخصصات، والتخطيط الحضري ليس استثناء. أطروحة تبدأ مع دراسة لشؤون حول موضوع "مشروع حضري" مع جميع المفهوم، إلى جانب تحليل حضري، والتدخل من شأنها أن ندرس في نهاية المطاف في أحد أحياء المدينة وهران. وسيتألف التدخل في إعادة صقل المهارات وإعادة الاستئثار حي سيدي البشير وهران على اقتراح مشروع حضري من شأنها أن تهدف إلى إعطاء زخم جديد وعرض جديد للعاصمة. لهذا، سوف يقترح برنامجا غنيا ومختلط لتلبية احتياجات ومتطلبات هذه اللحظة في مجال التنمية الحضرية.

**المفاتيح:** التخطيط العمراني، المشروع العمراني والبيئة والتخطيط وتخطيط المدن.